

## **ภาคผนวก3**

**สรุปสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษา**

**และระดมความคิดเห็นเพิ่มเติม**

**19 มีนาคม2556**

**คณะกรรมการธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์**



สรุปการสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและระดมความคิดเห็นเพิ่มเติม  
“โครงการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบ และมาตรการรองรับสำหรับธุรกิจให้บริการ  
โลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี”

วันที่ 19 มีนาคม 2556

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

ในการนี้ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ได้กำหนดจัดการประชุมขึ้นเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ ในวันที่ 19 มีนาคม 2556 ณ ศูนย์ฝึกอบรมพัฒนาธุรกิจการค้า ชั้น 6 กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 312 ท่าน

กำหนดการประชุมและแบบสำรวจความคิดเห็นในการประชุมมีรายละเอียดดังเอกสารแนบท้าย ส่วนผลจากการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมมีรายละเอียดดังนี้

**ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม**

จากผู้เข้าฟังในการประชุมกลุ่มย่อยทั้งหมด มีผู้ส่งแบบสอบถามทั้งหมด 105 ท่าน โดยแบ่งตามประเภทของธุรกิจและหน่วยงานที่ผู้ตอบแบบสอบถาม รวมถึงจำแนกตามสัดส่วนการให้บริการในประเทศและต่างประเทศดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1: ข้อมูลสัดส่วนประเภทธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถาม<sup>1</sup>

หน่วยงาน/สังกัด	ประเภทธุรกิจ/อุตสาหกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
หน่วยงานเอกชนที่ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก	การขนส่งสินค้า	39	46.67 (จำนวนรวม 48 ท่าน)
	การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์รวมทั้งการกระจายสินค้า	15	
	การให้บริการงานพิธีการศุลกากรงานเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า	32	
	การให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์	10	
	การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์	2	
หน่วยงานเอกชนที่ไม่ได้ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก	การเกษตร / อุตสาหกรรมการผลิต	7	6.67
หน่วยงานภาครัฐ		33	31.43
สถาบันการศึกษา		2	1.90
อื่นๆ		14	13.33
ไม่ระบุ		1	0.95
รวม		105	100

ตารางที่ 2: สัดส่วนการให้บริการในประเทศและต่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเภทบริการ	จำนวน (คน)	ให้บริการลูกค้าไทย (คน)	ให้บริการลูกค้าต่างประเทศ (คน)
กลุ่ม 1- การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ซึ่งครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศ ในรูปแบบต่างๆ ทั้ง ทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ	39	39	21
กลุ่ม 2 - การจัดเก็บสินค้า ดูแล และบริหารคลังสินค้า และการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packing) รวมทั้งการกระจาย	15	15	7

<sup>1</sup> จำนวนหน่วยงานเอกชนอาจไม่รวมได้เท่ากับ 48 ท่านเนื่องจากผู้ประกอบการสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ประเภทบริการ	จำนวน (คน)	ให้บริการลูกค้า ไทย (คน)	ให้บริการลูกค้า ต่างประเทศ (คน)
สินค้า			
<b>กลุ่ม 3</b> - การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า	32	32	19
<b>กลุ่ม 4</b> - การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/Consulting)	10	10	4
<b>กลุ่ม 5</b> - การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Courier and Postal Services) เป็นการให้บริการเกี่ยวกับการจัดส่งทั้ง ภายในและภายนอก	2	2	2

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบและการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบจากความตกลงการค้าเสรี

ในมุมมองของผู้ประกอบการ การทำเขตการค้าเสรีกับต่างประเทศส่งผลกระทบต่อทางบวกต่อธุรกิจโลจิสติกส์ในเกือบทุกมิติ มิติที่ผู้ประกอบการคิดว่าได้ประโยชน์มากที่สุดคือ ปริมาณการค้า (0.56 คะแนน) กล่าวคือ การทำเขตการค้าเสรีทำให้ปริมาณสินค้าที่มีการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศมีปริมาณที่เพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้ประโยชน์ เนื่องจากมีสินค้าให้ขนถ่ายมากขึ้น มิติที่ได้รับผลกระทบในทางบวกมาเช่นเดียวกันคือลูกค้าต่างประเทศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น (0.54 คะแนน) เนื่องจากการค้าเสรีทำให้ต่างประเทศเข้ามาทำธุรกิจในไทยมากขึ้น หรือจำเป็นต้องให้บริการหรือมีสินค้าที่จะเข้ามาขายในไทยมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีลูกค้าจากต่างประเทศเป็นจำนวนที่เพิ่มมากขึ้น เช่นเดียวกับลูกค้าในประเทศที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน (0.38 คะแนน) ในส่วนของการลงทุนในภาพรวมของผู้ประกอบการเองนั้นก็เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดหลังจากที่มีการเปิดเสรีทางการค้า (0.44 คะแนน) ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (0.44 คะแนน) การลงทุนในสินทรัพย์ที่จับต้องได้ (0.32 คะแนน) หรือการลงทุนอื่น ๆ (0.50 คะแนน) ทั้งนี้เป็นเพราะผู้ประกอบการต้องมีการเตรียมพร้อมการเข้ามาของลูกค้ารายใหม่ ๆ ทั้งความหลากหลายของประเทศ และปริมาณของสินค้าที่ต้องขนส่งและให้บริการ ในส่วนของค่าใช้จ่ายนั้นพบว่ามีความโน้มที่ดีขึ้นโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจาก

