

ภาคผนวก 2

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็น

27 กุมภาพันธ์ 2556

แผนกพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์

สรุปการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
“โครงการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบ และมาตรการรองรับสำหรับธุรกิจให้บริการ
โลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี”
วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556

ด้วยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยสำนักส่งเสริมพัฒนาธุรกิจ มีภารกิจที่สำคัญในการส่งเสริมพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้มีความเข้มแข็ง แข่งขันได้ในระดับสากล กรมฯ จึงได้ดำเนินการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบ และมาตรการรองรับสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี โดยศึกษาวิจัยสภาพข้อเท็จจริงของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ศักยภาพ โอกาสที่ธุรกิจจะใช้ประโยชน์จากการจัดทำเขตการค้าเสรี และผลกระทบที่เกี่ยวข้องจากการจัดทำเขตการค้าเสรี เพื่อหาแนวทางในการส่งเสริมพัฒนาและแนวทางที่เหมาะสมในการปรับตัวสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย

ในการนี้ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ได้กำหนดจัดการประชุมขึ้นเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ ในวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 โดยจัดเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่ม 1 เวลา 8:30 – 12:00 น. และกลุ่ม 2 เวลา 13:00 – 16:30 น. ณ ชั้น 9 กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 141 ท่าน (ภาคเช้า 76 ท่าน และภาคบ่าย 65 ท่าน)

กำหนดการประชุมและแบบสำรวจความคิดเห็นในการประชุมมีรายละเอียดดังเอกสารแนบท้าย ส่วนผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากผู้เข้าฟังในการประชุมกลุ่มย่อยทั้งหมด มีผู้ส่งแบบสอบถามทั้งหมด 61 ท่าน โดยแบ่งตามประเภทของธุรกิจและหน่วยงานที่ผู้ตอบแบบสอบถาม รวมถึงจำแนกตามสัดส่วนการให้บริการในประเทศและต่างประเทศดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1: ข้อมูลสัดส่วนประเภทธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถาม¹

หน่วยงาน/สังกัด	ประเภทธุรกิจ/อุตสาหกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
หน่วยงานเอกชนที่ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก	การขนส่งสินค้า	27	46 (จำนวนรวม 28 ท่าน)
	การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์รวมทั้งการกระจายสินค้า	15	
	การให้บริการงานพิธีการศุลกากรงานเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า	20	
	การให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์	7	
	การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์	1	
	ให้บริการโลจิสติกส์อื่น ๆ	5	
หน่วยงานเอกชนที่ไม่ได้ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก	การเกษตร / อุตสาหกรรมการผลิต	7	11
หน่วยงานภาครัฐ		15	25
สถาบันการศึกษา		2	3
อื่นๆ		4	7
ไม่ระบุ		5	8
รวม		61	100

ตารางที่ 2: สัดส่วนการให้บริการในประเทศและต่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเภทบริการ	จำนวน (คน)	ให้บริการลูกค้าไทย (คน)	ให้บริการลูกค้าต่างประเทศ (คน)
กลุ่ม 1- การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ซึ่งครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศในรูปแบบต่างๆ ทั้งทางถนนทางรถไฟทางทะเลและทางอากาศ	20	20	15
กลุ่ม 2 - การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packing) รวมทั้งการกระจาย	16	16	8

¹ จำนวนหน่วยงานเอกชนอาจไม่รวมได้เท่ากับ 28 ท่านเนื่องจากผู้ประกอบการสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ประเภทบริการ	จำนวน (คน)	ให้บริการลูกค้า ไทย (คน)	ให้บริการลูกค้า ต่างประเทศ (คน)
สินค้า			
กลุ่ม 3 - การให้บริการด้านพิธีการต่างๆที่เกี่ยวข้อง งานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากรงาน เอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออก สินค้า	19	19	11
กลุ่ม 4 - การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง กับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยี สารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology / Consulting)	13	13	4
กลุ่ม 5 - การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Courier and Postal Services) เป็นการให้บริการ เกี่ยวกับการจัดส่งทั้งภายในและภายนอก	2	2	2

ในส่วนของคำถามที่เกี่ยวข้องกับสัดส่วนการให้และใช้บริการในประเทศและต่างประเทศ นั้นพบว่า มีผู้ที่ตอบว่าให้บริการในส่วนของการขนส่งสินค้า (กลุ่ม 1) จำนวน 20 ราย ในจำนวนดังกล่าวมี 15 รายที่มีการให้บริการแก่ลูกค้าต่างประเทศ มีผู้ที่ตอบว่าให้บริการในส่วนของการจัดเก็บสินค้า ดูแล และบริหารคลังสินค้า และการให้บริการติดตามสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ รวมถึงการกระจายสินค้า (กลุ่ม 2) จำนวน 16 ราย ในจำนวนดังกล่าวมี 8 รายที่มีการให้บริการแก่ลูกค้าต่างประเทศ มีผู้ที่ตอบว่าให้บริการพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า (กลุ่ม 3) จำนวน 19 ราย โดยมีจำนวน 11 รายที่ตอบว่าให้บริการแก่ลูกค้าต่างประเทศ มีผู้ที่ตอบว่าให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (กลุ่ม 4) จำนวน 13 ราย โดยมีจำนวน 4 รายที่ให้บริการแก่ลูกค้าต่างประเทศ และมีผู้ที่ตอบว่าให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (กลุ่ม 5) จำนวน 2 ราย โดยทั้งสองรายมีการให้บริการแก่ลูกค้าต่างประเทศ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบและการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบจากความตกลงการค้าเสรี

จากการวิเคราะห์ผลกระทบจากการทำความตกลงการค้าเสรีของผู้ประกอบการนั้น คณะผู้วิจัยมีการประเมินในหลายด้านที่สำคัญต่อธุรกิจโลจิสติกส์หรือการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ จากการประเมินพบว่า ผลกระทบทางด้านบวกส่วนใหญ่แล้วเป็นประเด็นเรื่องการลงทุน กล่าวคือ การลงทุนในด้านอื่นๆ การลงทุนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การลงทุนในภาพรวม และการลงทุนในสินทรัพย์ที่จับต้องได้นั้นมีคะแนนสูงสุด คือ 3.52 คะแนน 3.50 คะแนน 3.48 คะแนน และ 3.48 คะแนนตามลำดับ สะท้อนให้เห็นว่าการเปิดเขตการค้าเสรีช่วยให้ผู้ประกอบการตื่นตัวในการลงทุนทั้งเพื่อเตรียมพร้อมต่อโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ และตั้งรับผลกระทบทางด้านลบที่อาจเกิดขึ้น

