

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความหมายและความสำคัญของโลจิสติกส์

ในระยะหลายปีที่ผ่านมา ความสามารถในการแข่งขันมีความสำคัญมากต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย อันเนื่องมาจากเศรษฐกิจไทยติดต่อกับเศรษฐกิจโลกมากกว่ายุคใด ๆ ในอดีต ซึ่งเป็นผลมาจากกระแสโลกาภิวัตน์และการพัฒนาทางเทคโนโลยีสาขาต่าง ๆ โดยเฉพาะเทคโนโลยีสารสนเทศ ปัจจัยที่มีผลต่อระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศมีหลายประการ ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งคือ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ ดังปรากฏว่ามีหน่วยงานและองค์กรต่างๆของไทยทั้งภาครัฐและภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และสื่อมวลชน มีความตื่นตัวและความพยายามร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

การให้ความหมายของคำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) คืออะไร หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์คืออะไร ในวงวิชาการยังมีการให้ความหมายหลายแนว เช่น ในเว็บไซต์ Google อธิบายว่า โลจิสติกส์ หมายถึง กิจกรรมที่มีการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง อาจมีการจัดเก็บระยะเวลาหรือระยะเวลาชั่วคราว เช่น เอกสาร สินค้าสำเร็จรูป วัตถุดิบและอื่น ๆ โดยโลจิสติกส์ มีศาสตร์แขนงต่างๆที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ศาสตร์ โดยจะมีมุมมองที่ต่าง ๆ กัน ดังนี้

1.วิศวกรรมศาสตร์ มีสาขาที่เกี่ยวข้อง คือ สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ(Industrial Engineering) และ สาขาวิศวกรรมโยธา (Civil Engineering) สองสาขานี้จะคำนึงถึงกิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นหลัก เพื่อให้การขนส่งสินค้านั้น มีประสิทธิภาพสูงสุด ใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเชื้อเพลิง หรือ เวลาในการขนส่งให้น้อยที่สุด

2.บริหารธุรกิจ สาขานี้จะมองในเรื่อง ของการขนส่งระหว่างประเทศโดยจะพิจารณาเรื่อง ภาษี กฎหมาย ค่าระวาง นโยบายหรือยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ และ การค้าระหว่างประเทศเพื่อนำมาประกอบ การวางแผนการขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ

3.การจัดการสารสนเทศ จะศึกษาในส่วนของ software และ hardware นำมาควบรวมกันเป็น solution หรือ บริการ ที่จะช่วยให้การดำเนินงานทาง โลจิสติกส์มีความคล่องตัวมากขึ้น

พจนานุกรมของ Webster ได้ให้ความหมายโลจิสติกส์ไว้ดังนี้:

“สาขาวิทยาการและการปฏิบัติการทางการทหารที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดหา การจัดส่ง การบำรุงรักษาอุปกรณ์ และการรักษาพยาบาลบุคลากร พร้อมทั้งการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการต่างๆ ให้ รวมถึงเรื่องอื่น ๆ ที่สัมพันธ์กันด้วย” (เว็บไซต์ Google)

แต่ความหมายที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุดคือ Council of Logistics Management ได้ให้ความหมาย การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การ ดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรม ทางการเงินที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึง ความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

จากความหมายดังกล่าว การบริหารจัดการโลจิสติกส์ จึงมีความเกี่ยวข้องกับบุคคล กลุ่มต่างๆตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ ผู้ประกอบการโรงงานแปรรูป ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค โดยมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องมากมายทั้งที่เป็นกิจกรรมหลัก ได้แก่ การขนส่ง การบริหาร สินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล รวมทั้งกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้อง และกิจกรรมเสริม ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การจัดซื้อ การบรรจุหีบห่อ รวมตลอดจนการบริหาร ความต้องการของลูกค้าทั้งนี้ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) (นพจิตร เหลืองช่อสิริ, น.4 - 5)

กิจกรรมที่สำคัญของโลจิสติกส์

- 1.Order management/Customer service คือ การจัดการการรับหรือส่งสินค้า และ การบริการลูกค้า
- 2.Packaging คือ การคัดเลือกบรรจุภัณฑ์เพื่อมาใช้บรรจุสินค้า
- 3.Material handling คือ การขนถ่ายวัสดุภายในโรงงาน หรือ ในคลังสินค้า
- 4.Transportations/Mode of transportations (Domestic & International) คือ การขนส่งสินค้า ระหว่างสถานที่ต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ
- 5.Warehouse management (Layout, locations, control technology/equipment, facility) คือ การจัดการคลังสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการวางผังสินค้า หรือ สถานที่ ที่จะตั้งคลังสินค้า
- 6.Inventory control systems/ material management คือ ระบบในการบริหารสินค้าคงคลัง เพื่อให้เกิดการหมุนเวียนหรือกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 7.Supplier management/material management คือ การบริหารจัดการผู้ผลิตวัตถุดิบให้เร็ว (Supplier) เพื่อให้ได้ วัตถุดิบที่มีคุณภาพ และ เพียงพอต่อความต้องการในเวลาที่เหมาะสม
- 8.Distribution center/distribution hub คือ การกำหนดแหล่งที่ตั้งในการกระจายสินค้า เพื่อให้เกิดการกระจายสินค้าได้อย่างทั่วถึง
- 9.Manufacturing/production control คือ ระบบควบคุมการผลิต