การดำเนินพิธีการศุลกากรหรือค่าเอกสาร ( 0.21 คะแนน) ค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอก (0.25 คะแนน) และค่าใช้จ่ายในกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (ยกเว้นการขนส่ง) ทั้งนี้เป็นเพราะการผ่อนคลายกฎระเบียบ ( 0.22 คะแนน) ทำให้มีต้นทุนดังกล่าวลดลงสุดท้ายทำให้ความสามารถในการทำกำไรของผู้ประกอบการดีขึ้น (0.16 คะแนน)

สำหรับความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อผลกระทบในด้านบวกต่อการเปิดเสรีทางการค้าสามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- ปริมาณการค้าและลูกค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก – การเปิดการค้าเสรีทำให้ปริมาณการค้าที่เคลื่อนย้ายระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นมาก ในมุมมองของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในทุกกลุ่ม (ขนส่ง ขนถ่าย พิธีการ ฯลฯ) นั้นได้รับประโยชน์ทั้งจากลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และลูกค้าเดิมก็มีสินค้าที่จะต้องขนย้ายเพิ่มมากขึ้น หรือมีช่องทางการค้าที่เพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จะได้งานมากขึ้นตามไปด้วย
- FTA เป็นตัวเร่งให้ช่วยเกิดการพัฒนาคอร์เนอร์ – ผู้ประกอบการมีความตื่นตัวมากขึ้นในการพัฒนาคอร์เนอร์เพื่อสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้ มีความร่วมมือกันมากขึ้นระหว่างองค์กร มีความสนใจในเรื่อง FTA มากขึ้น
- การผ่อนคลายกฎระเบียบ – กฎระเบียบโดยเฉพาะเรื่องภาษีมีการปรับเปลี่ยนให้ง่ายขึ้นในภูมิภาคอาเซียน ทำให้สะดวกรวดเร็ว ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจบางส่วนได้
- การ Outsourcing ไปสู่ผู้ให้บริการต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น – การเปิดเสรีทำให้ผู้ให้บริการต่างประเทศสามารถเข้ามาให้บริการได้ ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีตัวเลือกในการขนส่งที่มากขึ้น หลากหลายขึ้น
- การลงทุนที่เพิ่มขึ้น – ผู้ประกอบการไทยสามารถเข้าไปลงทุนในต่างประเทศได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำลง มีค่าใช้จ่ายเรื่องแรงงานที่ถูกกลงได้

และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อการเตรียมพร้อมรับมือต่อโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ ที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

➤ การปรับปรุงและพัฒนาองค์กรจากภายใน

- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ – จูงใจให้มีพนักงานอยู่กับบริษัทนาน ๆ ด้วยการเพิ่มค่าจ้างและผลตอบแทนที่ไม่ใช่ตัวเงินอื่น ๆ เช่น การอบรมด้านเทคนิค ด้านภาษา (แต่ยังขาดการอบรมในระดับผู้บริหารระดับกลาง)

