

สรุปประเด็นการประชุมคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ครั้งที่ 1/2553

วันจันทร์ที่ 23 สิงหาคม 2553 เวลา 10.30 -12.00 น.

ณ ห้องประชุมชูประภอบ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กรุงเทพฯ

ตามคำสั่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศที่ 3/2553 เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อเป็นกลไกในการยกระดับความสามารถของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้าเกษตรกรรมของประเทศ โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อลดความสูญเสียจากการเน่าเสียของสินค้าจากกระบวนการเก็บรักษาและระบบขนส่งสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน รวมทั้งลดภาระต้นทุนที่เกิดจากการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ไม่มีประสิทธิภาพได้อย่างเป็นระบบ โดยมีปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานอนุกรรมการเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ โดยมีภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม

คุณไพบูลย์ พลสุวรรณา ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้รับเชิญให้เป็นผู้แทนภาคเอกชนผู้ส่งออก ร่วมกับสภาหอการค้าฯ และสภาอุตสาหกรรมฯ เพื่อเสนอแนะความเห็นต่อภาครัฐ

สถานการณ์โลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากรายงานสถานะโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ประจำปี 2552 พบว่า ในปี 2551 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีมูลค่ารวมประมาณ 1.7 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 18.6 ของ GDP ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 823 พันล้านบาท (ร้อยละ 9.1 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 705 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.8 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 153 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.7 ของ GDP)

การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์การเกษตรของไทย

สำหรับการผลิตในภาคการเกษตร ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคการเกษตรอยู่ในอัตราที่สูงถึง ร้อยละ 21-25 ของ GDP ซึ่งสูงกว่าต้นทุนโลจิสติกส์โดยเฉลี่ยของประเทศ ที่อยู่ในอัตราร้อยละ 16-19 ของ GDP และหากเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์โดยเฉลี่ยอยู่ในอัตราร้อยละ 7-11 แล้ว ต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคการเกษตรของไทยยังสูงกว่ามาก ทั้งนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกษตรกรไทยกว่าร้อยละ 61 ยังอยู่ในสภาวะที่ยากจน ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูง ด้อยประสิทธิภาพซึ่งมีความสัมพันธ์กับต้นทุนโลจิสติกส์ และระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยซึ่งสัมพันธ์กับการจัดลำดับขีดความสามารถในการแข่งขันซึ่งปัจจุบันไทยอยู่ในลำดับที่ 35 จากทั้งหมด 155 ประเทศที่ถูกจัดอันดับทั่วโลกโดย World Bank

จากเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร ให้มีประสิทธิภาพ และสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน อาจกำหนดกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมได้ดังนี้

- 1) ส่งเสริมให้เกษตรกรและผู้ประกอบการทั้งในภาคเกษตร และอุตสาหกรรมเกษตร มีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย
- 2) สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้

ผลการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคเกษตรที่ดำเนินการแล้ว

- 1) จัดทะเบียนเกษตรกร และพื้นที่เกษตรกรทั่วประเทศ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการกำหนดแนวทางและวางแผนพัฒนาภาคเกษตรในภาพรวมอย่างจริงจัง
- 2) ส่งเสริมให้เกษตรกรมีการปฏิบัติตามมาตรฐาน GAP เพื่อยกระดับมาตรฐานกระบวนการผลิตสินค้าเกษตรซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อการยกระดับประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มด้วย
- 3) การส่งเสริมการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีในสถานประกอบการเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลและติดตั้งระบบตรวจสอบย้อนกลับ เพื่อยกระดับมาตรฐานการผลิตและปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน เช่น สินค้ากึ่ง ซึ่งปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยี Radio-frequency identification (RFID) มาใช้แล้ว

ความเห็นในที่ประชุม

คุณไพบุลย์ ประธาน สรท. แสดงความเห็นว่าคุณค่าการส่งออกสินค้าภาคการเกษตร คือร้อยละ 13 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด ทำให้ไม่ได้ความเอาใจใส่ในการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตร มีเพียงยางพาราเท่านั้น ที่ติดอันดับสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกของไทย

ในการพัฒนาโลจิสติกส์ทางด้านเกษตรนั้น สำหรับบริษัทขนาดใหญ่ เช่น น้ำตาลมิตรผล ได้มีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์แล้ว แต่สำหรับบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งมีจำนวน 98% ของบริษัทที่ดำเนินการทั้งหมด ยังขาดองค์ความรู้ ดังนั้น ต้นทุนการขนส่งที่คิดเป็น 9.1% ต่อ GDP นั้น เนื่องจากเป็นข้อมูลจากบริษัทขนาดใหญ่ และมองข้ามบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กไป คณะอนุกรรมการฯ ชุดนี้ ควรจะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรอย่างบูรณาการ

การขนส่งสินค้าทางการเกษตร ขณะนี้เกิดความเสียหายมากกว่า 35% ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและเสียค่าใช้จ่ายในการจัดการ จึงควรมีการปรับปรุงการขนส่งและทำการบรรจุหีบห่อสินค้าทางการเกษตรตั้งแต่ต้นทาง

การเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียน (AEC) ในปี 2015 จะต้องไม่มีการแบ่งแยก มีการไหลเวียนของสินค้าในอาเซียนเป็นไปอย่างเสรี และไทยต้องการวัตถุดิบในการผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก การจัดทำ Roadmap โลจิสติกส์การเกษตร ต้องมีการวางแผนให้สอดคล้อง ครอบคลุมและมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน มีการพัฒนาองค์ความรู้เรื่อง GAP แก่เกษตรกร และการปลูกพืช organic เพื่อให้ไทยเป็นผู้นำในด้านสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ เพิ่มมูลค่าและเป็นผู้นำอาเซียนในการกำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร

มาตรฐานสำหรับการส่งออกสินค้าเกษตร ไทยไม่สามารถกำหนดได้ เนื่องจากประเทศผู้นำเข้า คือ ยุโรป อเมริกาและญี่ปุ่น มีการกำหนดมาตรฐานและระบายนโยบายที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ ไม่ควรกำหนดมาตรฐานรถสำหรับการขนส่งสินค้าทางการเกษตร เนื่องจากจะก่อให้เกิดปัญหาการได้เปรียบเสียเปรียบทางการขนส่ง ในส่วนของการจัดการพัฒนาฟาร์ม ควรพิจารณาถึงการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ที่ได้ โดยไม่ควรกำหนดรูปแบบที่เป็นมาตรฐาน

คุณธนิต ผู้แทนสภาอุตสาหกรรม แสดงความเห็นว่าคุณค่าการเกษตรมีการขับเคลื่อนน้อยมากสำหรับ LPI ของ World Bank นั้นมุ่งเน้นในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ไม่สามารถเทียบวัด

กับโลจิสติกส์ภาคการเกษตรของไทยได้ การจัดทำ LPI ของภาคการเกษตรไทย ควรดำเนินการภายหลัง จากที่ไทยได้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรไปในระดับหนึ่งแล้ว

สินค้าเกษตร มีหลากหลายรายการ ควรจะมุ่งเน้นไปที่สินค้าหลักในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ครอบคลุมโลจิสติกส์ภาคการเกษตรได้ 70-80% อย่างเช่น อ้อย ยางพารา แป้ง ข้าวโพด กุ้ง ไข่ ดอกไม้ ไข่ เป็นต้น โดย ควรวางยุทธศาสตร์จำเพาะในแต่ละภาคของไทย เช่น ภาคเหนือ (ผลไม้), ภาคใต้ (ยางพาราและผลไม้), ภาค กลาง (ข้าว), ภาคตะวันออก (ผลไม้) และภาคอีสาน (มันสำปะหลัง) และนำข้อมูลด้านต่างๆ มาพิจารณา คือ

