



# แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)



แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร  
(พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร  
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์  
มีนาคม ๒๕๖๕

## คำนำ

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ในฐานะอนุกรรมการและเลขานุการคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ภายใต้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๓ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สาขาเกษตรที่เชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน โดยเริ่มต้นตั้งแต่การทบทวนสถานการณ์และผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร การประเมินแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ไทยต้องเผชิญในระยะ ๕ ปีข้างหน้า (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตร ตลอดจนการประชุมกลุ่มย่อย และการสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร สถาบันเกษตรกร เกษตรกร และหน่วยงานระดับภูมิภาค

สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน” มีตัวชี้วัด ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขายลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี มูลค่าการดำเนินธุรกิจรวมของสหกรณ์เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี และการอำนวยความสะดวกและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตรเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด ร้อยละ ๑๐๐ โดยกำหนดประเด็นการพัฒนา ๓ ประเด็นหลัก ประกอบด้วย ๑) สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร ๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร และ ๓) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จะเป็นกรอบการดำเนินงานในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรที่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้สำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

มีนาคม ๒๕๖๕



## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ส่วนที่ ๔	
ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร	๒๗
๔.๑ วิสัยทัศน์	๒๗
๔.๒ เป้าหมาย	๒๗
๔.๓ ตัวชี้วัด	๒๗
๔.๔ ประเด็นและแนวทางการพัฒนา	๒๗
ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร	๒๗
ประเด็นการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวก ด้านโลจิสติกส์เกษตร	๒๘
ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร	๒๙
๔.๕ โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)	๒๙
๔.๖ กลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๓๕
๔.๖.๑ ระดับนโยบาย	๓๕
๔.๖.๒ ระดับพื้นที่	๓๖

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการเกษตร	๖
๒	เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีส่วนสนับสนุน)	๘
๓	เปรียบเทียบอันดับและคะแนน LPI ปี ๒๕๕๙ (๒๐๑๖) และ ปี ๒๕๖๑ (๒๐๑๘)	๑๓
๔	เปรียบเทียบอันดับและคะแนน LPI ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ปี ๒๕๕๗ (๒๐๑๔) ปี ๒๕๕๙ (๒๐๑๖) และ ปี ๒๕๖๑ (๒๐๑๘)	๑๔
๕	เปรียบเทียบอันดับและคะแนน LPI ของประเทศไทย ช่วงปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๑	๑๔
๖	ผลการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์การเกษตรในสินค้าเกษตร ๓ ชนิด ได้แก่ ข้าว ปาล์มน้ำมัน และสับปะรด ในพื้นที่ ๑๓ จังหวัด	๒๐
๗	การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW)	๒๑
๘	การปรับลดขั้นตอนรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย)	๒๒

## สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
๑	ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)	๓
๒	ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓	๑๗
๓	กลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๓๗

# แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

## ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยยกระดับความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านสินค้าเกษตรของประเทศ โดยมีคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร<sup>๑</sup> ทำหน้าที่ในการพิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งกำหนดกรอบแผนงานและโครงการบูรณาการ แนวทางการพัฒนาตัวชี้วัดเพื่อประเมินประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ตลอดจนกำกับดูแล ติดตามและรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในฐานะอนุกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๓ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สาขาเกษตรเชื่อมโยงกับกรอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่ครอบคลุมโลจิสติกส์ทุกสาขาทั้งอุตสาหกรรม การค้าและการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม และการท่องเที่ยวและบริการ โดยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สำหรับภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ผ่านมา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงานโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ โดยสรุปสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (ร้อยละ ๔๖.๕) และต้นทุนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ ๔๖.๑) รวมกันเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๙๒.๖ ส่วนที่เหลือร้อยละ ๗.๔ เป็นต้นทุนการบริหารจัดการ ซึ่งการบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศขึ้นอยู่กับความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก เช่น มาตรการควบคุมหรือการปิดตันจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก ราคาค่าระวางเรือที่ปรับตัวสูงขึ้น และการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

ในส่วนของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร เป็นสาขาหนึ่งที่สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์เกษตรเกิดขึ้นในทุกกิจกรรมการเกษตรและเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมเกษตรตลอดโซ่อุปทานตั้งแต่การผลิตต้นทางผ่านกระบวนการแปรรูปกลางทางและส่งขายไปยังผู้บริโภคปลายทาง ซึ่งต้นทุนดังกล่าวมีส่วนสำคัญต่อการบริหารจัดการของเกษตรกร สถาบันเกษตรกร ผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ หรือผู้ให้บริการด้านการเกษตร และด้วยข้อจำกัดของสินค้าเกษตร

<sup>๑</sup> คำสั่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ที่ ๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๑



ที่มีลักษณะเฉพาะกว่าสินค้าทั่วไป อาทิ ความหลากหลายของชนิดสินค้า ความสดใหม่ ระยะเวลาเน่าเสีย ระยะเวลาในการขนส่ง ภาชนะบรรจุระหว่างขนส่ง และบรรจุภัณฑ์เพื่อลดการสูญเสียระหว่างทาง เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ที่ผ่านมา กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ให้ความสำคัญกับการลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรมาโดยตลอด มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อระบบโลจิสติกส์เกษตร อาทิ การก่อสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด และภูมิภาค ประกอบด้วย ตลาดกลางสหกรณ์ รวม ๗ แห่ง กระจายอยู่ทั่วภูมิภาคใน ๖ จังหวัด (ภาคเหนือ ๒ แห่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑ แห่ง ภาคกลาง ๓ แห่ง และภาคใต้ ๑ แห่ง) ศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ในทุกภูมิภาค รวม ๑๑๗ แห่ง และตลาดสหกรณ์หรือตลาดชุมชน ๔๖ แห่ง นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาด้านสินค้าเกษตรทั้งพืช ประมง และปศุสัตว์ทั้ง ๑๓๔ แห่ง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย นำเข้า และส่งออกสินค้าเกษตรได้อย่างรวดเร็ว มีการพัฒนาระบบการให้บริการผ่าน National Single Window (NSW) ที่สามารถลดขั้นตอนและเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

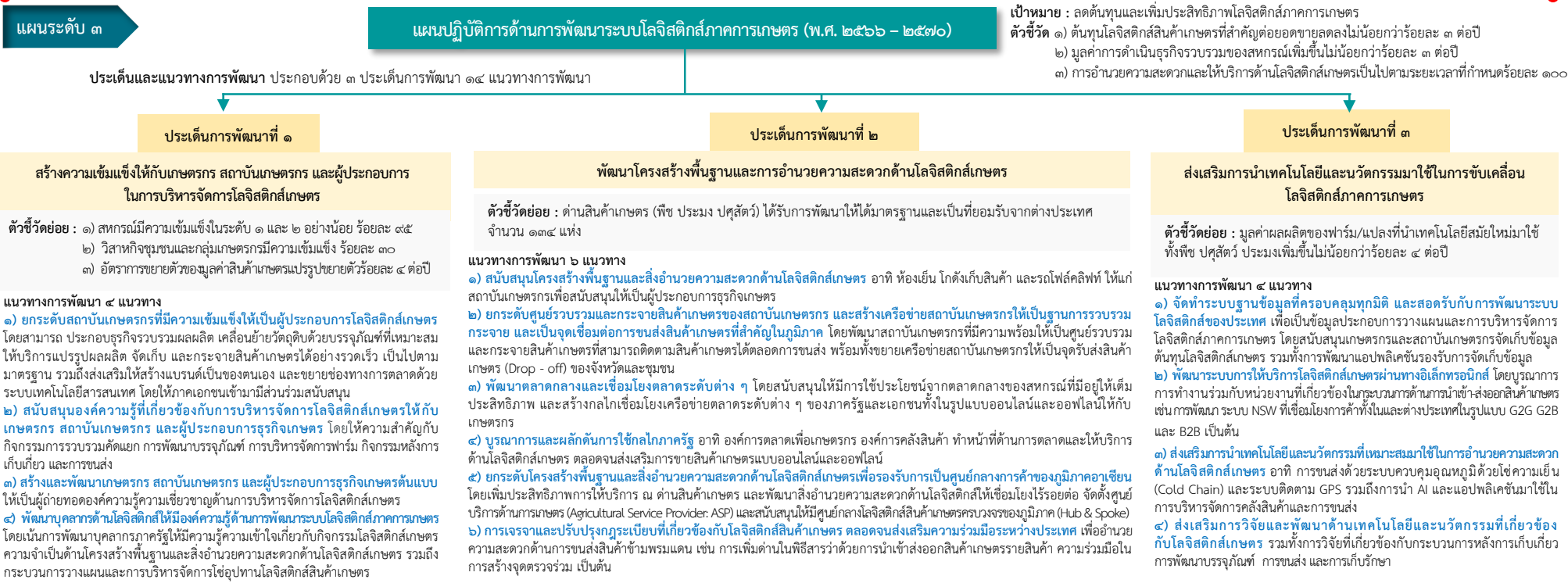
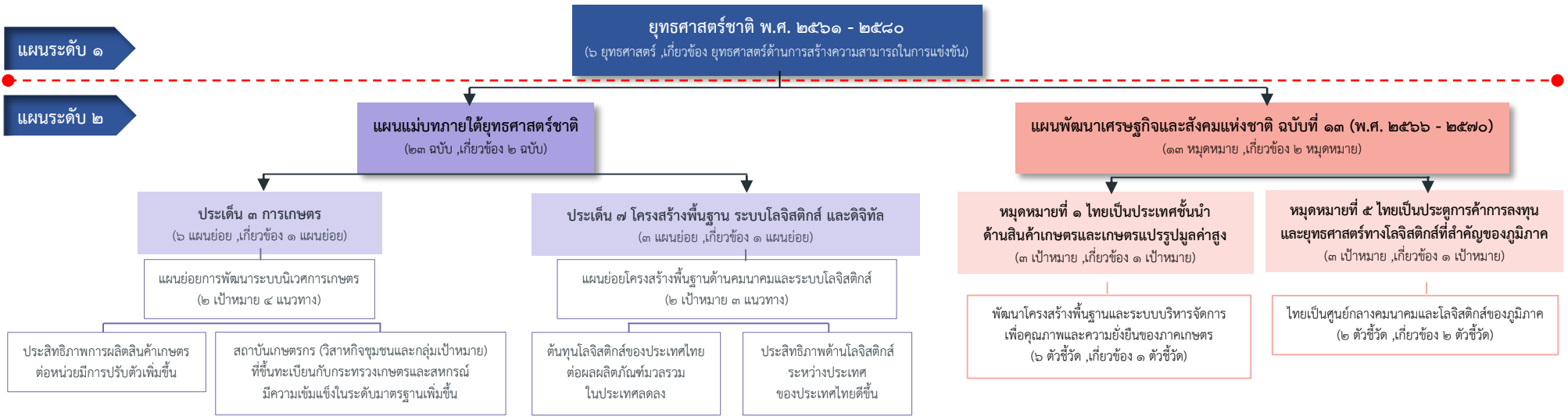
สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้มีการกำหนดนิยามของ “โลจิสติกส์เกษตร” ตามขอบเขตภารกิจของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ให้ครอบคลุมกระบวนการวางแผน การบริหารจัดการ และควบคุมการเคลื่อนย้าย รวบรวม กระจาย และจัดเก็บสินค้าเกษตรตั้งแต่กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยวจนถึงปลายทางผู้บริโภค เพื่อให้ได้รับสินค้าที่มีคุณภาพ จัดส่งครบจำนวนตรงตามเวลาที่กำหนด มีต้นทุนโลจิสติกส์ที่เหมาะสม และตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า โดยมีวิสัยทัศน์ เป้าหมายตัวชี้วัด ประเด็นและแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- **วิสัยทัศน์** คือ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน
- **เป้าหมาย** คือ ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร
- **ตัวชี้วัด**
  - ๑) ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขายลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี
  - ๒) มูลค่าการดำเนินธุรกิจรวบรวมของสหกรณ์เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี
  - ๓) การอำนวยความสะดวกและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตรเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดร้อยละ ๑๐๐

- **ประเด็นการพัฒนา**

- ๑) สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร
- ๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร
- ๓) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

โดยมีรายละเอียดตามแผนภาพความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ดังภาพที่ ๑



ภาพที่ ๑ ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

## ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ

### ๒.๑ แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ มีวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยมีเป้าหมายคือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ โดยมีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร คือ **ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิด ๓ ประการ คือ (๑) “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่รากเหง้าทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่น ๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่ (๒) “ปรับปรุงปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคตผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต และ (๓) “สร้างคุณค่าใหม่ ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคตบนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปรุงปัจจุบัน พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้ และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลกควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้ และการกินดีอยู่ดี รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้

### ๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์การเกษตร)

**๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ** เป็นเงื่อนไขสำคัญในการถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นของยุทธศาสตร์ชาติลงสู่แผนระดับต่าง ๆ ในลักษณะที่มีการบูรณาการและเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๓ ฉบับ มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร จำนวน ๒ ฉบับ ได้แก่ ประเด็น ๓ การเกษตร และประเด็น ๗ โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดย

**๑) ประเด็น ๓ การเกษตร แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการเกษตร** มีเป้าหมายและตัวชี้วัดตามตารางที่ ๑ โดยมีแนวทางการพัฒนาเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ดังนี้

๑.๑) ส่งเสริมการรวมกลุ่มเกษตรกร เพื่อสร้างความเข้มแข็งและพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างวิสาหกิจชุมชนและสหกรณ์ รวมถึงเชื่อมโยงไปถึงผู้ประกอบการ ภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการผลิตและด้านการตลาดของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ รวมทั้งสนับสนุนการขยายเครือข่ายธุรกิจของวิสาหกิจชุมชนและสหกรณ์ เพื่อยกระดับการพัฒนาเกษตรกรไปสู่การเป็นผู้ประกอบการเกษตรที่มีความเข้มแข็ง ตลอดจนการให้มีกลไกในการดูแลให้เกษตรกรได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่มและการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรอย่างแท้จริง

๑.๒) พัฒนาคุณภาพมาตรฐานสินค้าและผลิตภัณฑ์ ยกระดับการผลิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการของตลาดหรือกลุ่มผู้บริโภค รวมทั้งจัดให้มีระบบการตรวจรับรองคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตรอย่างเพียงพอ มีขั้นตอนการตรวจสอบที่รวดเร็ว และมีราคาเหมาะสม รวมถึงการวางระบบตรวจสอบย้อนกลับ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภค

๑.๓) ส่งเสริมด้านการตลาดสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์การเกษตร โดยใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือต่าง ๆ ในการส่งเสริมและขยายตลาดสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตรในรูปแบบต่าง ๆ โดยการใช้สื่อแบบดั้งเดิมและบนอินเทอร์เน็ตทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมและแนวคิดสร้างสรรค์ในการออกแบบบรรจุภัณฑ์ให้มีความสวยงาม โดยคำนึงถึงประโยชน์ต่อการใช้งาน ความต้องการของผู้บริโภค และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนยกระดับการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาทั้งในและต่างประเทศตลอดห่วงโซ่การผลิต

๑.๔) อำนวยความสะดวกทางการค้าและพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางการค้าและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการให้มีความรวดเร็วและไม่เป็นภาระค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมทางการค้า รวมทั้งการพัฒนาด้านโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อลดการสูญเสียระหว่างการขนส่ง ลดขั้นตอนและระยะเวลาในการส่งสินค้า ตลอดจนเตรียมความพร้อมของสถานที่เก็บรวบรวม/รักษาคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตรที่ได้คุณภาพและมาตรฐาน

ตารางที่ ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการเกษตร

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑-๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖-๒๕๘๐
๑. ประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรต่อหน่วย มีการปรับตัวเพิ่มขึ้น	มูลค่าผลผลิตสินค้าเกษตรต่อหน่วย (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๕	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕
๒. สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน และกลุ่มเป้าหมาย) ที่ขึ้นทะเบียนกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับมาตรฐานเพิ่มขึ้น	สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน และกลุ่มเกษตรกร) ที่ขึ้นทะเบียนกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับมาตรฐาน (เฉลี่ยร้อยละ)	สหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับ ๑ และ ๒ อย่างน้อย ร้อยละ ๙๐  วิสาหกิจชุมชนและกลุ่มเกษตรกรมีความเข้มแข็ง ร้อยละ ๒๕	สหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับ ๑ และ ๒ อย่างน้อย ร้อยละ ๙๕  วิสาหกิจชุมชนและกลุ่มเกษตรกรมีความเข้มแข็ง ร้อยละ ๓๐	สหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับ ๑ และ ๒ อย่างน้อย ร้อยละ ๙๕  วิสาหกิจชุมชนและกลุ่มเกษตรกรมีความเข้มแข็ง ร้อยละ ๓๕	สหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับ ๑ และ ๒ อย่างน้อย ร้อยละ ๙๕  วิสาหกิจชุมชนและกลุ่มเกษตรกรมีความเข้มแข็ง ร้อยละ ๔๐

๒) ประเด็น ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ มีเป้าหมายและตัวชี้วัดตามตารางที่ ๒ โดยมีแนวทางการพัฒนาเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ดังนี้

๒.๑) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ และการค้าระหว่างประเทศ ในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ การพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

๒.๒) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน ทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตร เพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น ส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ มีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

๒.๓) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพ และสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ มุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุน เพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและระดับโลก

ตารางที่ ๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีส่วนสนับสนุน)

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑-๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖-๒๕๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐

### ๒.๒.๒ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

การวางกรอบการพัฒนาประเทศในระยะ ๕ ปี ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ มีความมุ่งหมายที่จะเร่งเพิ่มศักยภาพของประเทศในการรับมือกับความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อฐานรากและเสริมสร้างความสามารถในการสร้างสรรค์ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมและทันทั่วถึง การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” จึงได้กำหนดเป้าหมายหลัก จำนวน ๕ ประการ ได้แก่ (๑) การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม (๒) การพัฒนาสำหรับโลกยุคใหม่ (๓) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม (๔) การเปลี่ยนผ่านสู่ความยั่งยืน และ (๕) การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับความเสี่ยงและการเปลี่ยนแปลงภายใต้โลกบริบทใหม่ และได้มีการกำหนด “หมุดหมาย” ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” มุ่งหวังจะ “มี” หรือต้องการจะ “ขจัด” ในช่วงระยะ ๕ ปีของแผนฯ ซึ่งประกอบด้วย ๑๓ หมุดหมาย โดยมีหมุดหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร จำนวน ๒ หมุดหมาย คือ หมุดหมายที่ ๑ ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และหมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดย

#### ๑) หมุดหมายที่ ๑ ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง

๑.๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมุดหมาย (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีส่วนสนับสนุน)

เป้าหมายที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการเพื่อคุณภาพ ความมั่นคงทางอาหารและความยั่งยืนของภาคเกษตร

ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ มีตลาดกลางสินค้าเกษตรภูมิภาค ในภาคเหนือ ๒ แห่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒ แห่ง ภาคใต้ ๒ แห่ง ภาคกลาง ๑ แห่ง และภาคตะวันออก ๑ แห่ง เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓

๑.๒) กลยุทธ์การพัฒนา (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีส่วนสนับสนุน) ได้แก่

กลยุทธ์ที่ ๕ การส่งเสริมให้เอกชนลงทุนพัฒนาตลาดกลางและตลาดออนไลน์สินค้าเกษตร รวมถึงสินค้ากลุ่มปศุสัตว์และประมง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๕.๑ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่เอื้อและจูงใจให้เอกชนลงทุนและพัฒนาตลาดกลางภูมิภาค/ตลาดในชุมชน

กลยุทธ์ย่อยที่ ๕.๒ ผลักดันให้มีการจัดเก็บข้อมูลราคาสินค้าเกษตรเปรียบเทียบระหว่างตลาดภูมิภาคและตลาดส่วนกลางอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๕.๓ พัฒนาความรู้และทักษะให้เกษตรกรสามารถซื้อขายผลผลิตผ่านตลาดออนไลน์สินค้าเกษตร (เช่น พืช ปศุสัตว์ ประมง เป็นต้น)

กลยุทธ์ที่ ๗ การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการฟาร์มและกิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าผลผลิตของเกษตรกร

กลยุทธ์ย่อยที่ ๗.๑ สนับสนุนบทบาทสถาบันเกษตรกร (สหกรณ์/กลุ่มเกษตรกร/วิสาหกิจชุมชน) ในฐานะหน่วยธุรกิจของเกษตรกร ให้ทำหน้าที่สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ



การบริหารจัดการฟาร์ม กิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว และกระบวนการนำส่งผลผลิตจนถึงลูกค้าปลายทาง เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิตของเกษตรกร

กลยุทธ์ย่อยที่ ๗.๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรวบรวมและขนส่งสินค้าเกษตร เพื่อเชื่อมโยงผลผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

กลยุทธ์ย่อยที่ ๗.๓ พัฒนาให้มีการจัดเก็บข้อมูลความสูญเสียในกระบวนการผลิตของภาคเกษตร (Farm Loss) สำหรับใช้เป็นฐานการวัดในอนาคต

**กลยุทธ์ที่ ๘** การพัฒนาฐานข้อมูลและคลังข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร รวมทั้งผลักดันให้มีการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ย่อยที่ ๘.๑ พัฒนาระบบคลังข้อมูลด้านเกษตรให้เชื่อมโยงกันและเป็นข้อมูลเปิด เพื่อเป็นฐานสำหรับนำไปใช้งานประยุกต์ต่อยอดในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตภาคเกษตร และการสร้างมูลค่าเพิ่มต่อไป

กลยุทธ์ย่อยที่ ๘.๒ พัฒนาแพลตฟอร์มและแอปพลิเคชันสำหรับการเข้าถึงคลังข้อมูลต่าง ๆ เพื่อให้มีการใช้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภาคเกษตรในการจำแนกรูปแบบการผลิตและสมรรถนะของเกษตรกร

**๒) หมายเหตุที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค**

**๒.๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมายเหตุ** (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีส่วนสนับสนุน)

**เป้าหมายที่ ๓** ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

**ตัวชี้วัดที่ ๓.๑** ดัชนีประสิทธิภาพและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕

**ตัวชี้วัดที่ ๓.๒** สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลงเหลือร้อยละ ๑๑ ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

**๒.๒) กลยุทธ์การพัฒนา** (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีส่วนสนับสนุน) ได้แก่

**กลยุทธ์ที่ ๒** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตพัฒนาพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดนให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๓ ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๔ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำนํ้า

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๕ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๖ สนับสนุนให้มีแผนการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการ  
โลจิสติกส์ อาทิ ย่านเก็บกองตู้สินค้า (Container Yard หรือ Inland Container Depot) ท่าเรือบก  
(Dry Ports) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๗ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน

### ๒.๓ แผนระดับที่ ๓ (เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์การเกษตร)

#### (กรอบ) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบ  
การบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) อยู่ระหว่างการจัดทำ (กรอบ) แผนปฏิบัติการ  
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่อง  
จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ดำเนินการมาแล้ว ๓ ฉบับ เพื่อใช้เป็นกรอบ  
นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีการแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการ  
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ทำหน้าที่ยกร่างแผนปฏิบัติการ  
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ  
พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)  
รวมทั้งบูรณาการแผนงาน และโครงการสำคัญ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการพัฒนา  
ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ

คณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย  
(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๕ เห็นชอบ (กรอบ)  
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยมีเป้าหมาย  
การพัฒนา คือ เพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทานของประเทศและเป็นประตูและทางเชื่อมของภูมิภาค ตัวชี้วัดหลัก  
และค่าเป้าหมาย ได้แก่ (๑) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ลดลง  
เหลือร้อยละ ๑๑ ต่อ GDP (๒) อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์อยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕  
หรือคะแนนไม่น้อยกว่า ๓.๖๐ และ (๓) มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗ มีแนวทางการ  
พัฒนาเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร จำนวน ๖ แนวทางการพัฒนา  
(จากทั้งหมด ๑๐ แนวทางการพัฒนา) ได้แก่ **แนวทางการพัฒนาที่ ๑** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ  
สิ่งอำนวยความสะดวก **แนวทางการพัฒนาที่ ๒** การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์  
**แนวทางการพัฒนาที่ ๓** การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรม **แนวทางการพัฒนาที่ ๖**  
การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง **แนวทางการพัฒนาที่ ๘** การส่งเสริม  
การพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมและการติดตามประเมินผลด้านโลจิสติกส์ และ **แนวทางการพัฒนาที่ ๑๐**  
การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์

สำหรับขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย  
(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟัง  
ความเห็นในระดับภูมิภาคทั้ง ๖ ภาค ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - พฤษภาคม ๒๕๖๕ และจัดประชุมคณะทำงานฯ  
ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ ก่อนจะนำเสนอแผนปฏิบัติการฯ ต่อคณะกรรมการ กบส. และคณะรัฐมนตรี  
เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

## ส่วนที่ ๓ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

### ๓.๑ ความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีการกำหนดประเด็นการพัฒนา เป้าหมาย แผนงานหลัก แผนงานย่อย และแนวทางการพัฒนาที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไว้อย่างชัดเจนทั้งเป้าหมาย ตัวชี้วัด และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งในส่วนของพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีเป้าหมายที่จะยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการและการลงทุนในภูมิภาค โดยขับเคลื่อนทั้งด้านเศรษฐกิจการค้า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการไปพร้อมกัน

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรของประเทศ โดยคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร เพื่อทำหน้าที่ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยคณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจนกำหนดกรอบแผนงานและโครงการบูรณาการ แนวทางการพัฒนาตัวชี้วัดเพื่อประเมินประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร กำกับดูแล ติดตาม และรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการขับเคลื่อนงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ (ฉบับทบทวน) และจะสิ้นสุดภายในปี ๒๕๖๕ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรเป็นไปอย่างต่อเนื่อง สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

### ๓.๒ นิยามโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

“โลจิสติกส์ภาคการเกษตร” ในนิยามตามขอบเขตภารกิจของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หมายถึง กระบวนการวางแผน การบริหารจัดการ และควบคุมการเคลื่อนย้าย รวบรวม กระจาย จัดเก็บสินค้าเกษตรตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง ตลอดจนการให้บริการข้อมูลสารสนเทศโลจิสติกส์เกษตรและอำนวยความสะดวกสำหรับการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์สินค้าเกษตร เพื่อให้ได้สินค้าที่มีคุณภาพจัดส่งตามเวลาที่กำหนด มีต้นทุนโลจิสติกส์ที่เหมาะสม และตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า

### ๓.๓ สถานการณ์และผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

#### ๓.๓.๑ สถานการณ์ในต่างประเทศ

##### ๑) ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของโลก

ธนาคารโลก (World Bank) ได้จัดอันดับตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ประจำปี ๒๕๖๑ (LPI Global Rankings ๒๐๑๘) โดยประเทศที่มีคะแนน LPI สูงสุด ๕ อันดับแรก ได้แก่ เยอรมนี สวีเดน เบลเยียม ออสเตรีย และญี่ปุ่น ตามลำดับ ดังตารางที่ ๓ สำหรับ LPI ของประเทศไทยเมื่อปี ๒๕๖๑ อยู่อันดับที่ ๓๒ เมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๕๙ (ไทยอยู่อันดับที่ ๔๕) จะเห็นว่า ประเทศไทยมีตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์โดยรวมดีขึ้น ตามเกณฑ์ที่ธนาคารโลกใช้ประเมินทั้ง ๖ ด้าน ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร ด้านคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง ความง่ายต่อการขนส่งด้วยราคาที่แข่งขันได้ ความสามารถและคุณภาพของการบริการโลจิสติกส์ ความสามารถในการติดตามสินค้าที่ขนส่ง และความตรงต่อเวลาในการขนส่ง

ตารางที่ ๓ เปรียบเทียบอันดับและคะแนน LPI ปี ๒๕๕๙ (๒๐๑๖) และ ปี ๒๕๖๑ (๒๐๑๘)

ประเทศ	ปี ๒๕๕๙ (๒๐๑๖)		ปี ๒๕๖๑ (๒๐๑๘)	
	คะแนน LPI	อันดับ	คะแนน LPI	อันดับ
เยอรมนี	๔.๒๓	๑	๔.๒๐	๑
สวีเดน	๔.๒๐	๓	๔.๐๕	๒
เบลเยียม	๔.๑๑	๖	๔.๐๔	๓
ออสเตรีย	๔.๑๐	๗	๔.๐๓	๔
ญี่ปุ่น	๓.๙๗	๑๒	๔.๐๓	๕
ไทย	๓.๒๖	๔๕	๓.๔๑	๓๒