ในส่วนของผลกระทบในด้านบวกอื่นๆ ของผู้ประกอบการได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการวางจ้างผู้ให้บริการภายนอก ได้ 3.31 คะแนน กฎระเบียบได้ 3.30 คะแนน ลูกค้านต่างประเทศได้ 3.29 คะแนน ค่าเอกสารได้ 3.26 คะแนน ลูกค้านในประเทศได้ 3.21 คะแนน และความสามารถในการทำกำไร ได้ 3.06 คะแนน สะท้อนให้เห็นว่าการทำความตกลงเขตการค้าเสรีกับต่างประเทศทำให้ผู้ประกอบการมีการ Outsourcing มากขึ้น ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายและสามารถจัดการกับกิจกรรมโลจิสติกส์ในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น มีกฎระเบียบที่ลดลง สามารถประหยัดต้นทุนด้านเอกสารได้มากขึ้น สามารถเข้าถึงตลาดลูกค้ากลุ่มใหม่ๆ ทั้งจากไทยและจากต่างประเทศ ทำให้ในท้ายที่สุดแล้วมีความสามารถในการทำกำไรที่มากขึ้น

สำหรับความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อผลกระทบในด้านบวกต่อการเปิดเสรีทางการค้าที่น่าสนใจมีดังต่อไปนี้

- พนักงานสามารถรับเอาเทคโนโลยีการบริหารจัดการใหม่ๆ จากต่างประเทศได้
- การขนถ่ายสินค้าหรือนำเข้าส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มสูงขึ้น เป็นผลดีต่อธุรกิจของบริษัท
- มีเส้นทางการค้าใหม่ๆ โดยเฉพาะเส้นทางการค้าทางบกที่เพิ่มขึ้น มีการวิ่งรับส่งสินค้าทางรางใน AEC รวมทั้งทาง Transit ในหลาย Mode การเดินทาง เช่น เรือต่อรถ หรือเครื่องบินต่อรถ เป็นต้น

- เพิ่มความโปร่งใสในการบริหารจัดการ มีโอกาสจากต่างประเทศเข้ามาอย่างต่อเนื่อง เป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการคิดหาวิธีการและโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ อยู่เสมอ

และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อการเตรียมพร้อมรับมือต่อโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ ที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

- มีการศึกษากลุ่มลูกค้าเพื่อเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ๆ หรือเส้นทางการค้าใหม่ๆ มุ่งหาคู่ค้าในเส้นทางการค้าใหม่ๆ มีการสร้างเครือข่ายบริการด้านโลจิสติกส์ศึกษาเส้นทางการขนส่งใหม่เช่นทางรถยนต์หรือรถไฟ
- มีการเพิ่มความรู้พนักงาน สร้างมาตรฐานในการทำงาน มีการว่าจ้างบุคลากรจากภายนอก ขยายการลงทุนด้านการโทรคมนาคมและการสื่อสาร มีการนำระบบ e-commerce เข้ามาใช้ในการบริการติดตั้งระบบ GPS เพื่อสร้างความเชื่อถือให้กับผู้ใช้บริการ
- มีการควบรวมกิจการเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจการแสวงหา Strategic Partner สร้างความสัมพันธ์อันดีกับ International Network Partner เพื่อให้ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการส่งออกนำเข้าไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้

อย่างไรก็ตามประเด็นที่น่าเป็นห่วงคือผลกระทบทางด้านลบต่อธุรกิจ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ได้ 2.91 คะแนน คู่แข่งทางธุรกิจ ได้ 2.91 คะแนน ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ได้ 2.94 คะแนน สะท้อนให้เห็นว่าการทำความตกลงเขตการค้าเสรีกับต่างประเทศนั้น แม้ว่าจะมีปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น มีโอกาสทางการค้าเพิ่มขึ้น แต่ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์สำคัญที่ยังไม่สามารถประหยัดได้นั้นคือต้นทุนการขนส่งที่ยังคงสูงอยู่ อาจเป็นปัจจัยที่บั่นทอนประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจได้ อีกทั้งคู่แข่งทางการค้าที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการผลิตและการให้บริการอยู่เสมอ

สำหรับความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อผลกระทบในด้านลบต่อการเปิดเสรีทางการค้าที่น่าสนใจมีดังต่อไปนี้