- 1)การวางแผนการจัดการฟาร์ม ระยะเวลาการเพาะปลูก การเก็บเกี่ยว ราคาของสินค้าพืชผลทาง การเกษตร การวางแผนพยากรณ์ราคาสินค้าในอนาคต
- 2)การจัดเก็บพืชผลทางการเกษตร การบรรจุหีบห่อ ต้องมีการปรับปรุงใหม่ ไทยต้องเป็นผู้นำในด้าน การกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบรรจุหีบห่อสินค้าทางการเกษตร การจัดการการขนส่งที่เกี่ยว เปลา (back haul)
- 3)การวาง Roadmap สำหรับโลจิสติกส์การเกษตรที่มีแผนงานที่ชัดเจน

การพัฒนาโลจิสติกส์ของสินค้าทางการเกษตร ควรพิจารณาเลือกสินค้าที่ยังไม่มีการพัฒนา ทางด้านโลจิสติกส์ไม่ควรเป็นสินค้า เช่น ข้าว น้ำตาล ที่มีบริษัทเอกชนรายใหญ่พัฒนาอยู่แล้ว หรืออาจตั้ง เป็นยุทธศาสตร์ที่ 6 ของ สศช. เพื่อให้มีความชัดเจนในการพัฒนา และนอกจากนี้ควรเจาะลึกในประเด็น หลักๆ 3 ประเด็นคือ

- 1)Packaging การกำหนดมาตรฐานการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งที่มีมาตรฐาน และปรับเปลี่ยน วิธีการขนส่ง อย่างเช่น การขนส่งโดยกระสอบ หรือการเทสินค้าลงมาจากรถบรรทุก ซึ่งทำให้ สินค้ามีความเสียหายถึงร้อยละ 35
- 2)Storage ระบบการเก็บรักษาสินค้าทางการเกษตรที่มีมาตรฐาน หรือการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ใน ชั้นสูงจนไม่มีการเก็บรักษาสินค้าทางการเกษตรหลังการเก็บเกี่ยวเลย
- 3)Transportation การพัฒนาระบบราง แม้ว่าขณะนี้ได้มีการดำเนินการพัฒนาแล้ว แต่ก็ยังต้องใช้ ระยะเวลาอีก 5 ปีเพื่อให้มีความพร้อม ภาครัฐควรมีการกำหนดขนาด ระบบ pool system ระบบ การขนส่งกลับเที่ยวเปล่า และการกำหนดมาตรฐานรถเพื่อการขนส่งสินค้าทางการเกษตรที่มี มาตรฐาน

คุณสาวตรี ผู้แทนสภาหอการค้าฯ เห็นด้วยที่ภาคการเกษตรดำเนินการจัดตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อปรับปรุงโลจิสติกส์ภาคการเกษตรอย่างมีแผนงาน เนื่องจากภาคการเกษตร เป็นต้นน้ำของภาคอุตสาหกรรม ดังนั้น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวง พาณิชย์ ควรร่วมมือกัน ในการพัฒนาโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกัน โดยนำข้อมูลของสินค้าเกษตรแต่ละ ประเภทมาวิเคราะห์และคัดเลือก เพื่อกำหนด Roadmap โลจิสติกส์ทางการเกษตร

ขณะนี้การขนส่งในภาคเกษตรประสบปัญหามาก มีการหกรีดราคาของสินค้าในระหว่างการขนส่ง ข้าว มีการปะปนของดินและของเสียซึ่งไม่เพิ่มมูลค่าสินค้าแต่เพิ่มค่าใช้จ่ายในด้านการขนส่ง ดังนั้น ควรมีการ พัฒนาระบบ GIS (Geographic Information System) เพื่อให้มีการขนส่งอย่างเป็นระบบ การจัดสร้าง คลังสินค้า ห้องเย็น ภายในระยะที่เหมาะสม

ระบบการออกไปรับรองสินค้าทางการเกษตรของหน่วยงานภาครัฐยังมีความล่าช้า แม้จะมีการพัฒนา National Single Window แต่การตรวจสอบพืชผลทางการเกษตรที่ใช้เวลานาน ทำให้เกิดผลเสียต่อการนำเข้าส่งออก ในการขออนุมัติสินเชื่อหรือการรับประกันกับสถาบันการเงิน