ที่มา : World bank, ๒๐๑๘

##### ๒) ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

ธนาคารโลก ได้จัดอันดับตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ในประเทศภูมิภาคอาเซียน ๕ อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ ไทย เวียดนาม มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ตามลำดับ โดยประเทศที่มีอันดับดีขึ้นจากปี ๒๕๕๙ ได้แก่ ไทย อยู่ในอันดับ ๓๒ (เดิมอันดับที่ ๔๕) เวียดนาม อยู่ในอันดับที่ ๓๙ (เดิมอันดับที่ ๖๔) อินโดนีเซีย อยู่ในอันดับที่ ๔๖ (เดิมอันดับที่ ๖๓) ฟิลิปปินส์ อยู่ในอันดับที่ ๖๐ (เดิมอันดับที่ ๗๑) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อยู่ในอันดับที่ ๘๒ (เดิมอันดับที่ ๑๕๒) ดังตารางที่ ๔

ในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา (ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑) ประเทศไทย เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพโลจิสติกส์เป็นอันดับ ๒ ของภูมิภาคอาเซียน รองจากสิงคโปร์ หากพิจารณาจากคะแนน LPI จะเห็นว่า ค่าคะแนนประเมินยังคงมีความผันผวน โดยปี ๒๕๕๗ มีคะแนน LPI อยู่ที่ ๓.๔๓ ปี ๒๕๕๙ คะแนนลดลงเหลือ ๓.๒๖ และเพิ่มขึ้นในปี ๒๕๖๑ อยู่ที่ ๓.๔๑ ซึ่งคะแนนที่ได้ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ลดลงจากเมื่อปี ๒๕๕๗

ตารางที่ ๔ เปรียบเทียบอันดับและคะแนน LPI ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ปี ๒๕๕๗ (๒๐๑๔)  
ปี ๒๕๕๙ (๒๐๑๖) และ ปี ๒๕๖๑ (๒๐๑๘)

ประเทศ	ปี ๒๕๕๗ (๒๐๑๔)		ปี ๒๕๕๙ (๒๐๑๖)		ปี ๒๕๖๑ (๒๐๑๘)	
	คะแนน LPI	อันดับ	คะแนน LPI	อันดับ	คะแนน LPI	อันดับ
สิงคโปร์	๔.๐๐	๕	๔.๑๔	= ๕	๔.๐๐	๗
ไทย	๓.๔๓	๓๕	๓.๒๖	๔๕	๓.๔๑	๓๒
เวียดนาม	๓.๑๕	๔๘	๒.๙๘	๖๔	๓.๒๗	๓๙
มาเลเซีย	๓.๕๙	๒๕	๓.๔๓	๓๒	๓.๒๒	๔๑
อินโดนีเซีย	๓.๐๘	๕๓	๒.๙๘	๖๓	๓.๑๕	๔๖
ฟิลิปปินส์	๓.๐๐	๕๗	๒.๘๖	๗๑	๒.๙๐	๖๐
บรูไน	N/A	N/A	๒.๘๗	๗๐	๒.๗๑	๘๐
สปป.ลาว	๒.๓๙	๑๓๑	๒.๐๗	๑๕๒	๒.๗๐	๘๒
กัมพูชา	๒.๗๔	๘๓	๒.๘๐	๗๓	๒.๕๘	๙๘
พม่า	๒.๒๕	๑๔๕	๒.๔๖	๑๑๓	๒.๓๐	๑๓๗

ที่มา : World bank , ๒๐๑๘

หมายเหตุ : N/A ยังไม่มีการเก็บข้อมูล

▲ อันดับเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

▼ อันดับลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

### ๓.๓.๒ สถานการณ์ในประเทศ

#### ๑) ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทย เมื่อปี ๒๕๖๑ อยู่ที่ ๓.๔๑ ซึ่งอยู่ในอันดับที่ ๓๒ ของโลก และอันดับที่ ๒ ของภูมิภาคอาเซียน จากตัวเลขทางสถิติเป็นที่สังเกตได้ว่า ค่า LPI ของไทยค่อนข้างผันผวน ทำให้ค่าคะแนนและอันดับสลับขึ้นและลงในแต่ละปี โดยธนาคารโลกได้กำหนดเกณฑ์ประเมินดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ไว้ ๖ ด้าน ซึ่งในแต่ละด้านธนาคารโลกได้ประเมินค่าคะแนนและอันดับของประเทศไทย จำแนกได้ดังตารางที่ ๕

#### ตารางที่ ๕ เปรียบเทียบอันดับและคะแนน LPI ของประเทศไทย ช่วงปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๑

ด้าน	๒๕๕๓		๒๕๕๕		๒๕๕๗		๒๕๕๙		๒๕๖๑	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
๑. พิธีการศุลกากร	๓.๐๒	๓๙	๒.๙๖	๔๒	๓.๒๑	๓๖	๓.๑๑	๔๖	๓.๑๔	๓๖
๒. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง	๓.๑๖	๓๖	๓.๐๘	๔๔	๓.๔๐	๓๐	๓.๑๒	๔๖	๓.๑๔	๔๑
๓. ความง่ายต่อการขนส่งด้วยราคาที่แข่งขันได้	๓.๒๗	๓๐	๓.๒๑	๓๕	๓.๓๐	๓๙	๓.๓๗	๓๘	๓.๔๖	๒๕
๔. ความสามารถและคุณภาพของการบริการโลจิสติกส์	๓.๑๖	๓๙	๒.๙๘	๔๙	๓.๒๙	๓๘	๓.๑๔	๔๙	๓.๔๑	๓๒

ด้าน	๒๕๕๓		๒๕๕๕		๒๕๕๗		๒๕๕๙		๒๕๖๑	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
๕. ความสามารถในการติดตามสินค้าที่ขนส่ง	๓.๔๑	๓๗	๓.๑๘	๔๕	๓.๔๕	๓๓	๓.๒๐	๕๐	๓.๔๗	๓๓
๖. ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง	๓.๗๓	๔๘	๓.๖๓	๓๙	๓.๙๖	๒๙	๓.๕๖	๕๒	๓.๘๑	๒๘

ที่มา : World bank , ๒๐๑๘

ผลการประเมินดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้ง ๖ ด้าน ช่วงปี ๒๕๕๓ - ๒๕๖๑ สะท้อนให้เห็นว่า โลจิสติกส์ของประเทศไทยมีประสิทธิภาพและได้รับความพึงพอใจ ด้านการให้บริการขนส่งที่ตรงต่อเวลามากที่สุดอยู่ที่ ๓.๘๑ คะแนน รองลงมา คือ ความสามารถในการติดตามสินค้าที่ขนส่ง ๓.๔๗ คะแนน ความง่ายต่อการขนส่งด้วยราคาที่แข่งขันได้ ๓.๔๖ คะแนน และความสามารถและคุณภาพของการบริการโลจิสติกส์ ๓.๔๑ คะแนน ส่วนพิธีการศุลกากร และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง มีคะแนนเท่ากัน ๓.๑๔ คะแนน เป็นที่น่าสังเกตว่า ค่าคะแนนของประเทศไทยดีขึ้นในหลายด้าน ส่วนหนึ่งเป็นเพราะมีการรับรู้และสร้างความพึงพอใจได้เป็นที่น่าพอใจ แต่ในด้านพิธีการศุลกากร และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง ซึ่งประเทศไทยมีการพัฒนาการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและโครงสร้างพื้นฐานมาโดยตลอด แต่หากเปรียบเทียบค่าคะแนนแล้ว ถือว่ามีการรับรู้และความพึงพอใจในด้านดังกล่าวไม่คงที่เท่าที่ควร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องให้ความสำคัญและเพิ่มประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้สรุปผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในช่วง ๒ ปีที่ผ่านมา (ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑) ดังนี้

๑.๑) ด้านพิธีการศุลกากร มีการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ครบทั้ง ๓๖ หน่วยงาน การเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) ซึ่งได้เชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน เพื่อผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร (e-Form D) ระหว่างประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนามแล้ว และอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมเพื่อแลกเปลี่ยนเอกสารอื่น ๆ เช่น ใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD/Export information) ใบรับรองสุขอนามัยพืช (Electronic Phytosanitary Certificate) เป็นต้น

๑.๒) ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ การยกระดับมาตรฐานสายทางเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและการพัฒนาโครงข่ายถนน เชื่อมโยงประตูการค้าหลัก อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญและจัดสรรงบประมาณในการลงทุนพัฒนารถไฟทางคู่ทั่วประเทศพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบและเชื่อมโยงการขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศไปสู่การส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง สำหรับเทคโนโลยีสารสนเทศได้มีการพัฒนาโครงข่ายอินเทอร์เน็ตที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น

๑.๓) ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ การให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศ

ที่ขยายตัวตามภาวะเศรษฐกิจ โดยท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า ๑๑ ล้าน TEUs ซึ่งปี ๒๕๖๐ จำนวนตู้ขนส่งสินค้าขาเข้า-ขาออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง มีปริมาณประมาณ ๗.๘ ล้าน TEUs เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๗ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๙ และมีแนวโน้มสูงขึ้นถึง ๙.๘ ล้าน TEUs ในปี ๒๕๖๑ ประกอบกับการกำหนดค่าระวางของผู้ประกอบการไทยสามารถจูงใจผู้ใช้บริการและพัฒนาความสะดวกต่อการเข้าถึงการให้บริการขนส่งสินค้าได้

๑.๔) ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ในปี ๒๕๖๐ มีผู้ประกอบการได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operator) ซึ่งเป็นใบรับรองที่จัดทำโดยกรมศุลกากรเพื่อรับรองมาตรฐานความปลอดภัยในการนำเข้า-ส่งออก ตลอดเส้นทางขนส่งสินค้า จำนวน ๓๔๕ ราย และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาบุคลากรและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ผ่านโครงการอบรมยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการครบวงจรที่สามารถแข่งขันได้ รวมทั้งการผลักดันผู้ประกอบการไทยเข้าสู่ภาคการค้าระหว่างประเทศในตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเชิงรุกอย่างมีทิศทางผ่านศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (AEC Business Support Center)

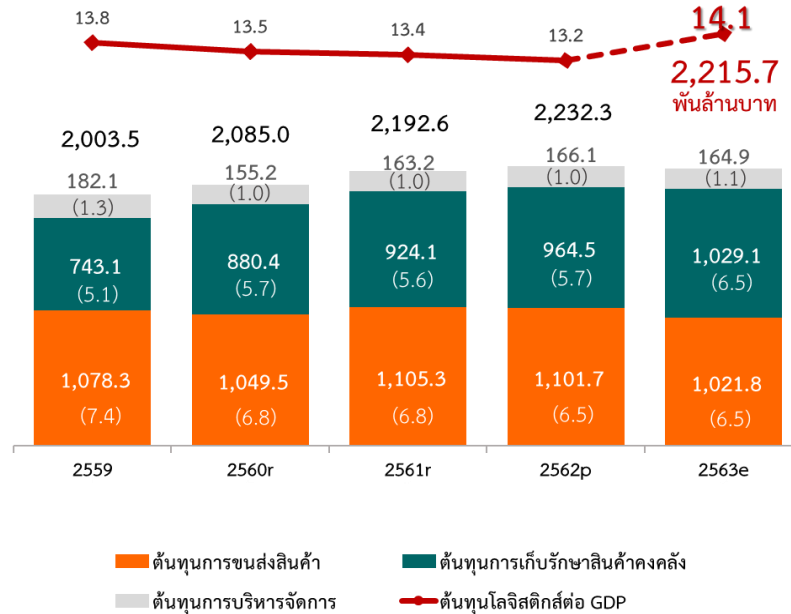
๑.๕) ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้เพิ่มขึ้นในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ อาทิ ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS Tracking) และระบบติดตามสินค้าด้วย RFID ทำให้การติดตามและตรวจสอบการให้บริการเพิ่มมากขึ้นเพื่อความสะดวกในการรับบริการ

๑.๖) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ นโยบายการพัฒนาด้านกระบวนการศุลกากรสามารถช่วยลดระยะเวลาในการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออกส่งผลให้ประสิทธิภาพการให้บริการดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยระยะเวลากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ประตูการขนส่งสำคัญนั้นลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๕๙ โดยระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการออกใบขนสินค้า Green Line สำหรับศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลาเพียง ๑ นาที ๓๑ วินาที ในปี ๒๕๖๐ จากเวลา ๓ นาที ๒๗ วินาที ในปี ๒๕๕๙ ส่วนใบขนสินค้า Red Line ที่มีการตรวจสินค้าทางกายภาพ และตรวจสินค้าด้วยเครื่อง X-ray ใช้เวลา ๑๗ นาที ๙ วินาที และ ๑๐ นาที ๓๙ วินาที ในปี ๒๕๖๐ จากเวลา ๒๒ นาที ๔๘ วินาที และ ๒๑ นาที ๔๖ วินาที ในปี ๒๕๕๙ ตามลำดับ

**๒) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย** (อ้างอิง : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๓, สศช. เดือนกันยายน ๒๕๖๔)

๒.๑) ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ สศช. คาดว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีมูลค่า ๒,๒๑๕.๗ พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๔.๑ ต่อ GDP ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า มีมูลค่า ๑,๐๒๑.๘ พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีมูลค่า ๑,๐๒๙.๑ พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า ๑๖๔.๘ พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๑ ต่อ GDP ทั้งนี้ ในช่วงปลายปี ๒๕๖๓ ถึงกลางปี ๒๕๖๔ เศรษฐกิจภายในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวดีขึ้นจากการควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ได้ทำให้อุปสงค์ในประเทศขยายตัว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และแรงขับเคลื่อนมาตรการเศรษฐกิจของภาครัฐ ส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนและการส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญกลับมาขยายตัว ทั้งนี้ คาดการณ์ว่า ในปี ๒๕๖๔ มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย จะลดลงอยู่ที่ร้อยละ ๑๓.๔ - ๑๓.๘ ต่อ GDP อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องประเมินปัจจัยเสี่ยงที่มีความไม่แน่นอน

และอาจส่งผลกระทบต่อในอนาคต โดยเฉพาะความยืดหยุ่นของการระบาดของ COVID-19 ในปัจจุบันที่แพร่กระจายเป็นวงกว้าง ส่งผลให้เศรษฐกิจฟื้นตัวช้าลงหรืออาจหยุดชะงัก รวมทั้งปัจจัยอื่น ๆ อาทิ แนวโน้มการปรับเพิ่มของราคาน้ำมันตลาดโลก และดัชนีค่าระวางเรือที่จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต



ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๓, สศช. เดือนกันยายน ๒๕๖๔

## ภาพที่ ๒ ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ในปี ๒๕๖๓ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดของโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเมื่อปี ๒๕๖๓ ประมาณการต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๔๖.๕ ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาคือ ต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๔๖.๑ และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๗.๔

๒.๒) องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (อ้างอิง : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๓, สศช. เดือนกันยายน ๒๕๖๔)