การวัดประสิทธิภาพที่เกิดจากการดำเนินการในกิจกรรมโลจิสติกส์

1. ต้นทุนที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์
2. การตอบสนองอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็น อัตราการหมุนเวียนสินค้า รอบเวลาในการจัดส่งสินค้า เป็นต้น
3. ความพึงพอใจของลูกค้า

สภาวะการแข่งขันปัจจุบันซึ่งมีการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งภายในประเทศและระดับสากล ผู้ประกอบการไทยจึงจำเป็นต้องให้ความสนใจการพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและบริการ และตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ทันกับจังหวะโอกาสและสถานที่ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดีจะช่วยลดต้นทุนของสินค้าจากต้นทางถึงมือผู้บริโภคปลายทาง ส่งผลให้สินค้านั้น ๆ มีความได้เปรียบด้านราคา จึงเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

1.2 สภาพปัญหาการจัดการโลจิสติกส์

ในประเทศไทย เรื่องการจัดการโลจิสติกส์นับเป็นเรื่องใหม่ที่สถานประกอบการยังขาดความรู้ความเข้าใจอย่างจริงจัง และไม่คิดว่าการจัดการโลจิสติกส์ที่ขาดประสิทธิภาพจะส่งผลต่อการเพิ่มต้นทุนของสินค้าหรือบริการ

ลำดับขั้นของพัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในประเทศต่าง ๆ แบ่งได้เป็น 4 ระดับ ดังนี้

1) **Physical Distribution** เป็นกิจกรรมการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้า การเก็บรักษา การบรรจุหีบห่อ ซึ่งอาจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เข้ามาช่วยบ้าง

2) **Internally Integrated Logistics** เป็นกิจกรรมที่นับรวมตั้งแต่กระบวนการที่เกิดขึ้นก่อนการผลิต เช่น การจัดซื้อวัตถุดิบ การผลิต การขนส่งไปจนถึงมือผู้บริโภค อย่างมีประสิทธิภาพ และต้นทุนต่ำ มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยจัดการ เช่น โปรแกรมซอฟต์แวร์การวางแผนทรัพยากรทั้งระบบ ที่เรียกว่า Enterprise Resource Planning (ERP)

3) **Externally Integrated Logistics** เป็นลำดับขั้นการพัฒนาที่สูงขึ้น โดยมีกิจกรรมการจัดการที่เชื่อมโยงระหว่างบริษัทตลอด Supply Chain โดยการใช้ระบบ IT และการขนส่งทุกรูปแบบ (Multi Modal) ที่มีประสิทธิภาพ มีการใช้ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ คือผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน เข้ามาดำเนินการ เช่น 3PL (Third Party Logistics Provider)

4) **Global Logistics Management** เป็นพัฒนาการขั้นสูงสุดของระบบโลจิสติกส์ในโลกปัจจุบัน ที่บริษัทข้ามชาติวางแผนการจัดซื้อวัตถุดิบ และการผลิตในประเทศต่าง ๆ ที่มีต้นทุน

ถูกกว่า มีการนำชิ้นส่วนวัตถุดิบจากประเทศต่างๆมาผลิตในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งเป็นแนวโน้มของการเป็นนานาชาติ (Internationalization) ลักษณะพัฒนาการขั้นนี้คือ การจัดซื้อวัตถุดิบและการจัดส่งสินค้าครอบคลุมแหล่งวัตถุดิบทั่วโลก มีการเชื่อมต่อการขนส่งด้วยวิธีต่างๆ และการขนส่งระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ มีการพึ่งพาระบบ IT สูงมาก นอกจากนี้ยังมีการใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอย่างครบวงจร เช่น 4PL (Forth Party Logistics Provider)