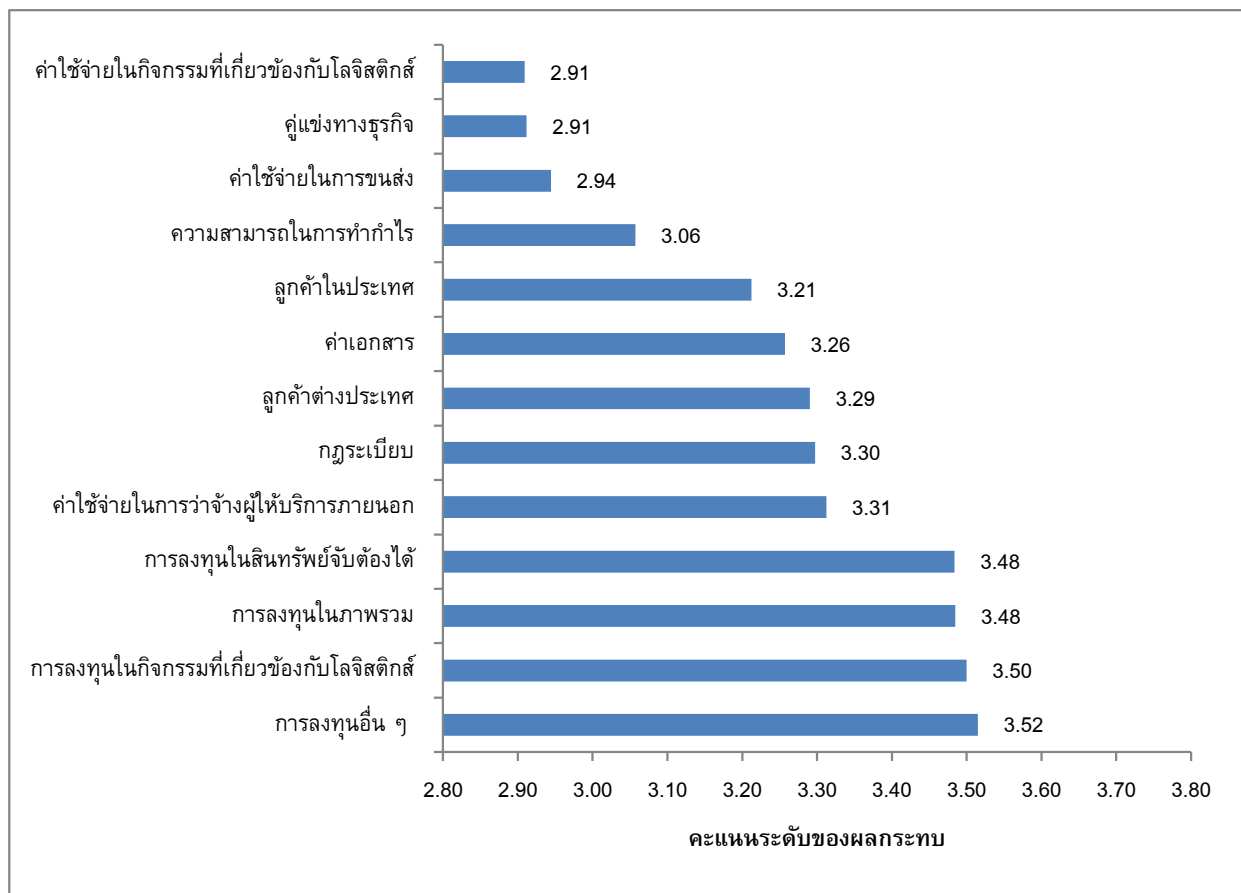
- ขาดแคลนแรงงานประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ โดยเฉพาะคนขับรถ
- มีแรงกดดันด้านราคาจากลูกค้าสูงขึ้นมาก

- คู่แข่งทางธุรกิจมีทุนและเทคโนโลยีที่สูงกว่ามาก ต่างชาติเข้ามาแย่งตลาดโดยการให้บริการเรื่องการสำรองค่าใช้จ่ายในเรื่องภาษี มีการให้เครดิตยาวในราคาที่ตั้งต่ำกว่าความรับผิดชอบทำให้ SME ไทยไม่สามารถแข่งขันได้
- ต้องมีการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้อาจมีปัญหาด้านสภาพคล่องในระยะสั้นความสามารถในการทำกำไรในระยะสั้นลดลง
- ในบางรายได้พยายามทำทุกทางแต่ไม่สามารถลดต้นทุนการผลิตได้เนื่องจากการเพิ่มค่าแรงขั้นต่ำปริญญาตรี 15,000 บาทเป็นภาระที่สูงขึ้นการคุมราคาน้ำหนักรถบรรทุกทำให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบใหม่ๆทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น

และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อการเตรียมพร้อมรับมือต่อผลกระทบในทางลบที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

- มีการให้ความรู้พนักงานเกี่ยวกับระเบียบใหม่ๆ และการดำเนินการด้านเอกสารให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและระเบียบ
- มีการลดต้นทุนการผลิต การปรับปรุงคุณภาพสินค้าและ /หรือบริการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการรับ order จากลูกค้าลดต้นทุนการขนส่งโดยการสำรวจเส้นทางการเดินรถเพื่อประหยัดค่าเชื้อเพลิงสร้างระบบงานที่ดีขึ้นเพื่อให้คลังตัวจะได้อัดต้นทุนและปรับการบริการให้ลูกค้าประทับใจ สร้างความสัมพันธ์ระยะยาวกับลูกค้า

ภาพที่ 1: ผลกระทบในการบวกและในทางลบต่อธุรกิจโลจิสติกส์หลังการเปิดเสรี
ทางการค้า



ที่มา: รวบรวมจากแบบสอบถามและการคำนวณ

หมายเหตุ: คะแนนที่มากกว่า 3 หมายถึงได้รับผลกระทบในทางบวก คะแนนที่น้อยกว่า 3 หมายถึงได้รับผลกระทบในทางลบ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการที่สำคัญและเร่งด่วนสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม

โลจิสติกส์

สำหรับการสำรวจมาตรการที่สำคัญและเร่งด่วนสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น คณะผู้วิจัยได้สอบถามผู้ประกอบการเกี่ยวกับนโยบายของรัฐที่ผู้ประกอบการเห็นว่าสำคัญและเร่งด่วน โดยมีการให้คะแนนตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วน คณะผู้วิจัยสามารถแบ่งกลุ่มของนโยบายตามเกณฑ์ดังกล่าวออกเป็นสามกลุ่มดังต่อไปนี้

นโยบายที่มีความสำคัญมาก และมีความเร่งด่วนมากในมุมมองผู้ประกอบการ ได้แก่ ข้อ 3 นโยบายการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น

Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆ ภายในประเทศ (คะแนนความสำคัญ 4.80 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.77 คะแนน)

นโยบายที่มีความสำคัญค่อนข้างมาก และมีความเร่งด่วนค่อนข้างมากในมุมมองผู้ประกอบการ ประกอบไปด้วย 5 ประการตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วนดังต่อไปนี้