(๑) ต้นทุนการขนส่งสินค้า ปี ๒๕๖๓ มีมูลค่า ๑,๐๒๑.๘ พันล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๒ (๑,๑๐๑.๗ พันล้านบาท) มีอัตราการหดตัวคิดเป็นร้อยละ ๗.๓ โดยต้นทุนการขนส่งสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP ทั้งนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับลดลงรวมทั้งปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงไปตามกลไกภาวะเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม จากการศึกษาสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศ สามารถจำแนกรูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศได้ ดังนี้

(๑.๑) การขนส่งสินค้าทางถนน ปี ๒๕๖๓ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณ ๓๔,๕๙๔ พันตัน ลดลงจาก ๓๖,๕๕๗ พันตันในปี ๒๕๖๒ หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ ๕.๔ โดยมีแนวโน้มลดลงจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ประกอบกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าและการปิดด่านพรมแดนชั่วคราว



(๑.๒) การขนส่งสินค้าทางราง ปี ๒๕๖๓ มีปริมาณรวม ๑๑,๘๒๒ พันตัน เพิ่มขึ้นจาก ๑๐,๖๗๕ พันตันในปี ๒๕๖๒ หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ ๑๐.๗ โดยที่ผ่านมาภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า อาทิ การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ทั่วประเทศ การพัฒนาโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) และการปรับลดค่าระวางการขนส่งสินค้าทางราง

(๑.๓) การขนส่งสินค้าทางน้ำ ปี ๒๕๖๓ การขนส่งระหว่างประเทศ มีปริมาณ ๒๖๔,๑๙๗ พันตัน ลดลงจาก ๒๙๐,๖๐๙ พันตันในปี ๒๕๖๒ หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ ๙.๑ ได้รับผลกระทบจากมาตรการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศคู่ค้ารวมทั้งการขาดแคลนตู้สินค้าเปล่าของผู้ประกอบการ เนื่องจากสายการบินเรือกำหนดเส้นทางและความถี่ของการเดินเรือที่จำกัด และการตกค้างของตู้สินค้าที่ประเทศปลายทางจากสถานการณ์ที่มีการระบาดของ COVID-19 โดยในปี ๒๕๖๓ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณ ๕.๖๐ ล้าน TEUs ลดลงจาก ๗.๙๘ ล้าน TEUs ในปี ๒๕๖๒ หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ ๒๙.๘

(๑.๔) การขนส่งสินค้าทางอากาศ ปี ๒๕๖๓ มีปริมาณรวม ๕๔๓ พันตัน ลดลงจาก ๘๖๕ พันตันในปี ๒๕๖๒ หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ ๓๗.๒ ส่วนหนึ่งมาจากมาตรการจำกัดการเดินทางเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดในช่วงสถานการณ์ COVID-19 ทำให้มีการปรับลดเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าในภาพรวม

(๒) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปี ๒๕๖๓ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า ๑,๐๒๙.๑ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ๙๖๔.๕ พันล้านบาท ในปี ๒๕๖๒ หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ ๖.๗ โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP ทั้งนี้ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังประกอบด้วย (๑.๑) ต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า ๘๓๙.๔ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ๗๗๓.๔ พันล้านบาท ในปี ๒๕๖๒ หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ ๘.๕ และ (๑.๒) ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า ๑๘๙.๗ พันล้านบาท ลดลงจาก ๑๙๑.๐ พันล้านบาทในปี ๒๕๖๒ หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ ๐.๗

(๓) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ปี ๒๕๖๓ ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่า ๑๖๔.๙ พันล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจาก ๑๖๖.๑ พันล้านบาทในปี ๒๕๖๒ หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ ๐.๗ โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๑ ต่อ GDP ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยใช้สมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์เท่ากับร้อยละ ๘.๐๔ ของผลรวมต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี ๒๕๖๒ ของ สศช.

### ๓.๔ โลจิสติกส์ภาคการเกษตร

#### ๓.๔.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์เกษตรของประเทศไทย

โลจิสติกส์เกษตร เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการโซ่อุปทานภาคการเกษตร ตั้งแต่การวางแผน การดำเนินการและควบคุมการทำงาน การอำนวยความสะดวกการจัดเก็บ การขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการตรวจสอบย้อนกลับ และการให้บริการข้อมูลที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ต้นทาง จนถึงมือผู้บริโภค หรือลูกค้า ดังนั้น ทุกกิจกรรมทางการเกษตร จะมีโลจิสติกส์เกษตรอยู่ในทุกกระบวนการซึ่งเป็นต้นทุนที่ประเมินค่าได้และประเมินค่าไม่ได้แฝงอยู่ เช่น เกษตรกรที่ทำการปลูกข้าว จะเริ่มตั้งแต่หาซื้อเมล็ดพันธุ์ที่แหล่งขายเมล็ดพันธุ์หรือบางรายมีพันธุ์อยู่แล้วก็นำไปปลูกได้เลย ระหว่างปลูกต้องมีการดูแลรักษา เมื่อเก็บเกี่ยวได้

นำไปรวบรวมส่งให้ลานตาก/ลานรวบรวม/โรงสีใกล้บ้าน หรือสหกรณ์ในพื้นที่ หากเป็นข้าวเกรดส่งออก จะส่งให้โรงสีขนาดใหญ่ก่อน ซึ่งทุกกิจกรรมจะมีต้นทุนโลจิสติกส์เกี่ยวข้องตลอดกระบวนการ เป็นต้น

จากข้อมูลการวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของโลกและของประเทศไทย เห็นได้ว่า ธนาकारโลก จะประเมินค่าคะแนน LPI ซึ่งเป็นการวัดในแง่ของการรับรู้และความพึงพอใจ ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ สำหรับประเทศไทย สศช. ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักด้านโลจิสติกส์ ของประเทศได้ให้ความสำคัญกับต้นทุนโลจิสติกส์ที่ได้จากการคำนวณต้นทุนการขนส่งทั้งในและต่างประเทศ ต้นทุนการเก็บสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในส่วนของภาคการเกษตร ภาพของโลจิสติกส์เกษตร มีความยากและซับซ้อนมากกว่าอุตสาหกรรมอื่น เนื่องจากทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทำการเกษตร (การเคลื่อนย้าย รวบรวม กระจาย จัดเก็บ) มีความเฉพาะเจาะจงหลากหลายแตกต่างกัน ในแต่ละชนิดสินค้า มีเรื่องของระยะเวลา ความสดใหม่ และการสูญเสียเข้ามาเกี่ยวข้อง ที่ผ่านมา กระทรวงเกษตร และสหกรณ์ จึงได้มีโครงการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์การเกษตรในสินค้าเกษตร ๓ ชนิด ได้แก่ ข้าว ปาล์ม น้ำมัน และสับปะรด ในพื้นที่ ๑๓ จังหวัดโดยใช้แบบสอบถามในการจัดเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ผลด้วยระบบ การจัดการฐานข้อมูลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรตลอดโซ่อุปทาน ตั้งแต่กิจกรรมการจัดการปัจจัยการผลิตและผลผลิต การรวบรวมผลผลิต การเก็บรักษาจนถึงการขนส่ง หรือส่งมอบผลผลิตไปยังตลาดปลายทาง ครอบคลุม ๓ มิติ คือ มิติต้นทุน (ต้นทุนขนส่ง ต้นทุนคลังสินค้า และต้นทุนการจัดการสินค้าคงคลัง) มิติเวลา (ระยะเวลาขนส่ง ระยะเวลาการจัดเก็บสินค้าคงคลัง) และมิติความน่าเชื่อถือ (อัตราความสูญเสียระหว่างการขนส่งหรือการถูกตีกลับ)

ผลจากการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์การเกษตรในสินค้าเกษตร ๓ ชนิด (ข้าว ปาล์ม น้ำมัน และสับปะรด) ดังตารางที่ ๖ พบว่า

- **มิติต้นทุน** สับปะรด มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย (เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และโรงงานแปรรูป) เฉลี่ยสูงที่สุด ร้อยละ ๑๐.๔๑ รองลงมาได้แก่ ปาล์ม น้ำมัน ร้อยละ ๘.๘๙ ข้าวขาว ร้อยละ ๘.๕๙ และข้าวหอมมะลิ ร้อยละ ๖.๙๐
- **มิติเวลา** ทั้ง ๓ ชนิดใช้ระยะเวลาในการจัดส่งเฉลี่ยไม่ต่างกัน โดยข้าวหอมมะลิ ใช้ระยะเวลาในการจัดส่งเฉลี่ย ๑.๒ วัน รองลงมาเป็นข้าวขาว ปาล์ม น้ำมัน ใช้เวลาจัดส่งเฉลี่ย ๑ วัน และสับปะรด สามารถจัดส่งได้เร็วสุด ใช้เวลาจัดส่งเฉลี่ย ๐.๗ วัน
- **มิติความน่าเชื่อถือ** เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และโรงงานแปรรูป มีอัตราความสามารถ ในการจัดส่งได้ครบตามจำนวนสินค้าสำหรับสินค้าปาล์ม น้ำมัน เฉลี่ยร้อยละ ๑๐๐ มีอัตราความเสียหาย เฉลี่ยร้อยละ ๐.๙๕ และอัตราสินค้าถูกตีกลับร้อยละ ๑.๖๖ ข้าวหอมมะลิ สามารถจัดส่งได้ครบตามจำนวน สินค้าเฉลี่ยร้อยละ ๙๙.๖๓ มีอัตราความเสียหายเฉลี่ยร้อยละ ๕ และอัตราสินค้าถูกตีกลับร้อยละ ๐.๓๕ ข้าวขาว สามารถจัดส่งได้ครบตามจำนวนสินค้าเฉลี่ยร้อยละ ๙๘.๒๘ มีอัตราความเสียหายเฉลี่ยร้อยละ ๓.๑๙ และอัตราสินค้าถูกตีกลับร้อยละ ๑.๕๗ และสับปะรด สามารถจัดส่ง ได้ครบตามจำนวนสินค้าเฉลี่ยร้อยละ ๙๘.๒๖ มีอัตราความเสียหายเฉลี่ยร้อยละ ๒.๕๒ และอัตราสินค้าถูกตีกลับร้อยละ ๑.๕๐

สรุปได้ว่า ต้นทุนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เกษตร ส่วนใหญ่อยู่ที่ต้นทุน การขนส่งและต้นทุนมูลค่าความเสียหาย ซึ่งเกิดจากการใช้แรงงานคนและเครื่องจักรกลการเกษตรในการเก็บเกี่ยว เกิดการร่วงหล่นจำนวนมาก มีการรอคิวหน้าโรงงานเป็นระยะเวลานาน ต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งเป็นวัน เนื่องจากระยะทางไกล วิธีการขนส่งผลผลิตมีการซ้อนทับ ไม่มีภาชนะหรือบรรจุภัณฑ์รองรับ ทำให้ผลผลิต เกิดการกระแทกซ้ำและเน่าเสีย รวมทั้งไม่มีสถานที่หรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอในการเก็บรักษา

หรือจัดการคุณภาพผลผลิตเบื้องต้นก่อนส่งมอบไปยังโรงงานทำให้สินค้าถูกตีกลับ รายได้จากการจำหน่ายลดลง โดยปัญหาดังกล่าว เกิดจาก

(๑) เกษตรกร สถาบันเกษตรกรส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรเบื้องต้น ไม่ว่าจะเป็นการรวบรวม จัดเก็บ และขนส่งสินค้าเกษตร รวมทั้งขาดทักษะการใช้เทคโนโลยีหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ที่มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม

(๒) ขาดการรวมกลุ่มหรือสร้างเครือข่ายการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดซื้อปัจจัยการผลิตและการจำหน่ายผลผลิต ยังคงต่างซื้อต่างขาย การซื้อและขายผ่านสถาบันเกษตรกร (กลุ่มเกษตรกร สหกรณ์การเกษตรและวิสาหกิจชุมชน) ยังมีค่อนข้างน้อย ทำให้เกิดภาวะต้นทุนโลจิสติกส์สูง และยังมีข้อจำกัดในการควบคุมกระบวนการผลิตและรับรองคุณภาพสินค้าเกษตรให้มีความสม่ำเสมอ ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพตรงกับความต้องการของตลาด

(๓) เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร มีข้อจำกัดเรื่องการขาดแคลนแรงงาน การเข้าถึงแหล่งทุน และยังมีหนี้สินจำนวนมากเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น จึงต้องเร่งขยายเพื่อนำเงินมาใช้หนี้และใช้จ่ายในครอบครัว การลงทุนเพื่อปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ ในการจัดการผลผลิตของตนเองจึงมีค่อนข้างน้อย

**ตารางที่ ๖ ผลการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์การเกษตรในสินค้าเกษตร ๓ ชนิด ได้แก่ ข้าว ปาล์มน้ำมัน และสับปะรด ในพื้นที่ ๑๓ จังหวัด**

ผลการศึกษา	ข้าว		ปาล์ม น้ำมัน	สับปะรด โรงงาน
	ข้าวขาว	ข้าวหอมมะลิ		
มิติตันทุน (ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเฉลี่ย)	๘.๕๙	๖.๙๐	๘.๘๙	๑๐.๔๑
มิติเวลา (ระยะเวลาจัดส่งเฉลี่ย)	๑ วัน	๑.๒ วัน	๑ วัน	๐.๗ วัน
<b>มิติความน่าเชื่อถือ</b>				
- ความสามารถในการจัดส่งเฉลี่ย (ร้อยละ)	๙๘.๒๘	๙๙.๖๓	๑๐๐	๙๘.๒๖
- อัตราความเสียหายเฉลี่ย (ร้อยละ)	๓.๑๙	๕	๐.๙๕	๒.๕๒
- อัตราสินค้าถูกตีกลับ (ร้อยละ)	๑.๕๗	๐.๓๕	๑.๖๖	๑.๕๐

ที่มา : โครงการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์การเกษตร กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร  
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

### ๓.๔.๒ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร

๑) การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตร เพื่อสนับสนุนการกระจายสินค้า และผลผลิตของเกษตรกร ผู้ประกอบการ ทั้งในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด และภูมิภาค ซึ่งปัจจุบันมีตลาดกลางสหกรณ์ ศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ และตลาดสหกรณ์ (ตลาดชุมชน) (อ้างอิง : กรมส่งเสริมสหกรณ์, เดือนตุลาคม ๒๕๖๔) ดังนี้

(๑) ตลาดกลางสหกรณ์ มีจำนวน ๗ แห่ง ๖ จังหวัด ประกอบด้วย ภาคเหนือ ๒ แห่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑ แห่ง ภาคกลาง ๓ แห่ง และภาคใต้ ๑ แห่ง