คุณอนงค์ ผู้แทนกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ เสนอความเห็นที่เห็นด้วยที่มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการฯ คณะนี้ขึ้น เนื่องจากภาคการเกษตรคือวัตถุดิบของภาคอุตสาหกรรม สำหรับในการจัดทำ Roadmap โลจิสติกส์อุตสาหกรรมนั้น ได้มีการพิจารณาข้อมูลจาก สศช. สำนักงานสถิติ เพื่อพิจารณาต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยมีการดำเนินการกับสินค้าที่มีความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ ก่อน

เกษตรกรต้องมีการรวมกลุ่ม เพื่อใช้ทรัพยากรร่วมกันและเพิ่มอำนาจในการต่อรองราคาสินค้า

ผู้แทน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอความเห็นที่เห็นว่าการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน เพื่อลดต้นทุน ลดของเสีย เพิ่มมูลค่า รักษาความสดใหม่ของสินค้า เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตรไทย โดยต้องพิจารณาห่วงโซ่อุปทานเป็นรายสินค้า

คุณอนุวรรณ ผู้แทน สศช. ในส่วนของสินค้าหลักๆ เช่น ข้าว น้ำตาลนั้น บริษัทเอกชนรายใหญ่ ได้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไปแล้ว เช่น การสนับสนุนการขนส่งข้าวทางลำน้ำโดยซีพี การขนส่งน้ำตาลโดยรถไฟแท่นที่รถบรรทุกของบริษัทน้ำตาลมิตรผล

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้มีการดำเนินการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของพืชผลทางการเกษตรเพื่อการเพิ่มมูลค่าแล้ว นอกจากนี้ยังได้มีการหารือกับอธิบดีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เพื่อพิจารณาถึงการสนับสนุนองค์ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีหลังเก็บเกี่ยวแก่เกษตรกร รวมทั้ง สศช. ได้ร่วมกับ TDRi เพื่อศึกษาสินค้าทางการเกษตร 3 กลุ่ม คือ 1) สินค้าทางการเกษตรนำเข้าเสียง่าย 2) สินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก 3) สินค้าที่มีโอกาส (อ้อย มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน) เพื่อดำเนินการศึกษาประเด็นปัญหาทางด้านห่วงโซ่อุปทานที่ชัดเจน

ควรมีการรายงานความคืบหน้าในการพัฒนา National Single Window ซึ่งดำเนินการโดยกระทรวงการคลังให้แก่ที่ประชุมด้วย เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงและดำเนินการพัฒนาโลจิสติกส์สอดคล้องกัน

ประธานในที่ประชุม แสดงความเห็นว่าการพัฒนาโลจิสติกส์สินค้าทางการเกษตร ต้องมีการแบ่งแยกเป็นรายสินค้า เพื่อศึกษาถึงค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ปริมาณการผลิต มูลค่าสินค้า เพื่อให้สามารถกำหนด KPI ได้ อย่างเช่น ผักสลัด มีการผลิตใน 2 รูปแบบ มีรูปแบบการเก็บรักษาหลังการเก็บเกี่ยวแตกต่างกัน คือ 1) การปลูกพืชแบบไม่ใช้ดิน (hydroponics) ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรที่มีความอวบหนา แต่เหี่ยวเฉาภายใน 2 ชั่วโมงหลังการเก็บเกี่ยว 2) การปลูกพืชบนดิน ผลผลิตทางการเกษตรที่ได้มีใบที่แข็งแรงกว่า รักษาความชุ่มชื้นได้นานกว่า นอกจากนี้การปลูกพืชบนดิน ทำให้ผลผลิตมีเชื้อรา ซึ่งแตกต่างกับการปลูกในกระถางที่มีการควบคุมอุณหภูมิและไม่มีเชื้อรา อย่างไรก็ตามยังมีปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่ง การเก็บรักษาเกี่ยวข้องด้วย

ประธานในที่ประชุมกล่าวปิดประชุมในเวลา 12.40 น.

ผู้สรุปประเด็นการประชุม
นายวิฑูรย์ อธิรัตน์
ฝ่ายโลจิสติกส์