สำหรับประเทศไทย ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น คือ พัฒนาจากชั้น Physical Distribution ไปสู่ชั้น Internally Integrated Logistics เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งยังไม่สมบูรณ์ ระบบ IT ยังมีการใช้ไม่แพร่หลาย ความรู้ความเข้าใจเรื่องโลจิสติกส์ยังอยู่ในวงจำกัด กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งยังขาดความชัดเจน ข้ำซ้อนและไม่ทันสมัย เมื่อศึกษาถึงสาเหตุหลักของปัญหาที่เกิดขึ้นพบว่า เกิดจากการไม่มีนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจน และไม่มีกลไกในการผลักดันนโยบาย ทำให้การทำงานของหน่วยงานเป็นลักษณะต่างคนต่างทำ ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ทำให้ขาดการเชื่อมต่อระบบและโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ยังขาดหน่วยงานรับผิดชอบหลักโดยตรงในภาพรวม ทำให้กิจกรรมสำคัญบางกิจกรรมไม่มีหน่วยงานดูแล เช่น การพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ หรือบางกิจกรรมมีการผลักดันไปอย่างล่าช้า เช่น การปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบต่างๆ เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, น.6 - 32)

จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ในปี 2547 ซึ่งได้ศึกษาต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของไทยในปี 2545 ปรากฏว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของปี 2545 เท่ากับร้อยละ 17.39 หลังจากนั้นได้มีการพยากรณ์ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในช่วงปี พ.ศ.2546 - 2548 ประมาณการว่าในปี พ.ศ.2548 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยเท่ากับประมาณร้อยละ 16 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา อินเดีย สหภาพยุโรป มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ประมาณร้อยละ 11 - 15 ดังนั้นต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยจึงยังอยู่ระดับค่อนข้างสูง โดยเปรียบเทียบ (สุปรีย์ เทียนทำนูล, น.85 - 88)

1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากปัญหาการจัดการโลจิสติกส์ดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2549 - 2553 ขึ้น นำเสนอคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2549 ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย คือ การพัฒนาให้มี

ระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกแก่กิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ทั้งนี้ ได้ตั้งเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จากร้อยละ 16 ในปี 2548 ให้เหลือร้อยละ 13 ภายในปี 2553

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agendas) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยมี 5 ประการ ดังนี้

1. **ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)** มีเป้าหมายประสงค์เพื่อให้อุตสาหกรรมการผลิตมีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถตรวจสอบความเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทานได้

2. **ยุทธศาสตร์การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes and Logistics Network Optimization)** มีเป้าหมายประสงค์เพื่อพัฒนาให้มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการ รองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน ในการรวบรวม การขนส่งและขนถ่าย การกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค

3. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Service Internationalization)** มีเป้าหมายประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และในประเทศที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

4. **ยุทธศาสตร์การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)** มีเป้าหมายประสงค์เพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรม การนำเข้าและส่งออก เน้นการพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร การปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากร การทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce) การจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก และการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการควบคุมและตรวจสอบสินค้า

5. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและกลไกการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ (Capacity Building)** มีเป้าหมายประสงค์เพื่อให้มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพียงพอกับความต้องการ รวมทั้งมีระบบข้อมูลและกลไก

เพื่อการวางแผนและติดตามผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ โดยจะเน้นการเร่งรัดขยายการฝึกอบรมบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พัฒนาระบบการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนาวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล ให้สามารถเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจการค้าระหว่างประเทศสนับสนุนให้มีการจัดตั้งสมาพันธ์โลจิสติกส์แห่งประเทศไทยอย่างเป็นทางการและมีบทบาทภารกิจชัดเจน (นพจิตร เหลืองช่อสิริ, น.6 - 9)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยทั้ง 5 ประเด็น ดังกล่าว มีความครอบคลุมกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ทุกด้าน หากสามารถผลักดันการบริหารยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ประเด็นให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมตามระยะเวลาที่กำหนด น่าจะส่งผลให้ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ลดลงมาได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ในระดับการบริหารจัดการของสถานประกอบการก็ควรต้องให้ความสำคัญในการพัฒนาปรับปรุงแก้ไขการจัดการโลจิสติกส์ภายในสถานประกอบการด้วย เช่นการควบคุมโลจิสติกส์ในระบบการผลิต การเคลื่อนย้ายและจัดเก็บวัตถุดิบและสินค้าภายในคลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพ ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการพัฒนาเพิ่มพูนความรู้ความสามารถให้แก่บุคลากรของตนด้วย

บทที่ 2

การพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์ของ สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น

2.1 วิสัยทัศน์จังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นตั้งอยู่บริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ห่างจากกรุงเทพมหานคร ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ประมาณ 445 กิโลเมตร มีพื้นที่ 10,886 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองเป็น 26 อำเภอ มีประชากร 1.8 ล้านคน จำแนกเป็นกำลังแรงงาน จำนวนประมาณ 8.8 แสนคน สถานประกอบการที่เข้าระบบกองทุนประกันสังคมมีจำนวนประมาณ 5,000 แห่ง ลูกจ้างที่เป็นผู้ประกันตนมีจำนวน 1 แสนคน ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในปี พ.ศ.2540 มีมูลค่า 87,612 ล้านบาท รายได้ประชากร/คน/ปี ประมาณ 61,761 บาท