(๒) ศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ (Cooperative Distribution Center: CDC) จำนวน ๑๑๗ แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ ๗๔ จังหวัด ประกอบด้วย ภาคเหนือ ๓๐ แห่ง ๑๗ จังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๘ แห่ง ๑๘ จังหวัด ภาคกลาง ๓๘ แห่ง ๒๕ จังหวัด และภาคใต้ ๒๑ แห่ง

๑๔ จังหวัด โดยแบ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่ดำเนินงานโดยสหกรณ์การเกษตร ๗๙ แห่ง ชุมชนสหกรณ์ ๑๓ แห่ง สหกรณ์การเกษตรเพื่อลูกค้าธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (สกต.ชกส.) ๑๕ แห่ง สหกรณ์นิคม ๕ แห่ง และสหกรณ์เครดิตยูเนียน ๒ แห่ง และสหกรณ์ร้านค้า ๓ แห่ง

(๓) ตลาดสหกรณ์ (ตลาดชุมชน) มีจำนวน ๔๖ แห่ง ครอบคลุม ๓๕ จังหวัด ประกอบด้วย ภาคเหนือ ๑๘ แห่ง ๑๒ จังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๗ แห่ง ๖ จังหวัด ภาคกลาง ๘ แห่ง ๘ จังหวัด และภาคใต้ ๑๓ แห่ง ๙ จังหวัด

**๒) การพัฒนาด้านสินค้าเกษตรและระบบอำนวยความสะดวก** หน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีด้านสินค้าเกษตรที่อยู่ในความรับผิดชอบ จำนวน ๑๓๔ แห่ง ประกอบด้วย ด้านตรวจพืชของกรมวิชาการเกษตร จำนวน ๔๘ แห่ง ด้านตรวจสัตว์น้ำของกรมประมง จำนวน ๒๗ แห่ง และด้านกักสัตว์ของกรมปศุสัตว์ จำนวน ๕๙ แห่ง โดยด้านเหล่านี้มีหน้าที่ในการบริการตรวจรับรองความปลอดภัยสินค้าเกษตรที่เข้า - ออกประเทศไทย และอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรที่ผ่านชายแดนให้มีความสะดวกและรวดเร็ว

### ๓.๔.๓ ผลการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรที่ผ่านมา

**๑) การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW)** โดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ๕ หน่วยงาน ได้แก่ กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมประมง สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ และการยางแห่งประเทศไทย มีการพัฒนาบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ผ่านระบบ NSW ทั้งหมด ๑๔๒ ธุรกิจ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์สามารถให้บริการผ่านระบบ NSW แล้ว ๑๑๖ ธุรกิจ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๑.๖๙ และมีธุรกิจที่อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาให้บริการผ่านระบบ NSW ๒๖ ธุรกิจ หรือร้อยละ ๑๘.๓๑ ดังตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW)

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวนธุรกิจทั้งหมด	ธุรกิจที่ให้บริการผ่านระบบ NSW แล้ว	ธุรกิจที่อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาให้บริการผ่านระบบ NSW
๑	กรมวิชาการเกษตร	๗๑	๗๑	-
๒	กรมปศุสัตว์	๑๖	๑๕	๑
๓	กรมประมง	๔๗	๒๒	๒๕
๔	สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ	๗	๗	-
๕	การยางแห่งประเทศไทย	๑	๑	-
	รวม	๑๔๒ (๑๐๐%)	๑๑๖ (๘๑.๖๙%)	๒๖ (๑๘.๓๑%)

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๕

สำหรับธุรกิจที่ต้องพัฒนาเพิ่มเติม ซึ่งหน่วยงานอยู่ระหว่างดำเนินการ ได้แก่

๑.๑) กรมปศุสัตว์ ๑ ธุรกิจ คือเรื่องการขอหนังสือรับรอง Health Certificate สำหรับสัตว์มีชีวิตหรือซากสัตว์ที่ไม่ใช่เพื่อการบริโภค (อยู่ระหว่างการขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ในโครงการปรับปรุงระบบการเคลื่อนย้ายสัตว์และซากสัตว์ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Movement))

๑.๒) กรมประมง ๒๕ โครงการที่ต้องพัฒนาระบบ NSW เพิ่มเติม เป็นเรื่อง การขอใบอนุญาต และใบรับรองนำเข้าส่งออกวัตถุดิบอันตรายทางการประมง ๕ โครงการ การขอใบอนุญาต และใบรับรองนำเข้าส่งออกสัตว์น้ำ ๑๕ โครงการ การขอใบอนุญาตและใบรับรองนำเข้าส่งออกอาหารสัตว์น้ำ ๓ โครงการ และการตรวจสอบเรือประมงต่างประเทศ ๒ โครงการ

๒) การปรับลดขั้นตอนรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแข่งแข็ง และวัตถุดิบอันตราย) โดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ๔ หน่วยงาน ได้แก่ กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมประมง และการยางแห่งประเทศไทย มีจำนวนกิจกรรมที่ต้องปรับลดขั้นตอน รวม ๗๔ รายการ ดำเนินการ แล้วเสร็จ ๖๙ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๒๔ และอยู่ระหว่างดำเนินการ ๕ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๖.๗๖ ของจำนวนกิจกรรมที่ต้องปรับลดขั้นตอน ดังตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ การปรับลดขั้นตอนรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแข่งแข็ง และวัตถุดิบอันตราย)

ลำดับ	หน่วยงาน	สินค้า	กิจกรรมที่ต้องดำเนินการทั้งหมด	กิจกรรมที่ดำเนินการแล้วเสร็จ		จำนวนกิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	
				รายการ	ร้อยละ	รายการ	ร้อยละ
๑	กรมวิชาการเกษตร	วัตถุดิบอันตราย	๑๕	๑๕	๑๐๐	-	-
		ยางพารา	๑๕	๑๕	๑๐๐	-	-
		ข้าว	๘	๘	๑๐๐	-	-
		น้ำตาล	๗	๗	๑๐๐	-	-
		รวม	๔๕	๔๕	๑๐๐	-	-
๒	กรมปศุสัตว์	สินค้าแข่งแข็ง	๘	๗	๘๗.๕๐	๑	๑๒.๕๐
		วัตถุดิบอันตราย	๕	๔	๘๐.๐๐	๑	๒๐.๐๐
		รวม	๑๓	๑๑	๘๔.๖๒	๒	๑๕.๓๘
๓	กรมประมง	สินค้าแข่งแข็ง	๘	๖	๗๕.๐๐	๒	๒๕.๐๐
		วัตถุดิบอันตราย	๓	๒	๖๖.๖๗	๑	๓๓.๓๓
		รวม	๑๑	๘	๗๒.๗๓	๓	๒๗.๒๗
๔	การยางแห่งประเทศไทย	ยางพารา	๕	๕	๑๐๐	-	-
	รวม		๗๔	๖๙	๙๓.๒๔	๕	๖.๗๖

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๕

สำหรับกิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ มีดังนี้

๒.๑) กรมปศุสัตว์ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ โครงการ ได้แก่ (๑) การพัฒนาระบบรับคำขอใบรับรอง/ใบอนุญาตของหน่วยงานกับผู้ประกอบการผ่านระบบ NSW (B2G) (สินค้าแข่งแข็ง) (อยู่ระหว่างการขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ในโครงการปรับปรุงระบบการเคลื่อนย้ายสัตว์และซากสัตว์ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Movement)) และ (๒) การพัฒนาระบบรับคำขออนุญาตวัตถุอันตราย ณ จุดเดียว (Hazardous Substance Single Submission : HSSS) (ได้รับจัดสรรงบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕)

๒.๒) กรมประมง อยู่ระหว่างดำเนินการ ๓ โครงการ ได้แก่ (๑) พัฒนาระบบรับคำขอแบบ B2G เพื่อใช้ประกอบการออกใบรับรองฯ (๒) พัฒนาระบบรับคำขออนุญาตวัตถุอันตราย ณ จุดเดียว (HSSS) และ (๓) พัฒนาระบบรับข้อมูลใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อยจากกรมศุลกากรผ่านระบบ NSW

### ๓.๕ การประเมินแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ไทยต้องเผชิญในระยะ ๕ ปีข้างหน้า

(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และโรคอุบัติใหม่ ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศในหลายมิติ โดยการพัฒนาประเทศในระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประเทศไทยได้กำหนดเป้าหมายสู่การเป็นศูนย์กลางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค และภูมิภาค ซึ่งการบรรลุเป้าหมายดังกล่าว จำเป็นต้องกำหนดทิศทางการพัฒนาในแต่ละช่วงให้ชัดเจน โดยในส่วนของระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรได้มีการประเมินแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรของประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

**๓.๕.๑ ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่** จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบในวงกว้างและขยายตัวรุนแรงในทุกประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย เริ่มจากวิกฤติด้านสาธารณสุขที่กระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของคนทั่วโลก ด้านการค้าระหว่างประเทศ ที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการปิดประเทศหรือระงับการเดินทางข้ามประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบในวงกว้างลามไปยังมิติทางเศรษฐกิจ และสังคม ปัญหาจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อภาคเศรษฐกิจรวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป มีการปรับตัวตามวิถีใหม่ (New normal) ผู้บริโภคลดความเสี่ยงในการออกจากบ้าน ส่วนใหญ่หันไปซื้อสินค้าออนไลน์มากขึ้น การบริโภคจะพึ่งพาตลาดในพื้นที่และในประเทศเป็นหลัก

สถานการณ์ดังกล่าวจึงเป็นทั้งโอกาสและอุปสรรคสำคัญสำหรับสินค้าเกษตร ด้านโอกาส เกษตรกรที่เข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลสามารถใช้ประโยชน์ในการขยายตลาดใหม่ด้วยการขายสินค้าเกษตรแบบออนไลน์ได้สะดวกยิ่งขึ้น ลดปัญหาพ่อค้าคนกลาง มีรายได้และกำไรเพิ่มขึ้น ในทางกลับกัน ยังเป็นข้อจำกัดสำหรับเกษตรกรที่ไม่สามารถเข้าถึงเทคโนโลยี และยังสถานการณ์ COVID-19 รุนแรงขึ้น มีมาตรการปิดตลาด/ปิดห้างสรรพสินค้า หรือห้ามเดินทางข้ามจังหวัดหรือต้องได้รับอนุญาตก่อนเดินทาง ส่งผลให้ไม่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรได้สะดวกเท่าที่ควรจนเกิดการเน่าเสีย และสูญเสียรายได้ตามมา อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรทั้งในเรื่องของการบริหารจัดการต้นทุนการขนส่ง และบรรจุภัณฑ์ ยังเป็นประเด็นสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจการเกษตรในอนาคต

**๓.๕.๒ การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกและไทย** ผลกระทบทางเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ธนาคารโลกปรับประมาณการภาพรวมเศรษฐกิจโลก (GDP) จากเมื่อปี ๒๕๖๓ ติดลบร้อยละ ๓.๑ เป็นร้อยละ ๕.๙ ในปี ๒๕๖๔ จากปัจจัยหนุนในการกระตุ้นเศรษฐกิจและความก้าวหน้าในการฉีดวัคซีนป้องกัน COVID-19 ของหลายประเทศ การผ่อนคลายมาตรการควบคุมการระบาดของ COVID-19 ส่งผลต่อความต้องการสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง สำหรับ GDP ของสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่ที่ร้อยละ ๘.๐ สูงกว่าประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐฯ และเศรษฐกิจจีนจะยังเป็นตัวพยุงเศรษฐกิจของภูมิภาค ซึ่งถือเป็นปัจจัยเชิงบวกสำคัญต่อการค้า การลงทุน และธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาค โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงาน GDP ของไทยปี ๒๕๖๔ ขยายตัวร้อยละ ๑.๖ ปรับตัวดีขึ้นจากการลดลงร้อยละ ๖.๒ ในปี ๒๕๖๓ และคาดว่าเศรษฐกิจไทยปี ๒๕๖๕ จะขยายตัวร้อยละ ๓.๕ - ๔.๕ เป็นผลมาจากการปรับตัวดีขึ้นของอุปสงค์ภายในประเทศ การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว การส่งออกที่ขยายตัว และการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ

ในส่วนของภาวะเศรษฐกิจการเกษตรหรือการเติบโตของภาคเกษตร ในปี ๒๕๖๔ มีการขยายตัวร้อยละ ๑.๕ สำหรับปริมาณการส่งออกสินค้าเกษตรโดยรวมในช่วงเดือนมกราคม - ตุลาคม ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๓.๖๓ ซึ่งสินค้าที่มีปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้น ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ยางพารา น้ำมันปาล์ม สับปะรด ลำไย ทูเรียน เงาะ ไข่ไก่สด และกุ้ง เนื่องจากประเทศคู่ค้าอย่างตลาดจีน ญี่ปุ่น และไต้หวัน มีความต้องการเพิ่มขึ้น ขณะที่น้ำตาล เนื้อสุกร และปลาปริมาณการส่งออกลดลง อย่างไรก็ตาม ภายใต้อิทธิพลจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของโลกประกอบกับภาวะเศรษฐกิจไทย ภาคการเกษตรยังเป็นภาคการผลิตที่ช่วยพยุงหรือรองรับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากภาคอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี

**๓.๕.๓ ศูนย์กลางโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหารของภูมิภาค** ในสภาวะที่ทั่วโลกเผชิญกับความท้าทายทางเศรษฐกิจ การปรับตัวและพึ่งพาตัวเองเป็นทางออกหนึ่งที่ประเทศมหาอำนาจให้ความสำคัญ ตัวอย่างที่เห็นชัดเจนคือ สาธารณรัฐประชาชนจีน เน้นการดำเนินนโยบายด้านการต่างประเทศ พยายามเชื่อมต่อการค้าระหว่างประเทศ โดยวางแผนขยายและสร้างเครือข่ายการขนส่งที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อกระตุ้นการเชื่อมต่อ แจกจ่าย จัดสรรทรัพยากรระหว่างประเทศ และการค้าระหว่างประเทศทั่วโลก ภายใต้โครงการ Global 1-2-3 Logistics Circle ในอนาคตอีก ๑๕ ปีข้างหน้า ซึ่งรัฐบาลจีนมีเป้าหมายที่จะขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยใช้เวลา ๑ วัน และขนส่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านมายังจีนโดยใช้เวลา ๒ วัน และขนส่งสินค้าจากประเทศคู่ค้าสำคัญทั่วโลกโดยใช้เวลา ๓ วัน นอกจากนี้ยังมีโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ที่จะทำให้โครงข่ายการขนส่งของจีนเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศยุโรป เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงการขนส่งระหว่างประเทศในสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น เรือเอเวอร์กรีนติดอยู่กลางแม่น้ำ ขวางคลองสุเอซทำให้การเดินทางเรือเส้นทางนั้นหยุดชะงัก เป็นต้น

