



ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553)

วิสัยทัศน์ มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อ
สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

วัตถุประสงค์หลัก

- เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security)
- สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda)

- การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
- การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes and Logistics Network Optimization)
- การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Service Internationalization)
- การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
- การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

1. ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)

เป้าประสงค์

ธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ / กระทรวงอุตสาหกรรม / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี / กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ / สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

กลยุทธ์หลัก

- 1.1 ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทั้งโดยการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับศักยภาพของการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ให้กับเจ้าของกิจการ การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)

KPIs

- 1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการลดลง
- 2) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) เพิ่มขึ้น
- 3) จำนวนสถานประกอบการที่มีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) เพิ่มขึ้น หรือมูลค่าการใช้บริการเพิ่มขึ้น
- 4) ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญเรื่องโลจิสติกส์และการใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

- 1.2 สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ ทั้งนี้โดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การสนับสนุนให้สมาคมหรือผู้ผลิต หรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการ

จัดระบบการบริหารโลจิสติกส์ของสาขา การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เป็นต้น

KPIs

- 5) ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทานลดลง
- 6) จำนวนสมาคมธุรกิจที่มีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

2. ยุทธศาสตร์การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes and Logistics Network Optimization)

เป้าประสงค์

มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน ในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคม / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ / สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

กลยุทธ์หลัก

- 2.1 พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor)

KPIs

- 7) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันสามารถเปิดให้บริการ
- 8) มีการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากท่าเรือฝั่งตะวันตก กับเส้นทางขนส่งสินค้าภูมิภาค ประตูการค้าหลัก และเมืองคู่ค้าหลัก

- 2.2 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศได้แก่ บริเวณที่เป็นประตูการค้าหรือศูนย์กลางกิจกรรมการผลิตและการค้าของภูมิภาค และเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ โดยเน้นให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ความสามารถทั้งในและจากต่างประเทศ มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ

KPIs

- 9) ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งสินค้าบนเส้นทางหลักลดลง
- 10) วงเงินลงทุนของภาคเอกชนหรือจำนวนเอกชนที่ลงทุนในการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต่างๆ

2.3 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยให้รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ และปรับบทบาทการรถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่บริหารโครงข่ายทางรถไฟและขนส่งผู้โดยสาร และให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า และดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้า ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

KPIs

- 11) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของบริษัทลดลง

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Service Internationalization)

เป้าประสงค์

ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และในประเภทที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงอุตสาหกรรม / กระทรวงแรงงาน / กระทรวงศึกษาธิการ / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ / สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

กลยุทธ์หลัก

- 3.1 **ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ** โดยสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมภาคเอกชน และสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching) เพื่อเพิ่มศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ที่เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร่วมกัน (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า และเพื่อขยายขอบข่ายของบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น

KPIs

12) จำนวนกิจกรรมความร่วมมือเพิ่มขึ้น

- 3.2 **ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ** ซึ่งได้แก่ บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จเพื่อรองรับ SMEs และ OTOP; บริการด้านโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรทั้งในด้านการตรวจสอบสินค้า การรับรอง HACCP, GMP และ GAP; บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จสำหรับการรวบรวม เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และนำส่งสินค้าเกษตรในลักษณะ door-to-door บริการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators) และบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อนำระบบประกันภัยเข้ามารองรับความเสี่ยงให้แก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาศูนย์กลาง การทำกิจกรรมส่งเสริมธุรกิจในรูปแบบต่างๆ และการปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการลงทุนและขยายกิจการของเอกชน เป็นต้น

KPIs

- 13) ยอดขายของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นคนไทยเพิ่มขึ้น
- 14) จำนวนบริษัทให้บริการเฉพาะด้านเพิ่มขึ้น

4. ยุทธศาสตร์การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

เป้าประสงค์

ลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้าและส่งออก

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงคลัง / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ / กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี / กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / กระทรวงสาธารณสุข / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ / สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

กลยุทธ์หลัก

- 4.1 พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์(e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์ และมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B)

KPIs

- 15) ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการนำเข้าหรือส่งออกลดลง
- 16) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อนำเข้า-ส่งออก ลดลง
- 17) จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการลดลง(Paper-Less)