จากการที่จังหวัดขอนแก่นตั้งอยู่ในบริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงมีสถานภาพเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภาค ประกอบกับมีทางหลวงหมายเลข 12 ในแนวตะวันตก - ตะวันออก ซึ่งเริ่มจากประเทศสหภาพเมียนมาร์ เข้าสู่จังหวัดตาก ผ่านจังหวัด พิชณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร ออกสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาวทางสะพานมิตรภาพไทย - ลาว ลสิ้นสุดที่เมืองดานัง ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยม เวียดนาม เส้นทางนี้เรียกว่า East - West Economic Corridor เป็นเส้นทางเศรษฐกิจในการคมนาคมขนส่งออกสู่มหาสมุทรแปซิฟิก

นอกจากนี้ยังมีถนนสายสำคัญอีกสายหนึ่งคือ ถนนมิตรภาพ หรือทางหลวงหมายเลข 2 ในแนวเหนือ - ใต้ จากจังหวัดหนองคาย ถึงท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผ่านจังหวัด ขอนแก่น ดังนั้น จังหวัดขอนแก่นจึงเป็นที่ตั้งของทางหลวง 2 เส้นทางตัดผ่าน ทำให้มีความได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค ซึ่งในอนาคตจะมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคอินโดจีน

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ดังกล่าว จังหวัดขอนแก่นจึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ว่า *“ขอนแก่นเมืองนำอยู่ เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงเครือข่ายการค้า การลงทุน การบริการ และการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคสู่สากล”* โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง คือ ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างเศรษฐกิจฐานรากและเศรษฐกิจเพื่อการแข่งขัน กลยุทธ์เสริมสร้างศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์และการพลังงาน (สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น, น.21)

2.2 เป้าหมายการพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์ปีงบประมาณ 2550

กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงานได้ให้ความสำคัญอย่างมาก กับการพัฒนา ศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดย เน้นการพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์ตามภารกิจของหน่วยงาน ซึ่งได้กำหนดเป็นผลผลิต เฉพาะในแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2550 ผลผลิตที่ 5 แรงงานมีฝีมือและศักยภาพรองรับการ แข่งขันด้านโลจิสติกส์ มีเป้าหมายในการพัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรด้านโลจิสติกส์ จำนวน 5,000 คน ทั่วประเทศ มีการจัดสรรเป้าหมายให้หน่วยงานดำเนินการในพื้นที่ คือ สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค และศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานจังหวัดทั่วประเทศดำเนินการฝึก

สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น ได้รับการจัดสรรเป้าหมายมาดำเนินการ ฝึกบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในปีงบประมาณ 2550 จำนวน 56 คน การพัฒนาศักยภาพบุคลากร ด้านโลจิสติกส์จึงมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ของจังหวัดขอนแก่นที่จะเป็นศูนย์ กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคสู่สากล

2.3 การจัดสัมมนาเผยแพร่ความรู้

เนื่องจากกระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ยังเป็นเรื่องใหม่ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่โดยเฉพาะที่อยู่ในภูมิภาคยังมีความเข้าใจค่อนข้างจำกัด โดยทั่วไปมักเข้าใจว่าโลจิสติกส์เป็น เพียงกิจกรรมที่เกี่ยวกับการขนส่งเท่านั้น ดังนั้นเพื่อให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพแรงงาน ด้านโลจิสติกส์ขับเคลื่อนไปอย่างได้ผลและได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนอย่างกว้างขวาง สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น จึงได้พยายามสรรหาวิทยากรผู้มีความรู้ความชำนาญ ในด้านนี้มาบรรยายถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการได้ทราบ และตระหนักถึงความสำคัญใน การพัฒนาการจัดการด้านโลจิสติกส์ในกิจการของตน

สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น ได้จัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่นและยุทธศาสตร์ ชาติ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550 ณ โรงแรมขอนแก่นไฮเต็ล อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น โดยได้เชิญผู้ประกอบการในสถานประกอบการต่าง ๆ และผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงาน จังหวัดในเครือข่ายและเจ้าหน้าที่จาก 6 จังหวัด รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน ภาค 6 ขอนแก่นรวมทั้งสิ้น 60 คน เข้าร่วมการสัมมนา มีวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิร่วมอภิปรายให้ ความรู้จำนวน 4 ท่าน คือ นายชูศิลป์ จีรวงศ์ศรี ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการบริษัท ซี.พี.เซเว่นอีเลฟ เวน จำกัด (มหาชน) นายสามารถ อังวรวงค์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น นายจิร วุฒิ คุวานันท์ รองประธานหอการค้าจังหวัดขอนแก่น ฝ่ายคมนาคมขนส่ง และดร.ยุทธพล ทวะ ชาลี นักวิชาการอิสระและที่ปรึกษาธุรกิจ