ขณะเดียวกัน ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตกที่เชื่อมโยงเส้นทางทางบก และรองรับการพัฒนาเส้นทางทางรางในอนาคต ซึ่งถือเป็นการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี และจุดยืนของประเทศไทย ได้ให้ความสำคัญกับการขยายความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศทั้งในอนุภูมิภาคและภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคมขนส่งของประเทศที่สามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาจากดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) เมื่อปี ๒๕๖๑ ประเทศไทยได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม Best Performer อันดับที่ ๓๒ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ซึ่งปรับตัวสูงขึ้นจากเมื่อปี ๒๕๕๙ แต่ยังมีค่าคะแนนอยู่ในอันดับสุดท้ายของกลุ่มจึงจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศเพิ่มเติม เช่น การสร้างความเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ โดยเฉพาะระบบรางและขนส่งหลายรูปแบบ ล่าสุดรัฐบาลไทยมีแผนเตรียมความพร้อมที่จะเปิดให้บริการเชื่อมต่อรถไฟสายจีนและสปป.ลาว โดยอยู่ระหว่างก่อสร้างจุดผ่านแดนสถานีรถไฟนาทา จังหวัดหนองคายของไทย จึงเป็นโอกาสสำคัญที่ไทยจะใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนและเป็นจุดกระจายสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังส่งเสริมการพัฒนาด้านบุคลากรโลจิสติกส์ที่มีทักษะขั้นสูง (Advanced Skills) และการสร้างความยืดหยุ่นของระบบการขนส่งในทุกสถานการณ์ (Resilience) เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการ และสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้าของประเทศ

**๓.๕.๔ การเปลี่ยนแปลงทางการค้าและเทคโนโลยี และธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)** การพัฒนาด้านเทคโนโลยีจากกระแสโลกาภิวัตน์สู่ยุคนวัตกรรม (Innovation) จนมาถึงดิสรัปชันทางเทคโนโลยี (Technology Disruption) สืบให้เห็นถึงเทคโนโลยีที่ไร้ขีดจำกัด และการพัฒนาที่ไม่สิ้นสุด ปัจจุบันการผลิตสินค้าเกษตรมีการนำนวัตกรรมเข้ามาปรับใช้เพิ่มขึ้น มีการนำเทคโนโลยีโดรนเพื่อการเกษตรเข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกทั้งในเรื่องของการสำรวจและวางแผนการผลิต หวานเมล็ดพันธุ์ ปุ๋ย หรือฉีดพ่นสารเคมี รวมถึงการนำระบบ IT หรือเทคโนโลยี AI เข้ามาใช้ในการเกษตร ซึ่งต้นทุนทางเทคโนโลยียังเป็นข้อจำกัดของเกษตรกรรายย่อย ในขณะที่เทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวัน ความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีในการสำรวจ จัดเก็บข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์และปรับตัวให้รองรับกับการแข่งขันมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ทุกภาคส่วนต้องปรับตัวเพื่อความอยู่รอด ไม่เว้นแม้แต่ภาคเกษตร

การทำธุรกิจ e-Commerce เป็นทางเลือกสำคัญทางหนึ่งของภาคการเกษตรที่สามารถเชื่อมโยงการผลิต แปรรูป และการตลาดเข้าด้วยกัน ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ผู้บริโภคนิยมซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์เพิ่มมากขึ้น ทำให้ความต้องการขนส่งแบบ Door-to-Door และ Last-mile Delivery เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจ e-Commerce เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมูลค่าธุรกิจ e-Commerce ของประเทศไทยในปี ๒๕๖๒ คาดว่ามีมูลค่า ๔.๐๓ ล้านล้านบาท ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ ๖.๙๑ และในปี ๒๕๖๓ คาดว่าจะมีมูลค่า ๔.๙๒ ล้านล้านบาท ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ ๒๒.๒๖ ส่งผลให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับตัวให้สามารถรองรับการค้าเงินธุรกิจผ่านช่องทางออนไลน์ เพื่อรองรับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่มีการเปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับสถานการณ์มากขึ้น

มูลค่า e-Commerce ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการแบบ B2B คือขายให้กับธุรกิจ ร้อยละ ๔๗.๘ รองลงมา คือ มูลค่า e-Commerce แบบ B2C คือ ขายให้กับผู้บริโภคโดยตรง ร้อยละ ๓๗.๔๖ และ B2G ขายให้กับภาครัฐ ร้อยละ ๑๔.๗๔ (ไม่รวมมูลค่าการจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐ) โดยอุตสาหกรรมที่มีมูลค่า e-Commerce สูงสุด ได้แก่ ค่าปลีกและค้าส่ง ร้อยละ ๓๙.๑๔ รองลงมาเป็นการให้บริการที่พัก ร้อยละ ๒๘.๒๐ การผลิต ร้อยละ ๑๔.๗๙ ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร ร้อยละ ๑๓ การขนส่ง ร้อยละ ๓.๖๙ บริการอื่น ๆ ร้อยละ ๐.๗๗ ศิลปะ ความบันเทิงและสันทนาการ ร้อยละ ๐.๔ และการประกันภัย ร้อยละ ๐.๐๑ ทั้งนี้ ประเทศไทยติดอันดับ ๑ ใน ๕ แรกของประเทศอาเซียนที่มีมูลค่าธุรกิจ e-Commerce แบบ B2C สูงสุด รองลงมาได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม และสิงคโปร์ เมื่อผู้บริโภคเปลี่ยนพฤติกรรมไปซื้อสินค้าออนไลน์มากขึ้น ภาคธุรกิจจึงต้องปรับตัวเพิ่มช่องทางการซื้อขายแบบ e-Commerce เพื่อตอบโจทย์ผู้ซื้อ สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลรูปแบบการทำธุรกิจ เพิ่มโอกาสทางอาชีพเกษตรและการค้าขายสินค้าชุมชนผ่านเทคโนโลยีดิจิทัลมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs ที่มองเห็นโอกาสทางธุรกิจ จะสามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจดิจิทัลต่อไปได้ ตัวอย่างสำคัญของธุรกิจ e-Commerce สินค้าเกษตร อาทิ Freshket ที่ให้บริการดิจิทัลแพลตฟอร์ม (Digital Platform) โดยพัฒนาเทคโนโลยีเข้ามาจัดการระบบโซ่อุปทานสินค้าเกษตรตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำในราคาที่เป็นธรรมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

**๓.๕.๕ การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ** ส่งผลกระทบต่อภาคการเกษตรเป็นอย่างมาก และมีแนวโน้มจะทวีรุนแรงมากขึ้นจากอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกที่เพิ่มขึ้น ฤดูกาลที่มีความแปรปรวนมากขึ้น และการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เป็นวัฏจักรและบ่อยครั้งขึ้น จึงมีความอ่อนไหวอย่างมากต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศซึ่งส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางอาหารและความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในฐานะที่สินค้าเกษตรเป็นสินค้าส่งออกหลักที่สำคัญ การเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิมีผลกระทบทางตรงแก่พืชในเขตร้อน ทำให้ผลผลิตลดลง เนื่องจากอุณหภูมิที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยและผลกระทบทางอ้อมจากความแห้งแล้ง



และอุณหภูมิที่สูงขึ้นบนพื้นที่สูง เช่น การขยายเขตโรคระบาดของโรคและแมลงศัตรูพืช อุณหภูมิและความชื้นที่สูงขึ้น  
เพิ่มความเสี่ยงในการปนเปื้อนของแบคทีเรียและไวรัส ที่เป็นสาเหตุของโรคทางเดินอาหารในช่วงการเก็บ  
และกระจายของสินค้าเป็นต้น ดังนั้น การแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศทำให้ผลผลิตพืชในแต่ละปี  
มีความแปรปรวนและผันแปร และส่งผลให้ภาคเกษตรของไทยมีความเสี่ยงสูงเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ภาคเกษตร  
นับว่าเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศ โดยกิจกรรมการเกษตรจากระบบเกษตร  
และการใช้ที่ดิน การเก็บรักษา การขนส่ง การบรรจุ กระบวนการแปรรูป การค้าปลีก และการบริโภค  
ปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซมีเทน) ประมาณร้อยละ ๑๗ - ๒๐ ของปริมาณ  
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยเป็นอันดับสองรองจากภาคพลังงาน

## ส่วนที่ ๔ ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

๔.๑ วิสัยทัศน์ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน

๔.๒ เป้าหมาย ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

๔.๓ ตัวชี้วัด

๔.๓.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขายลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี

๔.๓.๒ มูลค่าการค้าเงินธุรกิจรวบรวมของสหกรณ์เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี

๔.๓.๓ การอำนวยความสะดวกและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตรเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดร้อยละ ๑๐๐

๔.๔ ประเด็นและแนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย ๓ ประเด็นการพัฒนา ๑๔ แนวทางการพัฒนา ดังนี้

### ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร

- ตัวชี้วัดย่อย :
- ๑.๑ สหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับ ๑ และ ๒ อย่างน้อย ร้อยละ ๙๕
  - ๑.๒ วิชากิจชุมชนและกลุ่มเกษตรกรมีความเข้มแข็ง ร้อยละ ๓๐
  - ๑.๓ อัตราการขยายตัวของมูลค่าสินค้าเกษตรแปรรูปขยายตัวร้อยละ ๔ ต่อปี

แนวทางการพัฒนา ๔ แนวทาง ประกอบด้วย

๑) ยกกระดับสถาบันเกษตรกรที่มีความเข้มแข็งให้เป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกษตร โดยสามารถประกอบธุรกิจรวบรวมผลผลิต เคลื่อนย้ายวัตถุดิบด้วยบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม ให้บริการแปรรูปผลผลิต จัดเก็บ และกระจายสินค้าเกษตรได้อย่างรวดเร็ว เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับ รวมถึงส่งเสริมให้สถาบันเกษตรกรที่เป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกษตรสร้างแบรนด์ เป็นของตนเอง และขยายช่องทางการตลาดด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยให้ภาคเอกชน เข้ามามีส่วนร่วมสนับสนุนการเป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกษตร

๒) สนับสนุนองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร โดยให้ความสำคัญกับกิจกรรมการรวบรวม คัดแยก เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า รวมถึงการพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อลดการสูญเสีย การพัฒนาทักษะ การบริหารจัดการฟาร์มตั้งแต่กิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว การแปรรูปสินค้าเกษตร และการขนส่งผลผลิตจนถึงมือผู้บริโภคปลายทาง เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิตสินค้าเกษตร

๓) สร้างและพัฒนาเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตรต้นแบบ ให้เป็นผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรตั้งแต่กิจกรรมการรวบรวม การเคลื่อนย้าย การคัดแยก การจัดเก็บสินค้าเกษตรให้ได้คุณภาพมาตรฐาน กระบวนการยืดอายุสินค้าเกษตร ด้วยบรรจุภัณฑ์ การแปรรูปสินค้าเกษตร การขนส่งและกระจายสินค้าอย่างถูกวิธีเพื่อลดการสูญเสียระหว่างทาง เพื่อให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร เข้าใจและเข้าถึงองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรอย่างแพร่หลาย ซึ่งสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้ไปประยุกต์ใช้เพื่อลดต้นทุนการสูญเสียระหว่างทางและสร้างมูลค่าเพิ่มของธุรกิจเกษตรได้อย่างยั่งยืน

๔) พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์เกษตร ความจำเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร รวมถึงกระบวนการวางแผนและการบริหารจัดการโซ่อุปทานโลจิสติกส์สินค้าเกษตร เพื่อนำองค์ความรู้ที่ได้มาปรับปรุงและพัฒนากระบวนการทำงานด้านโลจิสติกส์เกษตรให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยร่วมมือกับภาคเอกชนที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นอย่างดีมาสนับสนุนและต่อยอดทางความคิดให้กับบุคลากรภาครัฐและบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เกษตร

## ประเด็นการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร

ตัวชี้วัดย่อย : ด่านสินค้าเกษตร (พืช ประมง ปศุสัตว์) ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับจากต่างประเทศ จำนวน ๑๓๔ แห่ง

แนวทางการพัฒนา ๒ แนวทาง ประกอบด้วย

๑) สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร อาทิ ห้องเย็น โกดังเก็บสินค้า และรถโฟล์คลิฟท์ ให้แก่สถาบันเกษตรกร เพื่อสนับสนุนให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร

๒) ยกระดับศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกร และสร้างเครือข่ายสถาบันเกษตรกรให้เป็นฐานการรวบรวม กระจาย และเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญในภูมิภาค โดยพัฒนาสถาบันเกษตรกรที่มีความพร้อมให้เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรที่สามารถติดตามสินค้าเกษตรได้ตลอดการขนส่ง พร้อมทั้งขยายเครือข่ายสถาบันเกษตรกรให้เป็นจุดรับส่งสินค้าเกษตร (Drop - off) ของจังหวัดและชุมชน เพื่อกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคปลายทางได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

๓) พัฒนาตลาดกลางและเชื่อมโยงตลาดระดับต่าง ๆ โดยสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากตลาดกลางของสหกรณ์ที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ และสร้างกลไกเชื่อมโยงเครือข่ายตลาดระดับต่าง ๆ ของภาครัฐและเอกชนทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ให้กับเกษตรกร อาทิ ตลาดสหกรณ์ ตลาดเกษตรกร ตลาดท้องถิ่น ตลาดชุมชน พร้อมทั้งส่งเสริมให้เอกชนลงทุนพัฒนาตลาดกลางรองรับผลผลิตทางการเกษตร

๔) บูรณาการและผลักดันการใช้กลไกภาครัฐ อาทิ องค์กรตลาดเพื่อเกษตรกร องค์กรคลังสินค้า ทำหน้าที่ด้านการตลาดและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตร ตลอดจนส่งเสริมการขายสินค้าเกษตรแบบออนไลน์และออฟไลน์ และจัดงานแสดงสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๕) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตรเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาคอาเซียน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ณ ด่านสินค้าเกษตร ด้วยการลดขั้นตอน-กระบวนการด้านพิธีการศุลกากร และลดระยะเวลาการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านด่าน ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตรให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อ จัดตั้งศูนย์บริการด้านการเกษตร (Agricultural Service Provider: ASP) และสนับสนุนให้มีศูนย์กลางโลจิสติกส์สินค้าเกษตรครบวงจรของภูมิภาค (Hub & Spoke) เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายและการขนส่งสินค้าเกษตรอย่างต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ครอบคลุมการขนส่งทางน้ำ ทางบก ทางรถไฟ และทางอากาศภายในประเทศและเชื่อมโยงระหว่างประเทศให้เป็นไปได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และลดการสูญเสียระหว่างทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖) เจรจาและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศ เช่น การเพิ่มด่านในพิธีสารว่าด้วยการนำเข้าส่งออกสินค้าเกษตรรายสินค้า และความร่วมมือในการสร้างจุดตรวจร่วม เพื่อตรวจปล่อยสินค้าบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