- 4.2 ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก และการขนส่งสินค้าถ้ำยลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการนำเข้า-ส่งออก

KPIs

- 18) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก หรือถ้ำยลำลดลง
- 19) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก หรือถ้ำยลำลดลง

- 4.3 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย

KPIs

20) ต้นทุนของผู้ส่งออกไทยในการกระจายสินค้าในตลาดเป้าหมายหลักลดลง

- 4.4 **ส่งเสริมการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสาร และการนำส่งข้อมูล** โดยเร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา (ตามมาตรา 3 ของ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544) ว่าด้วยการกำหนดข้อยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พระราชกฤษฎีกา (ตามมาตรา 25) ว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 32 ว่าด้วยการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 35 ว่าด้วยการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ รวมทั้ง กฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

KPIs

21) พระราชกฤษฎีกาทั้ง 4 ฉบับภายใต้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้

- 4.5 **เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแมลงศัตรูพืช สารพิษตกค้าง และสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อนำเข้าและส่งออก** เพื่อให้ผลการตรวจได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่ค้า เพิ่มความเร็วในการส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)

KPIs

22) ระยะเวลาโดยรวมที่ผู้ส่งออกเสียไปในกระบวนการตรวจสอบสินค้าลดลง

23) ค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics) ลดลง

5. ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

เป้าประสงค์

- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรม ให้บริการโลจิสติกส์ เพียงพอกับความต้องการ
- ประเทศไทยมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของ ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงแรงงาน / กระทรวงศึกษาธิการ / กระทรวงอุตสาหกรรม / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ / สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

กลยุทธ์หลัก

- 5.1 **เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์**
- โดยการอบรมและรณรงค์ให้ผู้บริหารในสถานประกอบการเห็นความสำคัญ และเข้าใจแนวทางและวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ การรณรงค์ให้บริษัทส่งพนักงานไปอบรมและนำค่าใช้จ่ายด้านการฝึกอบรมมาลดหย่อนภาษี การเร่งพัฒนาบุคลากรผู้ฝึกสอน (Training for the trainer) ทั้งโดยการอบรมและศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้นเพื่อขยายความสามารถในการอบรมของสถาบันต่างๆ การสร้างระบบรับรองทักษะแรงงาน และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันพัฒนาบุคลากรกับสถานประกอบการในการสร้างทักษะของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของธุรกิจโดยการจัดกระบวนการเรียนการสอนแบบสหกิจศึกษา

KPIs

- 24) ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติการ ในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะ SMEs ได้จำนวน 100,000 คน และในธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้จำนวน 285,000 คนภายในปี 2553
- 25) มีบุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับในสากล จำนวน 1,370 คนภายในปี 2553

- 5.2 **ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น** สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของภาคเอกชน และสถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐานสากล การสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติให้กับธุรกิจหรืออุตสาหกรรม มีการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน และมาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนกำหนดแนวทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน รวมทั้งสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาชั้นสูงสร้างความเป็นเลิศขององค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และผลิตบุคลากรที่มีความสามารถในระดับสูง(Excellence) เพื่อสนับสนุนการสร้างและถ่ายทอดนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์

KPIs

- 26) จำนวนสถาบันการศึกษามีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล
- 27) จำนวนผลงานการวิจัยประยุกต์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์มีเพิ่มขึ้น
- 28) มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ และมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน

- 5.3 **สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์** โดยที่สำคัญและเป็นข้อมูลในระดับประเทศได้แก่ ระบบข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าของประเทศ (Commodity Flow) ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศในมิติต่างๆ

KPIs

- 29) มีระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค

- 5.4 **สนับสนุนให้มีการจัดตั้งสมาพันธ์โลจิสติกส์แห่งประเทศไทยอย่างเป็นทางการและมีบทบาทภารกิจชัดเจน เพื่อเป็นหน่วยงานกลางและกลไกหลักของภาคเอกชนในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศร่วมกับภาครัฐ**

KPIs

- 30) สมาพันธ์โลจิสติกส์มีบทบาทภารกิจที่ชัดเจน เป็นที่ยอมรับของทั้งภาครัฐและเอกชน