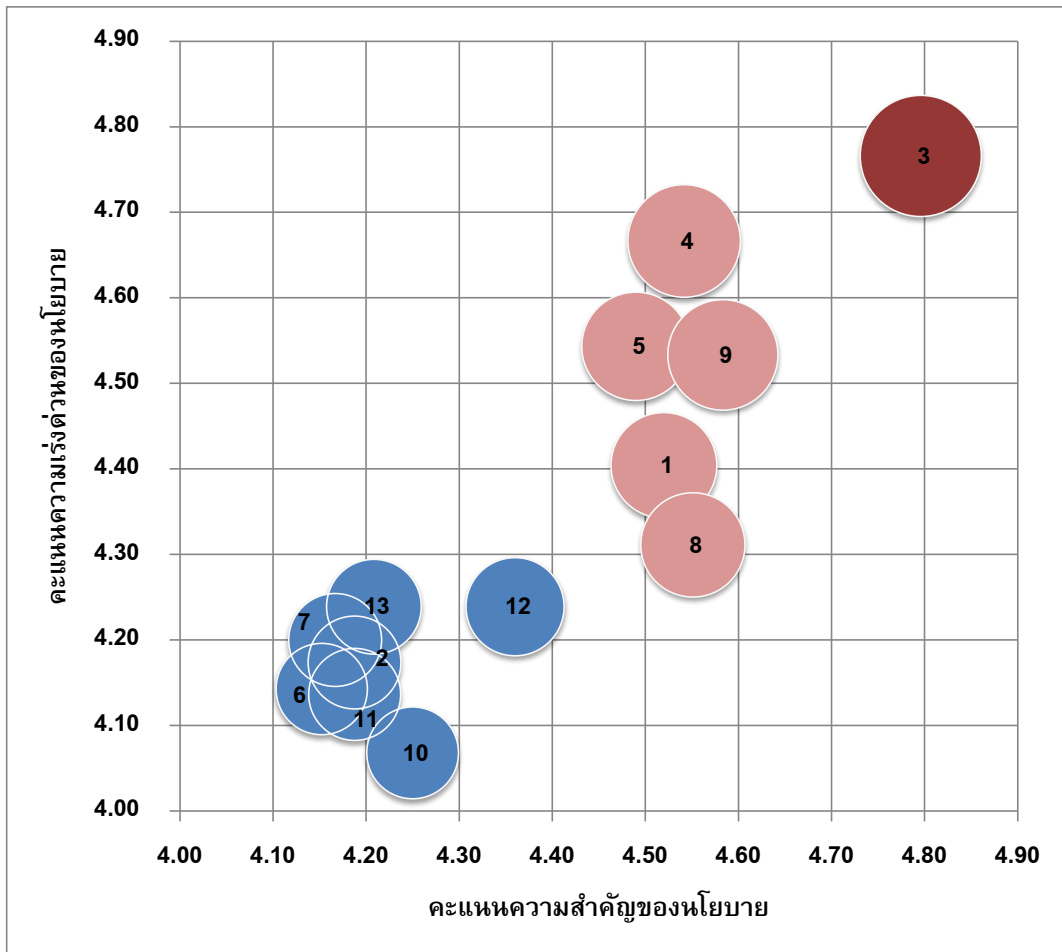
- ข้อ 4 ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อการเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ(คะแนนความสำคัญ 4.54 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.67 คะแนน)
- ข้อ 9 ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก -นำเข้าและการขนส่งสินค้าถ่ายลำให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก -นำเข้า (คะแนนความสำคัญ 4.58 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.53 คะแนน)
- ข้อ 5 การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง (คะแนนความสำคัญ 4.49คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.54 คะแนน)
- ข้อ 1 การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการรวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing) (คะแนนความสำคัญ 4.52 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.40 คะแนน)
- ข้อ 8 พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์(e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก -นำเข้าและโลจิสติกส์ (คะแนนความสำคัญ 4.55 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.31 คะแนน)

นโยบายที่มีความสำคัญปานกลาง และมีความเร่งด่วนปานกลางในมุมมองผู้ประกอบการ ประกอบไปด้วยนโยบายตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วน ดังต่อไปนี้

- ข้อ 12 เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากรการวิจัยและพัฒนาและวิชาชีพโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากลและเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น (คะแนนความสำคัญ 4.36 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.24 คะแนน)
- ข้อ 13 สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการเพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (คะแนนความสำคัญ 4.21 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.24 คะแนน)
- ข้อ 7 ส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) และสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการสมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ(Business Matching) (คะแนนความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.20 คะแนน)
- ข้อ 2 ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า(คะแนนความสำคัญ 4.19 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.17 คะแนน)
- ข้อ 11 เร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกาที่จะทำให้พรบ . ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติและการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ -ธุรกิจและภาคธุรกิจ -ธุรกิจ (คะแนนความสำคัญ 4.19 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.14 คะแนน)

- ข้อ 10 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลักเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย (คะแนนความสำคัญ 4.25 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.07 คะแนน)
- ข้อ 6 การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตกและการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor) (คะแนนความสำคัญ 4.15 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.14 คะแนน)

ภาพที่ 2: ความสำคัญและความเร่งด่วนของนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์



ที่มา: รวบรวมจากแบบสอบถามและการคำนวณ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ในส่วนการแสดงข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ เพิ่มเติมในแบบสอบถาม และในช่วงการซักถามทำการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงข้อคิดเห็นเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะที่มีต่อภาครัฐ

- ต้องการให้ภาครัฐจัดตั้งหน่วยงานสนับสนุนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ผลักดันเรื่องการจัดตั้งสภาขนส่งทางบกและโลจิสติกส์ รวมไปถึงการมีส่วนร่วมในที่ประชุมในสภาดังกล่าวของหน่วยงานรัฐ โดยอาจหารือในเรื่องของข้อมูลต่างๆ อุปสรรคที่ผู้ประกอบการประสบ นโยบายและแนวทางที่ภาครัฐกำลังจัดทำ หรือผลักดันให้มีการลงทุนในต่างประเทศเป็นต้น เพื่อเป็นการทำงานอย่างบูรณาการ และสร้างความเข้มแข็งแก่ผู้ประกอบการไทยต่อไป นอกจากนี้ ควรจัดตั้งหน่วยงานในต่างประเทศที่คอยประสานงาน ช่วยกำกับดูแลผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการข้ามประเทศเหล่านั้น ความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่มากขึ้นจะยังสามารถส่งผลต่อเนื่องไปยังการอนุมัติสินเชื่อจากสถาบันการเงินของผู้ประกอบการได้อีกด้วย
- รัฐควรสนับสนุนและให้การพัฒนาระบบการศึกษาในไทย ให้บุคลากรมีความสามารถที่สอดคล้องกับความต้องการในตลาด โดยเน้นการฝึกอบรมมากขึ้น (Training) เนื่องจากคุณภาพของบุคลากรเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆ ทั่วประเทศ ไม่เพียงเฉพาะภาคโลจิสติกส์
- กฎหมาย กฎระเบียบบางอย่างในไทย ยังล้าสมัย รวมถึงการบังคับกฎหมายหรือกฎระเบียบยังไม่เข้มงวดเท่าที่ควร สิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทย
- รัฐควรมีการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินนโยบายอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง การกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินนโยบายอย่างชัดเจน เนื่องจากนโยบายที่ออกมาในแต่ละครั้ง จะกระทบต่อการตัดสินใจการลงทุนของภาคเอกชน รวมไปถึงการวางแผนเพื่อดำเนินธุรกิจต่อไป ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อยครั้งจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประกอบการที่ปรับตัวไปแล้ว นอกจากนี้ การประกาศนโยบายในแต่ละครั้งนั้น ควรมีการแจ้งให้ผู้ประกอบการได้เตรียมตัวล่วงหน้า เพื่อจะได้ปรับตัวได้อย่างทันท่วงที

- การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ AEC – ปัจจุบันทางภาครัฐได้ดำเนินการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ AEC ให้กับประชาชนทั่วไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ มีการจัดงานสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นและเผยแพร่ความรู้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจอยู่มาก โดยเฉพาะในเรื่องการอ่านตารางข้อผูกพัน ดังนั้นภาครัฐอาจประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึงมากขึ้น เช่น การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อที่เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของประชาชน หรือการให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสื่อความรู้โดยง่ายและไม่มีค่าใช้จ่าย เป็นต้น นอกจากนี้ ควรมีการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอแก่เจ้าหน้าที่ผู้ให้การติดต่อโดยตรงกับผู้ประกอบการ เพื่อพัฒนาความสามารถในการแนะนำหรือชี้แนะผู้ประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป
- ผู้ประกอบการไทยสนับสนุนให้มีนโยบายการไปลงทุนต่างประเทศซึ่งในปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการโดย BOI
- ต้องการให้มีหน่วยงานที่รวมศูนย์การทำงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศหน่วยงานเดียว ซึ่งปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่แบ่งแยกกันทำงาน แยกกันค้นคว้า การให้และการใช้เงินทุนก็ทำได้อย่างไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ต้องใช้งบประมาณมากมาย โดยไม่ได้เกิดประโยชน์ขาดความต่อเนื่องของโครงการ บางโครงการสามารถศึกษาได้จากโครงการจากต่างประเทศ
- ควรมีการผลักดันเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการพัฒนาฐานข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง โดยมีการผลักดันผ่านแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
- รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐออกระเบียบใหม่ๆ อาจเพื่อสนองความต้องการของต่างชาติมากเกินไปจนจำเป็น เช่น การยกเลิกตัวแทนออกของรับอนุญาตให้เป็น AEC ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลา เพื่อค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ต้องการลดต้นทุนในการทำงาน
- รัฐบาลควรคำนึงถึงค่าบริการในกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับความรับผิดชอบที่มากขึ้นและค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นตาม

- สภาวะเศรษฐกิจปัจจุบัน เนื่องจากต่างชาติมีอำนาจในการกำหนดราคาที่แข่งขันได้ดีกว่าผู้ประกอบการไทยมาก
 - งานของหน่วยงานรัฐควรสงวนงานบริการด้านโลจิสติกส์ให้เฉพาะผู้ประกอบการคนไทยเท่านั้น เพื่อช่วยให้ธุรกิจไทยยังอยู่ได้
 - การสนับสนุนจากภาครัฐขอให้ทำอย่างต่อเนื่อง เช่น ในช่วงที่ผ่านมามีการจัดตั้ง TLA/SLA แต่ไม่มีการผลักดันและสนับสนุนจากรัฐอย่างต่อเนื่อง ภาคเอกชนมีการลงทุนไปเพื่อบริการนี้แล้วแต่โครงการก็ต้องล้มเลิกไป ทำให้การลงทุนที่ผ่านมาไม่ได้รับผลตอบแทนคืนมาเท่าที่ควร
 - ในส่วนของพิธีการศุลกากรนั้น ควรมีความร่วมมืออย่างจริงจังระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) กรมประมง กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงมหาดไทย อุตสาหกรรมทหาร มาตรฐานอุตสาหกรรม กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กรมการค้าภายใน และอีกหลายๆ หน่วยงาน ซึ่งฝากให้กรมศุลกากรดูแล โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องการออกใบอนุญาต โดยหลายหน่วยงานควรที่จะต้องเข้าร่วม NSW เพื่อจะได้ทำให้กระบวนการทางศุลกากรไม่ล่าช้า แม้ว่ากรมศุลกากรได้สร้าง E-Customs ทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งใช้เวลาในการป้อนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ 24 ชั่วโมงแล้ว แต่ส่วนใหญ่ที่มีความล่าช้าอาจเกิดจากขั้นตอนของกฎหมายอื่นๆ ที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้า-ส่งออก ในขณะนี้มีเพียง 7-8 หน่วยงานที่ทำ MOU กับกรมศุลกากรได้เข้ามาในเรื่อง NSW ที่ศุลกากรสามารถเรียกดูใบอนุญาตในหน้าตาเดียวกันได้ ยังขาดอีกหลายๆ หน่วยงานซึ่งยังไม่พร้อมในการเข้าร่วม NSW ดังนั้น กระบวนการทางศุลกากร (Customs Clearance) ที่ต่างประเทศมาลงในภาพรวมไทยจึงใช้เวลามากในส่วนนี้
 - ต้องการให้ทางกรมพัฒนาธุรกิจจัดอบรมหลักสูตรต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ตั้งแต่ระดับผู้บริหารจนถึงระดับล่าง (คนงาน ,คนขับรถ) เช่นโครงการที่ผ่านมาจัดอบรม ISO 9001:2008 ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการมาก
 - ควรมีสหพันธ์วิชาชีพด้านภาษีให้จูงใจให้กลุ่มซัพพลายเชนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
-

ปัญหาของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่มีศักยภาพสูงกลับขายหุ้นให้กับชาวต่างชาติแทนที่จะเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ
- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก ดังนั้นจึงมักขาดเงินทุนในการประกอบกิจการ
- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยประสบกับกำไรที่ลดต่ำลงเรื่อยมา โดยมีต้นทุนที่สูงอันเนื่องมาจาก
 - การขาดแรงงานคนขับรถบรรทุกเป็นจำนวนมาก สาเหตุส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะหากเปรียบเทียบสภาพการทำงาน ระยะเวลาที่ใช้ในการทำงาน และอัตราผลตอบแทน ที่ไม่คุ้มค่าโดยเปรียบเทียบ ในขณะที่มีคนต้องการทำงานในตลาดรถตู้ วินมอเตอร์ไซด์ แท็กซี่ เป็นจำนวนมาก
 - ต้นทุนการจ่ายค่าแรงขั้นต่ำที่เพิ่มขึ้น ส่งผลอย่างมากต่อผู้ประกอบการ SME อย่างมาก
 - แม้ว่าจะมีรถแก๊สที่จะลดภาระค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน แต่จำนวนปั๊มแก๊สที่ไม่ทั่วถึงและไม่ครอบคลุมทั้งประเทศ ส่งผลให้ไม่สามารถใช้รถแก๊สได้ โดยเฉพาะเมื่อข้ามไปฝั่งต่างประเทศ
 - การประกันภัยรถขนส่ง จะครอบคลุมเพียงแคภายในชายแดนประเทศที่ได้ทำประกันภัยเอาไว้เท่านั้น ดังนั้นหากมีการขนส่งข้ามไปมากประเทศเท่าไร ก็จะต้องทำประกันภัยมากขึ้นเท่านั้น เพื่อให้ครอบคลุมตลอดระยะเวลาการขนส่ง ซึ่งเป็นภาระต้นทุนที่สูงมาก ดังนั้นหากมีการทำประกันภัยระหว่างประเทศเสร็จสรรพภายในรูปแบบเดียว ก็จะช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยได้อย่างมาก
 - ภาษีการหัก ณ ที่จ่าย ซึ่งกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของผู้ประกอบการ
- จุดอ่อนประการหนึ่งของผู้ประกอบการไทยคือ ยังต้องพัฒนาเรื่องภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร รวมถึงทักษะในการทำงานข้ามชาติ
- ปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งต้องแบกรับความรับผิดชอบสูงสำหรับความเสียหายต่อสินค้าที่ขนส่ง เพราะผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบความเสียหายต่อสินค้า อีกทั้งไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เพราะติดขัดกับกระบวนการ ผู้ประกอบการจะต้องแบกรับค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่มองไม่เห็น เช่น ค่าประกันภัยที่ซับซ้อน ความรับผิดชอบต่อสินค้าที่มีได้เสียหายจากผู้ประกอบการและเกิดจากเหตุสุดวิสัย เป็นต้น

ข้อเสนอแนะที่มีต่อคณะผู้วิจัยและงานศึกษาในลำดับต่อไป

- บริษัทที่คณะผู้วิจัยวางแผนและคัดเลือกที่จะนำมาเป็นกรณีศึกษานั้นเป็นบริษัทใหญ่ ในขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่จะเป็นขนาดเล็ก ดังนั้น หากสามารถนำบริษัทในต่างประเทศที่มีขนาดเล็กหรือคล้ายไทยมาเป็นกรณีตัวอย่างได้ (โดยเฉพาะการปรับตัวของธุรกิจ) ก็จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทยอย่างมาก และหากสามารถเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ออกมาเป็นมูลค่าอย่างเป็นรูปธรรมได้ ก็เป็นประโยชน์อย่างมากเช่นกัน เช่น ต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าข้าวเมื่อเทียบกับราคาขาย เป็นต้น นอกจากนี้ หากมีการศึกษาผู้ประกอบการในประเทศไทยด้วย ก็จะทำให้สามารถเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาในต่างประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น
- ต้องการให้คณะผู้วิจัยจำแนกปัญหาที่เกิดขึ้น ผลกระทบที่ตามมา รวมถึงแนวทางการแก้ไขว่าทางภาครัฐและผู้ประกอบการไทยควรมีการปรับตัวไปในทิศทางใด
- หากสามารถ มีงานวิจัยที่ นำตารางข้อมูลมาเปรียบเทียบ และชี้้นัยยะที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ จะช่วยให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีความเข้าใจในผลกระทบของการเปิดเสรีที่มีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ได้ชัดเจนมากขึ้น

กำหนดการประชุมเพื่อระดมความคิดเห็น
“ผลการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบ และมาตรการรองรับ
สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี”
วันพุธที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556
ณ ห้องประชุม ชั้น 9กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

เวลา	การดำเนินการ	วิทยากร/ผู้ดำเนินการ
กลุ่ม 1 (ภาคเช้า)		
8.30 – 9.15 น.	ลงทะเบียน	
9.15 – 11.00 น.	นำเสนอผลการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบ และมาตรการรองรับ สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จากการจัดทำเขตการค้าเสรี	คณะผู้วิจัย จาก บริษัท ไบรอัน เคฟ (ประเทศไทย) จำกัด
11.00 – 12.00 น.	รับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม	
12.00 – 13.00 น.	รับประทานอาหารกลางวัน	
กลุ่ม 2 (ภาคบ่าย)		
13.00 – 13.45 น.	ลงทะเบียน	
13.45 – 15.30 น.	นำเสนอผลการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบ และมาตรการรองรับ สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จากการจัดทำเขตการค้าเสรี	คณะผู้วิจัย จาก บริษัท ไบรอัน เคฟ (ประเทศไทย) จำกัด
15.30 – 16.30 น.	รับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม	

แบบสำรวจความคิดเห็น
โครงการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบและมาตรการรองรับ
สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี
 โดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับ บริษัท ไบรอัน เคฟ (ประเทศไทย) จำกัด
 27 กุมภาพันธ์ 2556

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้กรอกแบบสอบถาม

- 1.1. ชื่อ-สกุล E-mail Address
- 1.2. หมายเลขโทรศัพท์ หมายเลขโทรสาร
- 1.3. เพศ
 ชาย หญิง
- 1.4. ระดับการศึกษาสูงสุด
 มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า อนุปริญญา ปริญญาตรี ปริญญาโทหรือสูงกว่า
- 1.5. บริษัท/หน่วยงาน/องค์กร.....
- 1.6. ประเภทธุรกิจ/อุตสาหกรรม (เลือกได้มากกว่า 1 ประเภท)

<input type="radio"/> หน่วยงานเอกชนที่ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก (ตอบแบบสอบถามข้อ 2.1, 2.3,3,4,5,6,7)	<input type="radio"/> การขนส่งสินค้า <input type="radio"/> การจัดเก็บสินค้า ดูแล และบริหารคลังสินค้า และการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์รวมทั้งการกระจายสินค้า <input type="radio"/> การให้บริการงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า <input type="radio"/> การให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ <input type="radio"/> การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ <input type="radio"/> อื่นๆ โปรดระบุ
<input type="radio"/> หน่วยงานเอกชนที่ไม่ได้ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก (ตอบแบบสอบถามข้อ 2.2, 2.3,3,4,5,6,7)	<input type="radio"/> การเกษตร / อุตสาหกรรมการผลิต <input type="radio"/> การให้บริการอื่น ๆ <input type="radio"/> คำส่ง / คำปลีก <input type="radio"/> อื่นๆ โปรดระบุ
<input type="radio"/> หน่วยงานภาครัฐ	
<input type="radio"/> สถาบันการศึกษา	
<input type="radio"/> อื่นๆ โปรดระบุ.....	