---

**ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร**

---

**ตัวชี้วัดย่อย :** มูลค่าผลผลิตของฟาร์ม/แปลงที่นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ทั้งพืช ปศุสัตว์ ประมง เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔ ต่อปี

**แนวทางการพัฒนา ๔ แนวทาง ประกอบด้วย**

๑) จัดทำระบบฐานข้อมูลที่ครอบคลุมทุกมิติและสอดคล้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตร โดยสนับสนุนเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรจัดเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์เกษตร รวมทั้งการพัฒนาแอปพลิเคชันรองรับการจัดเก็บข้อมูล

๒) พัฒนาระบบการให้บริการโลจิสติกส์เกษตรผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการด้านการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตร การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ที่เชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศ ในรูปแบบภาครัฐสู่ภาครัฐ (Government to Government : G2G) ภาครัฐสู่ภาคธุรกิจ (Government to Business : G2B) และภาคธุรกิจสู่ภาคธุรกิจ (Business to Business : B2B) เพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการข้ามพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection – SSI) ทั้งในเรื่องของพิธีการศุลกากร การตรวจกักกันพืชและสัตว์ (Custom Immigration Quarantine – CIQ) ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนได้อย่างรวดเร็วและไม่เป็นภาระค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมทางการค้า

๓) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสมมาใช้ในการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร อาทิ การขนส่งด้วยระบบควบคุมอุณหภูมิด้วยโซ่ความเย็น (Cold Chain) และระบบติดตาม (Global Positioning System : GPS) การนำปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) และแอปพลิเคชันต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง การพัฒนาตลาดออนไลน์เชื่อมโยงกับกระทรวงพาณิชย์ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบดิจิทัลในการโอนเงินซื้อขายสินค้า การตรวจสอบย้อนกลับสินค้าเกษตร เช่น Blockchain เป็นต้น

๔) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เกษตร รวมทั้งการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ การขนส่ง และการเก็บรักษา เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในลดการสูญเสีย และเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร

**๔.๕ โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) มีดังนี้**

โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

วิสัยทัศน์ : ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน

เป้าหมาย : ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

ตัวชี้วัด ๑. ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขายลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี

๒. มูลค่าการค้าเงินธุรกิจรวบรวมของสหกรณ์เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี

๓. การอำนวยความสะดวกและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตรเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดร้อยละ ๑๐๐

ประเด็นและแนวทางการพัฒนา	โครงการ (Flagship Project)	โครงการย่อย	เป้าหมาย					งบประมาณ (ล้านบาท)					หน่วยงาน	
			ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	หน่วยนับ	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙		ปี ๒๕๗๐
ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร														
๑) ยกระดับสถาบันเกษตรกรที่มีความเข้มแข็งให้เป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกษตร ๒) สนับสนุนองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร ๓) สร้างและพัฒนาเกษตรกรสถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตรต้นแบบ ๔) พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร	๑. พัฒนาเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้เป็นผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์เกษตร	๑.๑ ยกระดับสถาบันเกษตรกรให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร	๗๐	๗๐	๗๐	๗๐	๗๐	แห่ง	๓๘.๕๔๙๗	๓๘.๕๔๙๗	๓๘.๕๔๙๗	๓๘.๕๔๙๗	๓๘.๕๔๙๗	กรมส่งเสริมสหกรณ์
		๑.๒ สนับสนุนบรรจุกัมพูที่ให้แก่สหกรณ์ผู้ผลิตและรวบรวมผักและผลไม้	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐	แห่ง/ปี	๑๐.๕๐๐๐	๑๐.๕๐๐๐	๑๐.๕๐๐๐	๑๐.๕๐๐๐	๑๐.๕๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
		๑.๓ สร้างและพัฒนาสหกรณ์ภาคการเกษตรเป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตรต้นแบบ	๙	๙	๙	๙	๙	แห่ง/ปี	๒๑.๐๐๐๐	๒๑.๐๐๐๐	๒๑.๐๐๐๐	๒๑.๐๐๐๐	๒๑.๐๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
	๒. เพิ่มทักษะองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์	๒.๑ สร้างสื่อเผยแพร่องค์ความรู้การบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรในสหกรณ์ภาคการเกษตร	๓	๓	๓	๓	๓	เรื่อง/ปี	๑.๕๐๐๐	๑.๕๐๐๐	๑.๕๐๐๐	๑.๕๐๐๐	๑.๕๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
		๒.๒ ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้เรื่องโลจิสติกส์การเกษตรให้แก่สถาบันเกษตรกร	๗,๗๐๐	๗,๗๐๐	๗,๗๐๐	๗,๗๐๐	๗,๗๐๐	คน/ปี	๑๓.๘๖๐๐	๑๓.๘๖๐๐	๑๓.๘๖๐๐	๑๓.๘๖๐๐	๑๓.๘๖๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
		๒.๓ ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างนักส่งเสริมสหกรณ์เชิงโลจิสติกส์การเกษตร	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	คน/ปี	๐.๕๐๐๐	๐.๕๐๐๐	๐.๕๐๐๐	๐.๕๐๐๐	๐.๕๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
		๒.๔ ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตรในสถาบันเกษตรกร	๑๔๐	๑๔๐	๑๔๐	๑๔๐	๑๔๐	แห่ง/ปี	๑๙.๑๔๑๑	๑๙.๑๔๑๑	๑๙.๑๔๑๑	๑๙.๑๔๑๑	๑๙.๑๔๑๑	กรมส่งเสริมสหกรณ์
๒.๕ บุคลากรของหน่วยงานรัฐที่ให้บริการที่มีความเชี่ยวชาญด้านภาษาจีน *	๒	๒	๒	๒	๒	คน	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	๐.๐๕๐๐	การยางแห่งประเทศไทย		
ประเด็นการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร														
๑) สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร ๒) ยกระดับศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกร และสร้างเครือข่ายสถาบันเกษตรกรให้เป็นการรวบรวม กระจาย และเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญในภูมิภาค	๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร	๑.๑ พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนโลจิสติกส์	๒๐	๒๕	๓๐	๓๕	๔๐	แห่ง	๑๗.๗๐๐๐	๕.๗๕๐๐	๗.๐๕๐๐	๖.๖๐๐๐	๗.๑๐๐๐	สถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่สูง
		๑.๒ สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตรให้แก่สถาบันเกษตรกร	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	แห่ง/ปี	๕๐.๐๐๐๐	๕๐.๐๐๐๐	๕๐.๐๐๐๐	๕๐.๐๐๐๐	๕๐.๐๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
		๑.๓ พัฒนาศูนย์บริการตามแนวทางการตลาดนำการผลิต	๑๐	๒๐	๓๐	๔๐	๕๐	แห่ง	๘.๓๐๐๐	๘.๑๕๐๐	๘.๑๕๐๐	๘.๑๕๐๐	๘.๒๕๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
		๑.๔ ยกระดับศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกร	๕	๕	๕	๕	๕	แห่ง/ปี	๑๐.๐๐๐๐	๑๐.๐๐๐๐	๑๐.๐๐๐๐	๑๐.๐๐๐๐	๑๐.๐๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์

ประเด็นและแนวทางการพัฒนา	โครงการ (Flagship Project)	โครงการย่อย	เป้าหมาย					หน่วยนับ	งบประมาณ (ล้านบาท)					หน่วยงาน		
			ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐		ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐			
๓) พัฒนาตลาดกลางและเชื่อมโยงตลาดระดับต่าง ๆ ๔) บูรณาการและผลักดันการใช้กลไกภาครัฐ ๕) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตรเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาคอาเซียน ๖) การเจรจาและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ		๑.๕ ส่งเสริมการพัฒนาระบบตลาดภายในสำหรับสินค้าเกษตร	๓,๐๐๐/ ๓๐	๔,๐๐๐/ ๓๐	๕,๐๐๐/ ๓๐	๕,๐๐๐/ ๓๐	๕,๐๐๐/ ๓๐	ตัน/ ครั้ง	๒๘.๔๑๓๐	๓๕.๕๒๑๓	๔๒.๖๒๕๕	๔๙.๗๒๙๘	๕๖.๘๓๔๐	กรมการค้าข้าว		
		๑.๖ พัฒนาตลาดกลางของสหกรณ์ภาคการเกษตร		๕	๕	๕	๕	แห่ง/ปี		๑๐.๐๐๐๐	๑๐.๐๐๐๐	๑๐.๐๐๐๐	๑๐.๐๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์		
		๑.๗ ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตรจังหวัดขอนแก่น	๑					แห่ง	๑๐๐.๐๐๐๐						องค์การสะพานปลา	
		๑.๘ ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตรจังหวัดเชียงใหม่		๑				แห่ง		๑๐๐.๐๐๐๐					องค์การสะพานปลา	
		๑.๙ ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตรด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์			๑			แห่ง			๑๐๐.๐๐๐๐				องค์การสะพานปลา	
		๑.๑๐ ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตรจังหวัดเชียงราย				๑		แห่ง				๑๐๐.๐๐๐๐			องค์การสะพานปลา	
		๑.๑๑ ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตรจังหวัดหนองคาย					๑	แห่ง					๑๐๐.๐๐๐๐		องค์การสะพานปลา	
		๑.๑๒ การบริหารคลังสินค้าของ อคส.		๑	๑			รายการ							องค์การคลังสินค้า	
๒. พัฒนาด้านสินค้าเกษตรและอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศ		๒.๑ พัฒนาศักยภาพด้านสินค้าผู้ส่งออกรับการขนส่งระหว่างประเทศผ่านทางรถไฟไทย-ลาว-จีน	๑					แห่ง	๔.๒๘๙๐						กรมผู้ส่งออก	
		๒.๒ โครงสร้างพื้นฐานศูนย์บริหารจัดการส่งออกยางพารา *		๑		๑		แห่ง		๑,๐๐๐.๐๐๐๐		๑,๐๐๐.๐๐๐๐			การยางแห่งประเทศไทย	
		๒.๓ โครงสร้างพื้นฐานศูนย์บริหารจัดการด้านตรวจประมง *	๑๗					รายการ	๙.๘๘๓๖						กรมประมง	
		๒.๔ ตรวจสอบการป้องกันการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ *	๑๕๐	๑๗๐	๑๘๐	๑๙๐	๒๐๐	ครั้ง	๐.๑๕๐๐	๐.๑๗๐๐	๐.๑๘๐๐	๐.๑๙๐๐	๐.๒๐๐๐		กรมประมง	
		๒.๕ สำรองเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการตรวจสอบเพื่อรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการนำเข้าส่งออกผ่านประเทศที่สามไปจีน *	๒	๑				รายการ		๑๐.๐๐๐๐						กรมวิชาการเกษตร
		๒.๖ ลงพื้นที่หารือด้านประเด็นการค้าระหว่างประมงเกษตรและสหกรณ์ของไทยและหน่วยงานรัฐด้านโทรเกษตรของ สปป.ลาว *	๑					รายการ	๐.๒๐๐๐							สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ
		๒.๗ การติดตามปัญหาและอุปสรรคในการนำเข้าสินค้าเกษตรของไทย *	๒	๒	๒	๒	๒	ครั้ง	๐.๓๐๐๐	๐.๓๐๐๐	๐.๓๐๐๐	๐.๓๐๐๐	๐.๓๐๐๐			ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ นครกว่างโจว

ประเด็นและแนวทางการพัฒนา	โครงการ (Flagship Project)	โครงการย่อย	เป้าหมาย					งบประมาณ (ล้านบาท)					หน่วยงาน		
			ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	หน่วยนับ	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙		ปี ๒๕๗๐	
		๒.๘ บูรณาการระบบการออกใบรับรองการส่งออกยาง และระบบอื่นๆ ๒ ภาษา (ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน) *	๑					ระบบ	๐.๑๐๐๐						การยางแห่งประเทศไทย
		๒.๙ การออกแบบและพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืชแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto) ระหว่างไทย-จีน ผ่านระบบ NSW *	๒/ ๔					ระบบ/ รายการ	๑.๐๐๐๐						กรมวิชาการ เกษตร / สำนักงาน มาตรฐานสินค้า เกษตรและ อาหารแห่งชาติ
		๒.๑๐ การออกใบอนุญาตใบรับรองสินค้าประมงผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ *	๒,๓๓๑	๒,๔๖๐	๒,๕๘๖	๒,๗๑๕	๒,๘๖๐	ฉบับ	๐.๙๒๐๔	๑.๐๑๕๖	๑.๐๖๖๔	๑.๑๑๙๗	๑.๑๗๕๗	กรมประมง	
		๒.๑๑ จัดหาโมบายยูนิท (Mobile Unit) *	๒					คัน	๑๐.๐๐๐๐					การยางแห่งประเทศไทย	

**ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร**

<p>๑) จัดทำระบบฐานข้อมูลที่ครอบคลุมทุกมิติ และสอดคล้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</p> <p>๒) พัฒนาระบบการให้บริการผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์</p> <p>๓) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสมมาใช้ในการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร</p> <p>๔) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เกษตร</p>	<p><b>๑. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้านโลจิสติกส์เกษตร</b></p>	๑.๑ พัฒนาระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์สินค้าประมง ผ่านระบบ National Single Window		๑		๑		ระบบ	๑๐.๐๐๐๐		๑๐.๐๐๐๐			กรมประมง	
		๑.๒ พัฒนาระบบออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำอิเล็กทรอนิกส์			๑				ระบบ	๑๑.๐๓๘๙๕		๑๐.๐๐๐๐			กรมประมง
		๑.๓ เพิ่มประสิทธิภาพระบบ TAS-License เพื่อยกระดับบริการภาครัฐ	๑						ระบบ	๓.๕๐๐๐					สำนักงาน มาตรฐานสินค้า เกษตรและ อาหารแห่งชาติ
		๑.๔ เพิ่มประสิทธิภาพการอนุมัติรหัสเครื่องหมายรับรองมาตรฐานด้านระบบปัญญาประดิษฐ์ และระบบติดตามการใช้เครื่องหมายอัตโนมัติ	๑						ระบบ	๓.๐๐๐๐					สำนักงาน มาตรฐานสินค้า เกษตรและ อาหารแห่งชาติ
		๑.๕ เพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งของสหกรณ์ภาคการเกษตรโดยการขนส่งระบบควบคุมอุณหภูมิด้วยโซ่ความเย็น (Cold Chain)		๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	แห่ง/ปี	๕๐.๐๐๐๐	๕๐.๐๐๐๐	๕๐.๐๐๐๐	๕๐.๐๐๐๐		กรมส่งเสริม สหกรณ์
		๑.๖ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมจากงานวิจัยด้านโลจิสติกส์เกษตรแก่สถาบันเกษตรกร		๗๗	๗๗	๗๗	๗๗	๗๗	แห่ง/ปี	๑.๕๔๐๐	๑.๕๔๐๐	๑.๕๔๐๐	๑.๕๔๐๐		กรมส่งเสริม สหกรณ์
		๑.๗ พัฒนาระบบติดตามตรวจสอบสินค้าเกษตรตามมาตรฐานบังคับตลอดห่วงโซ่การผลิต	๑						ระบบ	๐.๘๐๐๐					สำนักงาน มาตรฐานสินค้า เกษตรและ อาหารแห่งชาติ