การอภิปรายในภาคเช้าของวิทยากรทั้ง 4 ท่าน สรุปสาระสำคัญได้ว่า ระบบโลจิสติกส์ เป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนสินค้าและบริการ ข้อมูลสารสนเทศ และการเงิน หากการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มีประสิทธิภาพจะทำให้ต้นทุนรวมของสินค้าลดลง สินค้าถึงมือผู้บริโภคปลายทางได้เร็วขึ้นตรงตามกำหนดเวลา คณะวิทยากรมีความเห็นตรงกันว่าบุคลากรที่เกี่ยวข้องในระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเป็นผู้ที่จะทำให้ระบบการจัดการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพหรือล้มเหลว จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนากำลังแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพ

ในภาคบ่ายเป็นการแบ่งกลุ่มสัมมนาเพื่อค้นหาสภาพปัญหาของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และประเด็นความต้องการในการพัฒนาบุคลากร ผลการสัมมนาได้พบว่า บุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับคลังสินค้ามีปัญหามากที่สุด เช่น ปัญหาการจัดการคลังสินค้า การจัดเก็บและการแยกประเภทสินค้า การจัดการสินค้าคงคลัง รวมตลอดถึงเรื่องจิตสำนึกในการให้บริการ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ในส่วนความต้องการพัฒนาบุคลากร ที่ประชุมมีความเห็นตรงกันว่า ต้องการพัฒนาบุคลากรตั้งแต่ระดับหัวหน้างานลงมาจนถึงระดับปฏิบัติการ โดยการฝึกอบรมพนักงานที่ใช้ระยะเวลาไม่เกิน 6 ชั่วโมง สาขาที่มีความต้องการจัดฝึกอบรมมากที่สุดคือ การจัดการโลจิสติกส์ การจัดการคลังสินค้า การจัดการขนส่ง การจัดการสินค้าคงคลัง และการจัดการกระจายสินค้าตามลำดับ

2.4 การพัฒนาหลักสูตร

ภายหลังการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่นและยุทธศาสตร์ชาติ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550 สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น จึงได้ดำเนินการสำรวจทบทวนหลักสูตรการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์โดยตรง ปรากฏว่ามีหลักสูตรการฝึกอบรมที่มีอยู่แล้ว ซึ่งเกี่ยวข้องกับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าและวัสดุ จำนวน 2 หลักสูตร คือ หลักสูตรการขับรถยกฟอร์คลิฟต์ (Forklift) อย่างปลอดภัย ระยะเวลาการฝึกอบรม จำนวน 12 ชั่วโมง และหลักสูตรการบำรุงรักษารถยนต์ ระยะเวลาการฝึกอบรม จำนวน 6 ชั่วโมง ซึ่งหลักสูตรทั้ง 2 ได้รับความสนใจจากสถานประกอบการที่ขอให้สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น เข้าไปจัดฝึกอบรมให้แก่พนักงานมาก่อนหน้าแล้ว

สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น ตระหนักถึงความหลากหลายของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะในด้านของการบริหารสินค้าคงคลัง และการขนส่ง ซึ่งเป็นความต้องการของสถานประกอบการที่ต้องการพัฒนาพนักงานของตนในด้านนี้ จึงได้ติดต่อประสานงานกับวิทยากรผู้เชี่ยวชาญในสาขาดังกล่าว เพื่อร่วมกันพัฒนาหลักสูตรใหม่ ๆ ขึ้นมาใช้ดำเนินการฝึกอบรม อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อจำกัดของระยะเวลาและวิทยากรผู้เชี่ยวชาญ สามารถดำเนินการ

พัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่ได้ จำนวน 2 หลักสูตร คือ

1) **หลักสูตรสาขาการบริหารสินค้าคงคลัง** ใช้ระยะเวลาฝึกอบรม จำนวน 12 ชั่วโมง ประกอบด้วยหัวข้อวิชา 4 เรื่อง ได้แก่ การบริหารสินค้าคงคลัง 3 ชั่วโมง เทคนิคการหาจำนวนการสั่งซื้อประหยัดสุด 3 ชั่วโมง การวางแผนความต้องการวัตถุดิบ 3 ชั่วโมง และระบบการผลิตแบบทันเวลา 3 ชั่วโมง หลักสูตรนี้เหมาะสำหรับใช้ฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการจัดหาวัตถุดิบและการเก็บรักษาสินค้าเพื่อเตรียมจัดส่งให้ลูกค้า

2) **หลักสูตรสาขาการเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานขับรถบรรทุก** มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานในการขับรถบรรทุกมีความรู้ความสามารถในการขับรถบรรทุกอย่างปลอดภัยและประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง บำรุงรักษาและแก้ไขข้อขัดข้องของเครื่องยนต์ได้ ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายจราจรทางบก มีความรับผิดชอบและกิริยามารยาทที่เหมาะสม ใช้ระยะเวลาในการฝึกอบรม จำนวน 12 ชั่วโมง ประกอบด้วยหัวข้อวิชา 5 เรื่อง ได้แก่ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของพนักงานขับรถ 1 ชั่วโมง พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2 ชั่วโมง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 1 ชั่วโมง สาเหตุข้อขัดข้องและการแก้ไขปัญหาเครื่องยนต์เบื้องต้น 4 ชั่วโมง และการใช้และบำรุงรักษารถยนต์ 4 ชั่วโมง

2.5 ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549 – กันยายน 2550) สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น ได้ให้ความสำคัญในการฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์เป็นพิเศษ ซึ่งอยู่ในแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2550 ผลผลิตที่ 5 แรงงานมีฝีมือและศักยภาพรองรับการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ของรัฐบาลในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ โดยการประชาสัมพันธ์การฝึกอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ให้แพร่หลายในสถานประกอบการและในการประชุมสภาอุตสาหกรรมจังหวัด ขอนแก่น และหอการค้าจังหวัดขอนแก่น นอกจากนี้ยังได้ประสานงานกับสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกภาคอีสานโดยผ่านผู้แทนสมาคมที่ประกอบการรถบรรทุกอยู่ในจังหวัดขอนแก่น ทำให้สามารถดำเนินการฝึกอบรมให้แก่กำลังแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ ได้ 9 รุ่น รวมทั้งสิ้น 226 คน จากเป้าหมายที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการเพียง 56 คน ผลการดำเนินงานสูงกว่าเป้าหมายประมาณ 4 เท่า ดังมีรายละเอียดการฝึกอบรมดังนี้

1) รุ่นที่ 1 ฝึกอบรมหลักสูตรการขับรถยกฟอร์คลิฟต์ (Forklift) อย่างปลอดภัย ระหว่างวันที่ 2 – 3 ตุลาคม 2549 จำนวน 12 ชั่วโมง มีผู้รับการฝึก จำนวน 9 คน เป็นพนักงานของบริษัท เซมินิส เวเจท์เบิ้ลส์ดีส์ (ประเทศไทย) จำกัด ตามความต้องการของบริษัทดังกล่าว

2) รุ่นที่ 2 ฝึกอบรมหลักสูตรการบำรุงรักษารถยนต์ เมื่อวันที่ 2 – 3 พฤศจิกายน 2549 จำนวน 6 ชั่วโมง มีผู้รับการฝึก จำนวน 38 คน เป็นพนักงานของห้างหุ้นส่วนจำกัด แก่นนคร คอนกรีต (2001) ตามความต้องการของห้างฯดังกล่าว

3) รุ่นที่ 3 ฝึกอบรมหลักสูตรการขับรถยกฟอร์คลิฟต์ (Forklift) อย่างปลอดภัย ระหว่างวันที่ 18 - 19 เมษายน 2550 จำนวน 12 ชั่วโมง มีผู้รับการฝึก จำนวน 11 คน เป็นพนักงานของบริษัทพานาโซนิคอิเล็กทรอนิกส์ จำกัด ตามความต้องการของบริษัทดังกล่าว

4) รุ่นที่ 4 ฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารสินค้าคงคลัง ระหว่างวันที่ 22 - 23 พฤษภาคม 2550 จำนวน 12 ชั่วโมง มีผู้รับการฝึก จำนวน 45 คน เป็นพนักงานมาจากสถานประกอบการหลายแห่ง จัดฝึกอบรม ณ สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น

5) รุ่นที่ 5 ฝึกอบรมหลักสูตรการขับรถยกฟอร์คลิฟต์ (Forklift) อย่างปลอดภัย ระหว่างวันที่ 24 - 25 พฤษภาคม 2550 จำนวน 12 ชั่วโมง มีผู้รับการฝึก จำนวน 5 คน เป็นพนักงานของบริษัท ซี.เอส.รับเบอร์ จำกัด ตามความต้องการของบริษัทดังกล่าว

6) รุ่นที่ 6 ฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารสินค้าคงคลัง ระหว่างวันที่ 5 - 6 มิถุนายน 2550 มีผู้รับการฝึก จำนวน 36 คน เป็นพนักงานมาจากสถานประกอบการหลายแห่ง จัดฝึกอบรม ณ สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น