ส่วนที่ 2 ความเกี่ยวเนื่องระหว่างธุรกิจของท่านกับธุรกิจโลจิสติกส์

2.1 กรณีที่เป็นหน่วยงานเอกชนที่ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก

กรุณาทำเครื่องหมาย ในช่อง พร้อมระบุรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของบริการ สัดส่วนลูกค้าไทย สัดส่วนลูกค้าต่างประเทศ สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ โดยประมาณ พร้อมระบุชื่อประเทศที่ท่านให้บริการ

ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นดังนี้

ประเภทบริการ	มีการให้บริการหรือไม่	ลูกค้าไทย	ลูกค้าต่างประเทศ
กลุ่ม 1- การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ซึ่งครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศ ในรูปแบบต่างๆ ทั้ง ทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ	<input type="checkbox"/> มีการให้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการให้บริการ	สัดส่วนลูกค้าไทย _____ % (สัดส่วนรายได้)	สัดส่วนลูกค้าต่างประเทศ _____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 2 - การจัดเก็บสินค้า ดูแล และบริหารคลังสินค้า และการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packing) รวมทั้งการกระจายสินค้า	<input type="checkbox"/> มีการให้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการให้บริการ	สัดส่วนลูกค้าไทย _____ % (สัดส่วนรายได้)	สัดส่วนลูกค้าต่างประเทศ _____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 3 - การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า	<input type="checkbox"/> มีการให้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการให้บริการ	สัดส่วนลูกค้าไทย _____ % (สัดส่วนรายได้)	สัดส่วนลูกค้าต่างประเทศ _____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 4 - การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/Consulting)	<input type="checkbox"/> มีการให้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการให้บริการ	สัดส่วนลูกค้าไทย _____ % (สัดส่วนรายได้)	สัดส่วนลูกค้าต่างประเทศ _____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 5 - การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Courier and Postal Services) เป็นการให้บริการเกี่ยวกับการจัดส่งทั้ง ภายในและภายนอก	<input type="checkbox"/> มีการให้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการให้บริการ	สัดส่วนลูกค้าไทย _____ % (สัดส่วนรายได้)	สัดส่วนลูกค้าต่างประเทศ _____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____

ต้องใช้บริการโลจิสติกส์จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกดังนี้

ประเภทบริการ	มีการใช้บริการหรือไม่	ซัพพลายเออร์ไทย	ซัพพลายเออร์ต่างประเทศ
กลุ่ม 1 - การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ซึ่งครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศในรูปแบบต่างๆ ทั้ง ทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 2 - การจัดเก็บสินค้า ดูแลและบริหารคลังสินค้า และการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packing) รวมทั้งการกระจายสินค้า	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 3 - การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 4 - การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/Consulting)	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____
กลุ่ม 5 - การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Courier and Postal Services) เป็นการให้บริการเกี่ยวกับการจัดส่งทั้งภายในและภายนอก	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____ _____ _____

มีการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร โปรตรระบุกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ทำภายใน
องค์กร _____

2.2 กรณีที่เป็นหน่วยงานเอกชนที่ไม่ได้ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก

กรุณาทำเครื่องหมาย ในช่อง พร้อมระบุรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของบริการ สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย
สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ โดยประมาณ พร้อมระบุชื่อประเทศของซัพพลายเออร์ที่ท่านใช้บริการ

ต้องใช้บริการโลจิสติกส์จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกดังนี้

ประเภทบริการ	มีการใช้บริการ หรือไม่	ซัพพลายเออร์ไทย	ซัพพลายเออร์ต่างประเทศ
กลุ่ม 1	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____
กลุ่ม 2	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____
กลุ่ม 3	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____
กลุ่ม 4	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____
กลุ่ม 5	<input type="checkbox"/> มีการใช้บริการ <input type="checkbox"/> ไม่มีการใช้บริการ	สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย ____ %	สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ ____ % ระบุชื่อประเทศ _____

มีการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร โปรตรระบุกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ทำภายในองค์กร

2.3 กรณีที่เป็นผู้เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบอื่นนอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น

- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นคู่ค้าทางธุรกิจเช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซื้อสินค้าหรือบริการจากธุรกิจของท่าน เช่น เช่าซื้อสินค้า ซื้ออะไหล่ชิ้นส่วน ฯลฯ
- เป็นหน่วยงานรัฐบาลที่ต้องให้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- อื่นๆ โปรด
ระบุ _____
- ไม่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ส่วนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงของธุรกิจท่านหลังจากมี FTA

3.1 ในช่วงกว่า 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ลงนามในความตกลงการค้าเสรีทั้งในกรอบทวิภาคีและกรอบพหุภาคีหลายความตกลง การลงนามในความตกลงดังกล่าวทำให้ปริมาณการค้า บริการ การลงทุน การจ้างงาน ระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในภาพรวม รวมถึงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ทั้งทางตรงและทางอ้อม โปรดระบุว่าธุรกิจของท่านได้รับผลกระทบต่อการเปิดเสรีทางการค้าในแต่ละมิติอย่างไรบ้าง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่สะท้อนความคิดเห็นของท่านและแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม (ถ้ามี)