ประเด็นและแนวทางการพัฒนา	โครงการ (Flagship Project)	โครงการย่อย	เป้าหมาย					หน่วยนับ	งบประมาณ (ล้านบาท)					หน่วยงาน	
			ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐		ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐		
		๑.๘ เพิ่มประสิทธิภาพระบบตามสอบสินค้าเกษตรบนระบบคลาวด์		๑				ระบบ		๒.๕๐๐๐					สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ
	๒. พัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรเพื่อลดการสูญเสีย	๒.๑ การพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรเพื่อลดการสูญเสีย	๗๗					จังหวัด	๕๕.๙๙๐๘						กรมส่งเสริมการเกษตร
		๒.๒ พัฒนาระบบการออกหนังสือรับรองสินค้าปศุสัตว์เพื่อการส่งออกให้รองรับการเชื่อมโยงระบบ NSW และปรับปรุงระบบการเคลื่อนย้ายสัตว์และซากสัตว์ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Movement) เพื่อรองรับระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูล (NSW)	๒					ระบบ	๒๐.๔๑๓๕						กรมปศุสัตว์
		๒.๓ ลดการสูญเสียในห่วงโซการผลิตฟ้าทะลายโจร	๕					กลุ่ม	๑.๖๐๐๐						กรมวิชาการเกษตร
		๒.๔ ลดการสูญเสียในห่วงโซการผลิตพริก	๓					ราย	๒.๐๕๐๐						กรมวิชาการเกษตร
		๒.๕ พัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญ ปี ๒๕๖๖-๒๕๖๘	๑					เรื่อง	๓.๓๐๙๒						สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
		๒.๖ ติดตามประเมินผลโครงการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรเพื่อลดการสูญเสีย	๑					เรื่อง	๐.๕๐๐๐						สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
		๓. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านโลจิสติกส์เกษตร	๒.๑ ศึกษาการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในสถาบันเกษตรกร		๑	๑	๑	๑	เรื่อง/ปี		๐.๕๑๙๐	๐.๕๑๙๐	๐.๕๑๙๐	๐.๕๑๙๐	๐.๕๑๙๐
	๒.๒ การศึกษาวิจัยโลจิสติกส์เกษตรของพืชผักและผลไม้ เพื่อเพิ่มมูลค่าและลดการสูญเสีย			๑ เรื่อง	๔	๔	๔	สหกรณ์/ปี		๑.๘๐๐๐	๒.๐๐๐๐	๒.๐๐๐๐	๒.๐๐๐๐	๒.๐๐๐๐	กรมส่งเสริมสหกรณ์
	๒.๓ ศึกษาาระบบโลจิสติกส์ของผลิตผลและสินค้าบนพื้นที่สูง			๑				ระบบ	๒๙.๕๐๐๐	๕.๙๐๐๐					สถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่สูง
	๒.๔ ศึกษาาระบบโลจิสติกส์โคเนื้อคุณภาพพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี				๑			เรื่อง			๑๑.๐๐๐๐				คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
	๒.๕ วางแผนการผลิตรวมอย่างยั่งยืนสำหรับไข่อุปทานอินทผลัม		๑					เรื่อง	๑๒.๕๐๐๐						คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
	๒.๖ การจัดการโลจิสติกส์ที่มีความยืดหยุ่นสำหรับผลิตภัณฑ์เกษตรที่มีความสำคัญของไทย				๑			เรื่อง			๑๑.๐๐๐๐				คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
	๒.๗ พัฒนาระบบทำความเย็นสำหรับห้องเย็นเก็บรักษาผลผลิตเกษตร			๑				เรื่อง		๑.๔๑๐๐					คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
	๒.๘ พัฒนาระบบโลจิสติกส์และไข่อุปทานเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเบียงผลไม้		๑					เรื่อง	๙.๓๐๐๐						คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ



ประเด็นและแนวทางการพัฒนา	โครงการ (Flagship Project)	โครงการย่อย	เป้าหมาย					งบประมาณ (ล้านบาท)					หน่วยงาน		
			ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	หน่วยนับ	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙		ปี ๒๕๗๐	
		ภาคตะวันออก หรือ Eastern Fruit Corridor (EFC) สู่การเป็นมหานครผลไม้โลก													
		๒.๙ การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยวมะพร้าว น้ำหอมเพื่อการส่งออก ตลาดยุโรปโดยการขนส่งทางเรือ		๑				เรื่อง		๑๐.๐๐๐๐					คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
		๒.๑๐ การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตและการจัดการหลังการเก็บเกี่ยวกล้วยหอมทองเพื่อการส่งออกตลาดประเทศญี่ปุ่นโดยการขนส่งทางเรือ			๑			เรื่อง			๑๑.๐๐๐๐				คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
		๒.๑๑ การพัฒนากระบวนการก่อนและหลังการเก็บเกี่ยวร่วมกับการฉายรังสีในมังคุดและเงาะให้ได้คุณภาพมาตรฐานเพื่อการส่งออกสหรัฐอเมริกา				๑		เรื่อง				๑๖.๐๐๐๐			คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
		๒.๑๒ การการประยุกต์ใช้บรรจุภัณฑ์สมัยใหม่เพื่อลดการสูญเสียของการจำหน่ายผลหม่อนสด	๑					เรื่อง	๒๘.๕๐๐๐						คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
		๒.๑๓ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยใช้การจัดการโลจิสติกส์กับผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์โอท็อป (OTOP) ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการกระจายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน	๑					เรื่อง	๗.๒๖๖๒						คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
		๒.๑๔ เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์คลังและรถขนส่งห้องเย็นในระบบ cold chain ประเทศไทย		๑				เรื่อง	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐					คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
<b>รวมงบประมาณ</b>									๔๒๒.๙๖๓๕	๑,๔๒๒.๗๒๖๗	๔๓๑.๔๓๑๗	๑,๔๒๑.๑๔๙๓	๔๐๒.๙๑๙๕		

หมายเหตุ \* โครงการ/กิจกรรมจากแผนเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาทรณรัฐประชาชนจีน และสาทรณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

## ๔.๖ กลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เป็นไปในทิศทางเดียวกัน บรรลุวิสัยทัศน์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน จึงได้กำหนดกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ไปสู่การปฏิบัติทั้งในระดับนโยบายและระดับพื้นที่ ดังนี้

### ๔.๖.๑ ระดับนโยบาย

**๑) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)** เป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ ทำหน้าที่กำหนดแผนยุทธศาสตร์ และหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในแต่ละด้าน รวมทั้งส่งเสริม สนับสนุน และกำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ และมีรองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรรมการและเลขาธิการ

**๒) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร** เป็นกลไกในการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรในภาพรวม ทำหน้าที่จัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งพิจารณากำหนดกรอบแผนงาน โครงการ และตัวชี้วัด ตลอดจนกำกับดูแล ติดตาม และรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรของประเทศ โดยมีปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานอนุกรรมการ และรองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นอนุกรรมการและเลขาธิการ

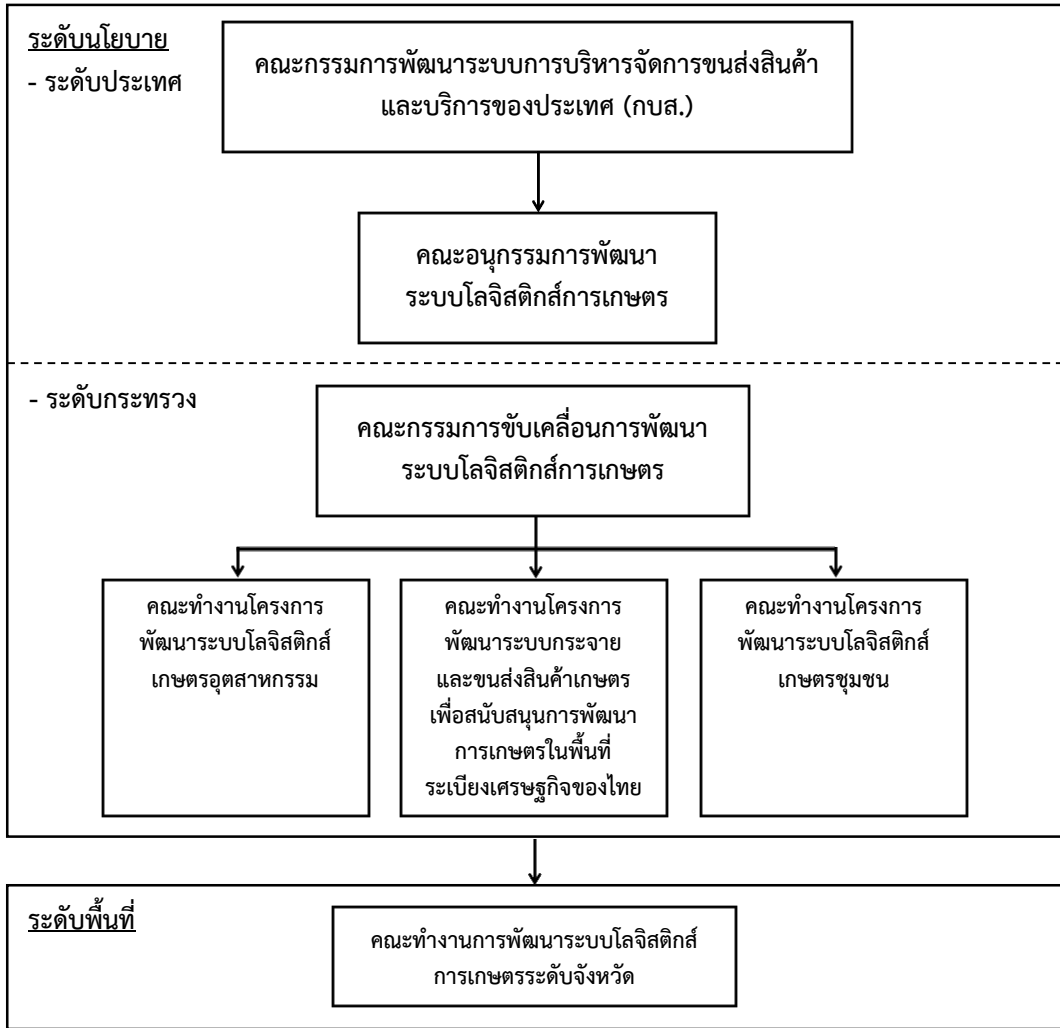
**๓) คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร** เป็นกลไกในการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรสู่การปฏิบัติ ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรของประเทศ สนับสนุนให้มีการนำนโยบายและแนวทางในการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม รวมไปถึงกำกับดูแลประสานงาน และเร่งรัดติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานราชการและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยมีผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานกรรมการ และมีรองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นกรรมการและเลขาธิการ

ทั้งนี้ คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ได้แต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อทำหน้าที่จัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรที่สำคัญ จำนวน ๔ คณะ ได้แก่ **(๑) คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรอุตสาหกรรม** ทำหน้าที่พิจารณาและจัดทำแนวทางโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรอุตสาหกรรมให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และเชื่อมโยงดำเนินงานกับทุกภาคส่วน ทั้งด้านการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์สินค้าเกษตรอย่างครบวงจร โดยมีรองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ได้รับมอบหมาย เป็นประธานคณะทำงาน และผู้แทนกรมวิชาการเกษตร เป็นฝ่ายเลขานุการฯ **(๒) คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบกระจายและขนส่งสินค้าเกษตรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการเกษตรในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของไทย** ทำหน้าที่พิจารณาและจัดทำแนวทางโครงการพัฒนาระบบกระจายและขนส่งสินค้าเกษตรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการเกษตรในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของไทย

ให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และเชื่อมโยงการดำเนินงานกับทุกภาคส่วนทั้งด้านการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์สินค้าเกษตร โดยมีผู้ช่วยปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานคณะทำงาน และผู้แทนสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ เป็นฝ่ายเลขานุการฯ **(๓) คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรชุมชน** ทำหน้าที่พิจารณาเสนอแนวทางหรือรูปแบบการบริหารจัดการที่เชื่อมโยงการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตร ใน ๓ ระดับ ได้แก่ โลจิสติกส์ระดับท้องถิ่น (Domestic Logistics) โลจิสติกส์ระดับภูมิภาค (Regional Logistics) และโลจิสติกส์ระดับสากล (Global Logistics) และการสร้างโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่ยั่งยืน โดยมีผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานคณะทำงาน และผู้แทนกรมส่งเสริมสหกรณ์ เป็นฝ่ายเลขานุการฯ และ **(๔) คณะทำงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรระดับจังหวัด** ซึ่งเป็นกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรในระดับพื้นที่

#### **๔.๖.๒ ระดับพื้นที่**

**คณะทำงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรระดับจังหวัด** เป็นกลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรในระดับพื้นที่ ทำหน้าที่กำหนดแนวทาง แผนงาน โครงการ และกิจกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรของจังหวัด ให้สอดคล้องกับนโยบายและแนวทางการดำเนินงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและบริการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยเชื่อมโยงและบูรณาการตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง ตลอดจนประสานและดำเนินการแก้ไขปัญหา ด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในจังหวัด สนับสนุนและผลักดันให้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรในจังหวัดให้เป็นรูปธรรม ผ่านศูนย์เทคโนโลยีเกษตรและนวัตกรรม (Agri-technology and Innovation Center : AIC) จังหวัด โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานคณะทำงาน และมีเกษตรและสหกรณ์จังหวัดหรือผู้แทน เป็นฝ่ายเลขานุการฯ



ภาพที่ ๓ กลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ  
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)



# สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร Office of Agricultural Economics

ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐



๐๒ ๕๗๙ ๑๗๕๑



logistics.oae@gmail.com