7) รุ่นที่ 7 ฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารสินค้าคงคลัง ระหว่างวันที่ 11 - 12 กรกฎาคม 2550 มีผู้รับการฝึก จำนวน 25 คน เป็นพนักงานมาจากสถานประกอบการหลายแห่ง จัดฝึกอบรม ณ สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น

8) รุ่นที่ 8 ฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานขับรถบรรทุก ระหว่างวันที่ 28 - 29 กรกฎาคม 2550 มีผู้รับการฝึก จำนวน 22 คน เป็นพนักงานขับรถบรรทุกมาจากสถานประกอบการหลายแห่ง จัดฝึกอบรม ณ บริษัทไต้ยู่ฮะมอเตอร์ จำกัด

9) รุ่นที่ 9 ฝึกอบรมหลักสูตรการเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานขับรถบรรทุก ระหว่างวันที่ 4 - 5 สิงหาคม 2550 มีผู้รับการฝึก จำนวน 35 คน เป็นพนักงานขับรถบรรทุกมาจากสถานประกอบการหลายแห่ง จัดฝึกอบรม ณ บริษัทไต้ยู่ฮะมอเตอร์ จำกัด

ผลการดำเนินงานฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ จำนวน 9 รุ่น มีผู้ผ่านการฝึกอบรม 226 คน ในปีงบประมาณ 2550 ได้ประเมินผลโดยการสอบถามจากผู้เข้ารับการฝึก พอจะประมวลได้ว่าผู้เข้ารับการฝึกมีความรู้ความเข้าใจการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น สามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้กับงานในหน้าที่ได้บ้าง แม้จะไม่ได้ทั้งหมดที่ได้รับการอบรมมา (เฉพาะผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตรการบริหารสินค้าคงคลัง ซึ่งบางคนทำงานในระบบหรือขอบเขตของงานที่แตกต่างกัน) แต่สำหรับผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวกับการ

ข้ารถยก รถบรรทุก และการบำรุงรักษารถยนต์ สามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการอบรมไปใช้พัฒนาและปรับปรุงการทำงานในหน้าที่ได้มาก

บทที่ 3

สรุปและข้อเสนอแนะ

3.1 สรุป

การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีความสำคัญและส่งผลต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ มีผู้ให้ความหมาย การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หลายลักษณะแตกต่างกัน แต่ความหมายที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปหมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการและควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพทำให้ช่วยลดต้นทุนสินค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ประเทศต่าง ๆ มีลำดับขั้นการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่แตกต่างกันไป สำหรับประเทศไทยยังอยู่ในระยะเริ่มต้นของการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จึงยังมีปัญหาทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่งในรูปแบบต่างๆที่ยังไม่สมบูรณ์ อีกทั้งยังมีปัญหาของระบบฐานข้อมูล กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พิจารณากฎและศุลกากร รวมถึงลดจนปัญหาศักยภาพของบุคลากรทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยโดยเฉลี่ยอยู่ที่ระดับร้อยละ 16 ของ GDP ซึ่งสูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว ทำให้ต้นทุนสินค้าของไทยสูงกว่าประเทศอื่น ๆ

ประเทศไทยจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในปี 2549 – 2553 ไว้ 5 ประเด็น ซึ่ง ครอบคลุมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต เครือข่ายการคมนาคม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบข้อมูล กฎระเบียบ และการเพิ่มศักยภาพของกำลังแรงงาน รวมทั้งกลไกขับเคลื่อนด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดขอนแก่นได้ดำเนินการ โดยมีสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น เป็นหน่วยงานหลัก ที่มีภารกิจในการพัฒนาฝีมือแรงงาน ดำเนินการสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของจังหวัดขอนแก่นที่กำหนดไว้ว่า *ขอนแก่นเมืองน่าอยู่* เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงเครือข่ายการค้า การลงทุน การบริการและการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคสู่สากล ซึ่งมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น ได้รับเป้าหมายให้ดำเนินการฝึกอบรมฝีมือแรงงานและศักยภาพรองรับการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ ในปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549 –

กันยายน 2550) จำนวน 56 คน การดำเนินการได้กำหนดแผนเป็นขั้นตอน เริ่มจากการสัมมนา เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550 ให้แก่ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ ของสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น และศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานจังหวัดในเครือข่าย อีก 6 จังหวัด จำนวน 60 คน ได้รับทราบ มีการพัฒนาหลักสูตรเพิ่มเติมอีก 2 หลักสูตร เพื่อใช้ในการจัดฝึกอบรมแก่บุคลากรตามความต้องการของสถานประกอบการ คือ หลักสูตรสาขาการบริหารสินค้าคงคลัง และหลักสูตรสาขาการเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานขับรถบรรทุก มีการประชาสัมพันธ์ไปยังสถานประกอบการเชิญชวนให้จัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรม

ผลจากการดำเนินการดังกล่าว สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น สามารถจัดการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้แก่บุคลากรในสถานประกอบการได้ 9 รุ่น มีผู้ผ่านการฝึกรวมทั้งสิ้น 226 คน จำแนกเป็นการฝึกในหลักสูตรสาขาการขับรถยกฟอร์คลิฟต์อย่างปลอดภัย จำนวน 25 คน ฝึกในหลักสูตรสาขาการบำรุงรักษารถยนต์ จำนวน 38 คน ฝึกในหลักสูตรสาขาการบริหารสินค้าคงคลัง จำนวน 106 คน และฝึกในหลักสูตรสาขาการเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานขับรถบรรทุก จำนวน 57 คน ผลการดำเนินงานมากกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ถึง 4 เท่า แสดงให้เห็นถึงความต้องการของสถานประกอบการที่ต้องการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์มีสูงมาก ผู้เข้ารับการฝึกอบรมส่วนใหญ่ได้รับความรู้ความเข้าใจในเรื่องโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น สามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้กับการปฏิบัติงานของตนได้ ส่งผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

3.2 ข้อเสนอแนะ

ปีงบประมาณ 2550 เป็นปีแรกที่สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น ได้รับมอบหมายจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานให้ดำเนินการพัฒนาศักยภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์ โดยกำหนดเป็นผลผลิตที่ชัดเจนในแผนปฏิบัติการ แม้เป้าหมายที่ได้รับมอบหมายจะมีไม่มากนักแต่ผลการดำเนินงานมีสูงกว่าเป้าหมายถึง 4 เท่า สะท้อนให้เห็นว่าสถานประกอบการในจังหวัดขอนแก่นมีความเข้าใจและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ประเด็นที่เป็นข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาต่อไปมีดังนี้

1. ควรประสานงานกับนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิในสถาบันอุดมศึกษา หรือผู้มีประสบการณ์ในวงการธุรกิจ พัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ให้มีความหลากหลายยิ่งขึ้น เพราะโลจิสติกส์เป็นกระบวนการจัดการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมอย่างกว้างขวาง เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของสถานประกอบการที่มีการประกอบธุรกิจแตกต่างกัน

2. จัดการบรรยายความรู้ด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ หรือผู้บริหารระดับสูงของสถานประกอบการให้กว้างขวางยิ่งขึ้น โดยเชิญผู้ทรงคุณวุฒิชั้นนำมาเป็นวิทยากร เพื่อกระตุ้น

ความตื่นตัวให้แก่สถานประกอบการต่าง ๆ โดยเฉพาะสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม
อย่างต่อเนื่อง

3. ประชาสัมพันธ์หลักสูตรการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์และประโยชน์ที่จะได้รับโดยใช้
สื่อในโอกาสต่าง ๆ ตลอดจนการนำเสนอหลักสูตรการฝึกอบรมใหม่ ๆ ในที่ประชุมสภาอุตสาหกรรม
จังหวัดขอนแก่น หรือหอการค้าจังหวัดขอนแก่น

4. ในการจัดฝึกอบรมควรจัดให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีช่วงเวลาการศึกษาดูงานภายนอก
สถานที่ โดยไปศึกษาดูงานในสถานประกอบการที่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ
เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้พบเห็นสภาพที่เป็นจริงของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ

บรรณานุกรม

หนังสือ

สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 6 ขอนแก่น,รายงานผลการพัฒนาฝีมือแรงงาน ปีงบประมาณ
2549,ขอนแก่น : โรงพิมพ์รัตนะ,2550

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศไทย,นนทบุรี : บริษัทเพชรรุ่งการพิมพ์ จำกัด,2547

บทความ

นพจิตร เหลืองช่อสิริ,ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย(พ.ศ.2549—
2553) หน้า 4—10,ในวารสารเศรษฐกิจและสังคม ปีที่ 43 ฉบับที่ 3 กรกฎาคม—
กันยายน 2549 จัดพิมพ์โดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ

สุปรีย์ เทียนทำนูล,ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : ตัวชี้วัดสมรรถนะด้านโลจิสติกส์ของ
ประเทศ หน้า 85—88,ในวารสารเศรษฐกิจและสังคม ปีที่ 43 ฉบับที่ 3 กรกฎาคม—
กันยายน 2549 จัดพิมพ์โดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ

เว็บไซต์

www.google.co.th วันที่ 6 ธันวาคม 2550