โดย 1 คือ มีผลกระทบทางลบมาก 2 คือ มีผลกระทบทางลบ 3 คือ ไม่มีผลกระทบ
4 คือ มีผลกระทบทางบวก 5 คือ มีผลกระทบทางบวกมาก N/A คือ ไม่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบ	1	2	3	4	5	N/A	ความคิดเห็นเพิ่มเติม
ปริมาณการค้า และ/หรือ ปริมาณการให้บริการ							
ลูกค้านในประเทศ							
ลูกค้านต่างประเทศ							
คู่แข่งทางธุรกิจ							
การลงทุนในภาพรวมของธุรกิจท่าน							
การลงทุนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์							
▪ การลงทุนในสินทรัพย์ที่จับต้องได้ เช่น การซื้อพาหนะขนส่งสินค้า การติดตั้งระบบซอฟต์แวร์สำหรับการติดตามสินค้า ฯลฯ							
▪ การลงทุนอื่น ๆ เช่น การพัฒนาบุคลากรในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การจ้างบุคลากรผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์จากภายนอก ฯลฯ							
ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์							
▪ ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง							
▪ ค่าเอกสาร เช่น เอกสารที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร							

ผลกระทบ	1	2	3	4	5	N/A	ความคิดเห็นเพิ่มเติม
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่าใช้เงินกว่าจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอก 							
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้า/บริการที่เข้มงวดและเป็นภาระสำหรับธุรกิจ							
ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจของท่าน							
อื่น ๆ โปรดระบุ _____ _____							

3.2 กล่าวโดยสรุป ความตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับต่างประเทศ ธุรกิจของท่านได้รับผลกระทบ สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ(

ในทางบวก เพราะ

ในทางลบ เพราะ

ไม่ได้รับผลกระทบ

ส่วนที่ 4 การปรับตัวและการเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ทางธุรกิจเพื่อตอบสนองต่อ FTA

4.1 ธุรกิจของท่านได้มีการปรับตัวเพื่อตอบสนองต่อโอกาสและรองรับผลกระทบจากการทำความตกลงการค้าเสรีกับต่างประเทศอย่างไรบ้าง

การปรับตัวเพื่อเตรียมรองรับโอกาสทางธุรกิจจากการทำความตกลงการค้าเสรี เช่น การลงทุนในโครงการใหม่ การว่าจ้างบุคลากร การศึกษากลุ่มลูกค้าหรือเส้นทางการค้าใหม่ การรวบรวมกิจการเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจ การแสวงหา Strategic Partner เป็นต้น

การปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบในทางลบเช่น การปรับปรุงคุณภาพสินค้าและหรือบริการ การลดต้นทุน/การผลิต เป็นต้น

ส่วนที่ 5มาตรการส่งเสริมธุรกิจและรองรับผลกระทบจากการทำความตกลงการค้าเสรีของรัฐบาล

5.1 ท่านคิดว่าแนวทางและมาตรการรองรับการปรับตัวของผู้ประกอบการจากการเปิดเสรีภาคบริการ รัฐบาลควรให้การสนับสนุนด้านใดมากที่สุด (กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่สะท้อนความคิดเห็นของท่าน)

โดย 1 = มีความสำคัญน้อย 2 = มีความสำคัญค่อนข้างน้อย 3 = มีความสำคัญปานกลาง
4 = มีความสำคัญค่อนข้างมาก 5 = มีความสำคัญมาก NA = ไม่มีความเห็น

รายละเอียด ความคิดเห็น /	1	2	3	4	5	NA
1) การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)						
2) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ(Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า						
3) การพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า(เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น)ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศ						
4) ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ						

รายละเอียด ความคิดเห็น /	1	2	3	4	5	NA
5) การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง						
6) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค(Economic Corridor)						
7) ส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) และสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ(Business Matching)						
8) พัฒนาระบบการนำ ส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์(e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์						
9) ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า						
10) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย						
11) เปร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา ที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ						
12) เปร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น						
13) สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ						
14) อื่นๆ (โปรดระบุ).....						

5.2 ท่านคิดว่าแนวทางและมาตรการรองรับการปรับตัวของผู้ประกอบการจากการเปิดเสรีภาคบริการ รัฐบาลควรให้การสนับสนุนด้านใดเร่งด่วนที่สุด (กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่สะท้อนความคิดเห็นของท่าน)

โดย 1 = มีความ เร่งด่วนน้อย 2 = มีความเร่งด่วนค่อนข้างน้อย 3 = มีความเร่งด่วนปานกลาง
4 = มีความเร่งด่วนค่อนข้างมาก 5 = มีความเร่งด่วนมาก NA = ไม่มีความเห็น

รายละเอียด ความคิดเห็น /	1	2	3	4	5	NA
1) การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)						
2) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ(Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า						
3) การพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น)ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศ						
4) ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ						
5) การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง						
6) การพัฒนาท่าเรือนำลี้ที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค(Economic Corridor)						
7) ส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) และสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ(Business Matching)						
8) พัฒนาระบบการนำ ส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์(e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์						
9) ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า						
10) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ						

รายละเอียด ความคิดเห็น /	1	2	3	4	5	NA
ของธุรกิจไทย						
11) เร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา ที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ						
12) เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น						
13) สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ						
14) อื่นๆ (โปรดระบุ).....						

ส่วนที่ 6 ความพึงพอใจต่อการสัมมนา

6.1 ความเห็นของท่านต่อการสัมมนาในวันนี้ (กรุณาทำเครื่องหมาย ในช่องที่สะท้อนความคิดเห็นของท่าน)

โดย 1 = พอใจน้อย 2 = พอใจค่อนข้างน้อย 3 = พอใจปานกลาง
 4 = พอใจค่อนข้างมาก 5 = พอใจมาก NA = ไม่มีความเห็น

หัวข้อ	1	2	3	4	5	NA
ความพึงพอใจ						
1) ความเหมาะสมของสถานที่จัดการสัมมนา						
2) การบริหารจัดการโดยรวมเป็นระบบได้มาตรฐาน						
3) บรรยากาศและการมีส่วนร่วมของผู้เข้าสัมมนา						
4) การให้การต้อนรับและการบริการของเจ้าหน้าที่						
5) ความพร้อมของอุปกรณ์และสื่อที่ใช้นำเสนอ						
6) เอกสารประกอบการสัมมนา						
7) พิธีการและระบบการสัมมนา						
8) เนื้อหาในการนำเสนอตรงกับความต้องการ						
9) ความสามารถในการนำเสนอของวิทยากร						
10) รูปแบบการนำเสนอผลงาน/การอภิปราย						
11) การเปิดโอกาสให้ซักถาม/คำตอบ/ข้อคิดเห็น						
12) ภาพรวมของการสัมมนา						

**ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย
เพื่อระดมความคิดเห็น**







ใบลงทะเบียนผู้เข้าร่วมประชุม