- การพัฒนาประสิทธิภาพและศักยภาพในการให้บริการ – มีแผนการลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ ทั้งการหารถเพิ่ม การสร้างคลังสินค้าใหม่ ฯลฯ
  - การพัฒนาด้านความปลอดภัย - มุ่งเน้นการขนส่งโดยให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นศูนย์
  - การพัฒนาเรื่องข้อมูลและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง – จัดเก็บข้อมูลโดยใช้อิเล็กทรอนิกส์ หาข้อมูลด้านการตลาดในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงข้อมูลเส้นทางการขนส่ง
  - การลงทุน – มีการลงทุนโครงสร้างขนาดใหญ่ (ถนน) รองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ขอรับ BOI ลงทุนด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์
- การใช้กลยุทธ์ **Blue Ocean Strategy** – เน้นภูมิภาคอาเซียน ทั้งการหาข้อมูลและหาลูกค้า
- การแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจ – สร้างเครือข่ายการให้บริการ ทั้งในธุรกิจเดียวกันและต่างธุรกิจกันเพื่อการให้บริการที่ครบวงจร

อย่างไรก็ตามประเด็นที่น่าเป็นห่วงคือผลกระทบทางด้านลบต่อธุรกิจ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ได้ -0.04 คะแนน คู่แข่งทางธุรกิจ ได้ -0.15 คะแนน สะท้อนให้เห็นว่าการทำความตกลงเขตการค้าเสรีกับต่างประเทศนั้น แม้ว่าจะมีปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น มีโอกาสทางการค้าเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์สำคัญที่ยังไม่สามารถประหยัดได้นั้นคือต้นทุนการขนส่งที่ยังคงสูงอยู่ อาจเป็นปัจจัยที่บั่นทอนประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจได้ อีกทั้งคู่แข่งทางการค้าที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการผลิตและการให้บริการอยู่เสมอ

สำหรับความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อผลกระทบในด้านลบต่อการเปิดเสรีทางการค้าที่น่าสนใจมีดังต่อไปนี้

- กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง – แม้ว่าจะมีการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศ แต่ในทางปฏิบัติอาจมีความเข้าใจไม่ตรงกันระหว่างผู้ประกอบการและภาครัฐทำให้การขนส่งระหว่างประเทศไม่ราบรื่น เจ้าหน้าที่พยายามหาช่องทางเอาผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ เพื่อหาช่องทางเรียกค่าใช้จ่าทำให้การขนส่งล่าช้า การใช้กฎการขนส่งแบบใหม่ เช่น AEO ของกรมศุลกากรทำให้เพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนระบบการบันทึกข้อมูลและระบบยังไม่พร้อมใช้งาน 100% ทำให้ล่าช้า

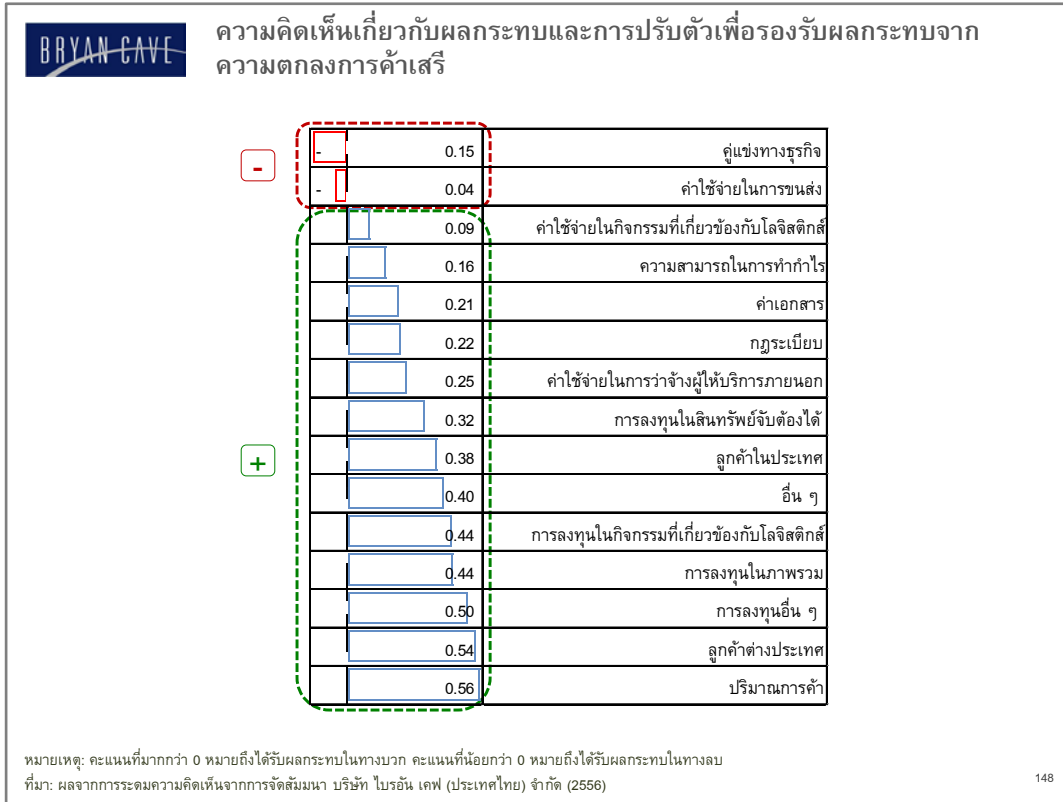
- **คู่แข่งจากต่างประเทศ** – มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งมีเงินทุน เทคโนโลยี ภาษาอังกฤษที่ดีกว่า และมีการแย่งแรงงานไปจากผู้ประกอบการไทย มีการตัดราคาทำให้ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถแข่งขันได้ หรือหากมีต้นทุนที่สูงขึ้นก็ไม่สามารถขึ้นราคาเพื่อผลกำไรจะไปให้ลูกค้าได้
- **ขาดแคลนพนักงาน** – สืบเนื่องจากการที่พนักงานหันไปทำงานให้บริษัทข้ามชาติมากขึ้น หรือออกไปสู่อุตสาหกรรมอื่นมากขึ้น ทำให้ขาดแคลนพนักงานประจำที่มีคุณภาพ

และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการต่อการเตรียมพร้อมรับมือต่อผลกระทบในทางลบที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง** – ผู้ประกอบการมีข้อคิดเห็นที่ไม่สามารถลดต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกฎระเบียบของรัฐได้ เนื่องจากมีความไม่แน่นอนสูง มีการเปลี่ยนแปลงบ่อย เพื่อให้สินค้าสามารถส่งออกหรือนำเข้าต่อไปได้ทำให้การจ่ายเงินใต้โต๊ะเป็นเรื่องจำเป็นและหลีกเลี่ยงไม่ได้
- **การพัฒนาองค์กรจากภายใน** – เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้สามารถรองรับผลกระทบจากการเข้ามาของต่างชาตินั้น ผู้ประกอบการจะต้องพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการลดต้นทุน พัฒนาคุณภาพการให้บริการ พัฒนาการบริหารจัดการองค์กรภายในในด้านเทคโนโลยีและการจัดการข้อมูล สร้างมาตรฐานตามที่รัฐตั้งไว้ (เช่น มาตรฐาน ISO) ให้บริการครบวงจร และพัฒนาการตลาดขององค์กรให้นำเอาความเชี่ยวชาญความรู้ความสามารถที่มีอยู่แล้วออกมาสู่ตลาดให้ได้รับรู้
- **การพัฒนาพนักงาน** – ให้พนักงานได้รับการอบรมเพิ่มเติมด้านความรู้เกี่ยวกับ FTA พัฒนาทักษะทางด้านภาษาเพิ่มค่าตอบแทนและสวัสดิการให้กับพนักงาน เพื่อแก้ปัญหาสมองไหล ในส่วนของการขาดแคลนคนขับรถ ผู้ประกอบการบางท่านมีการสร้างโรงเรียนสอนขับรถด้วยตัวเองเสียด้วยซ้ำ



# ภาพที่ 1: ผลกระทบในการบวกและในทางลบต่อธุรกิจโลจิสติกส์หลังการเปิดเสรี ทางการค้า



ที่มา: รวบรวมจากแบบสอบถามและการคำนวณ

## ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการที่สำคัญและเร่งด่วนสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

สำหรับการสำรวจมาตรการที่สำคัญและเร่งด่วนสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น คณะผู้วิจัยได้สอบถามผู้ประกอบการเกี่ยวกับนโยบายของรัฐที่ผู้ประกอบการเห็นว่าสำคัญและเร่งด่วน โดยมีการให้คะแนนตามลำดับความสำคัญและความเร่งด่วน คณะผู้วิจัยสามารถแบ่งกลุ่มของนโยบายตามเกณฑ์ดังกล่าวออกเป็นสามกลุ่มดังต่อไปนี้

### 1) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน

➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก

ในกลุ่มนโยบายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมากเป็นลำดับต้นๆ มี 2 นโยบายได้แก่

- นโยบายการพัฒนากระบวนการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ ( Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน ( Feeder) ทางด่วนพิเศษ ( Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศ (คะแนนความสำคัญ 4.57 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.42 คะแนน)
- พัฒนาระบบการนำ ส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์ (คะแนนความสำคัญ 4.40 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.28 คะแนน)

#### ➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง

ในกลุ่มนโยบายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลางมี 3 นโยบายได้แก่

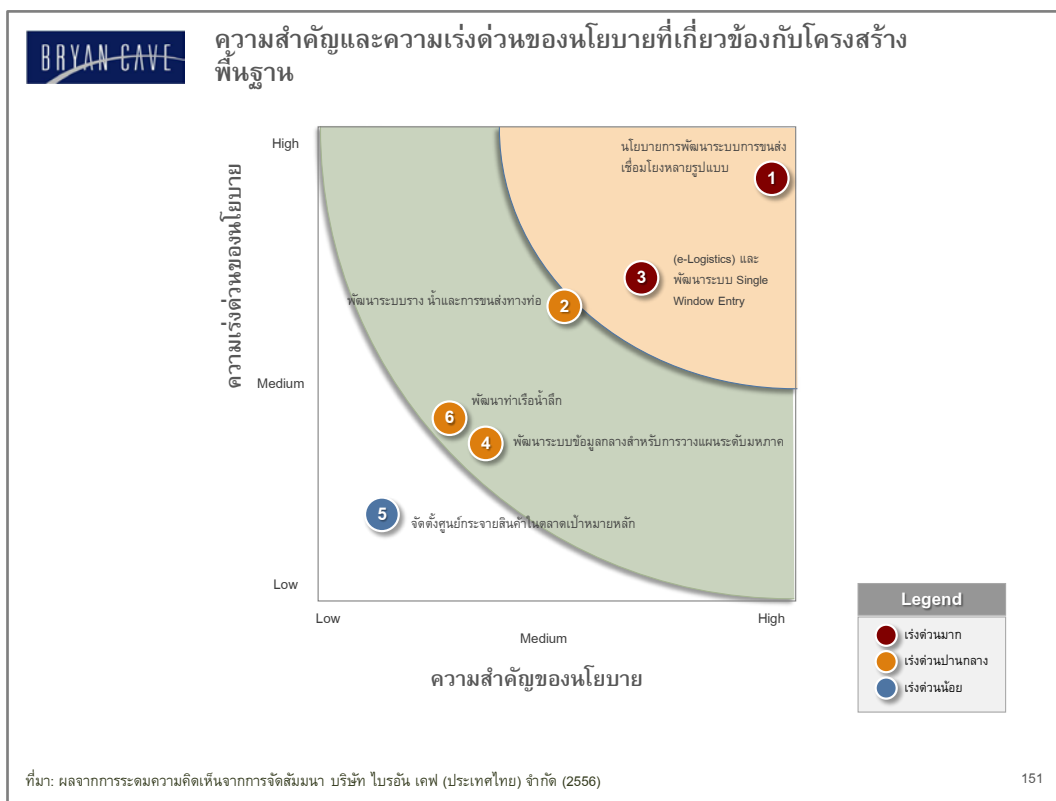
- ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ ตลอดจนถึงสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ มีการปรับปรุงโครงสร้างราคาเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น (คะแนนความสำคัญ 4.30 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.21 คะแนน)
- สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (คะแนนความสำคัญ 4.20 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.00 คะแนน)
- การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค ( Economic Corridor) (คะแนนความสำคัญ 4.16 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.04 คะแนน)

➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย

ในกลุ่มนโยบายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย มี 1 นโยบายได้แก่

- สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ( Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย (คะแนนความสำคัญ 4.07 คะแนน ความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)

ภาพที่ 2: ความสำคัญและความเร่งด่วนของนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน



ที่มา: รวบรวมจากแบบสอบถามและการคำนวณ

2) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์

➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น นโยบายที่สำคัญ และเร่งด่วนมากเป็นลำดับต้นๆ มี 3นโยบายได้แก่

- เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น โดยเฉพาะผู้ขับรถบรรทุก (คะแนน ความสำคัญ 4.24 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.15 คะแนน)
- การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย ( Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง ( Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง (คะแนนความสำคัญ 4.24 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.06 คะแนน)
- สนับสนุนโลจิสติกส์เพื่อสินค้าเกษตรที่เป็นสินค้ายุทธศาสตร์ของประเทศ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา น้ำตาล และเหล็ก รวมถึงสนับสนุนโลจิสติกส์เพื่อกลุ่ม Cluster อุตสาหกรรมที่เป็นของคนไทยอย่างแท้จริง (คะแนนความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.00 คะแนน)

#### ➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น นโยบายที่สำคัญ และเร่งด่วนปานกลางมี 6นโยบายได้แก่

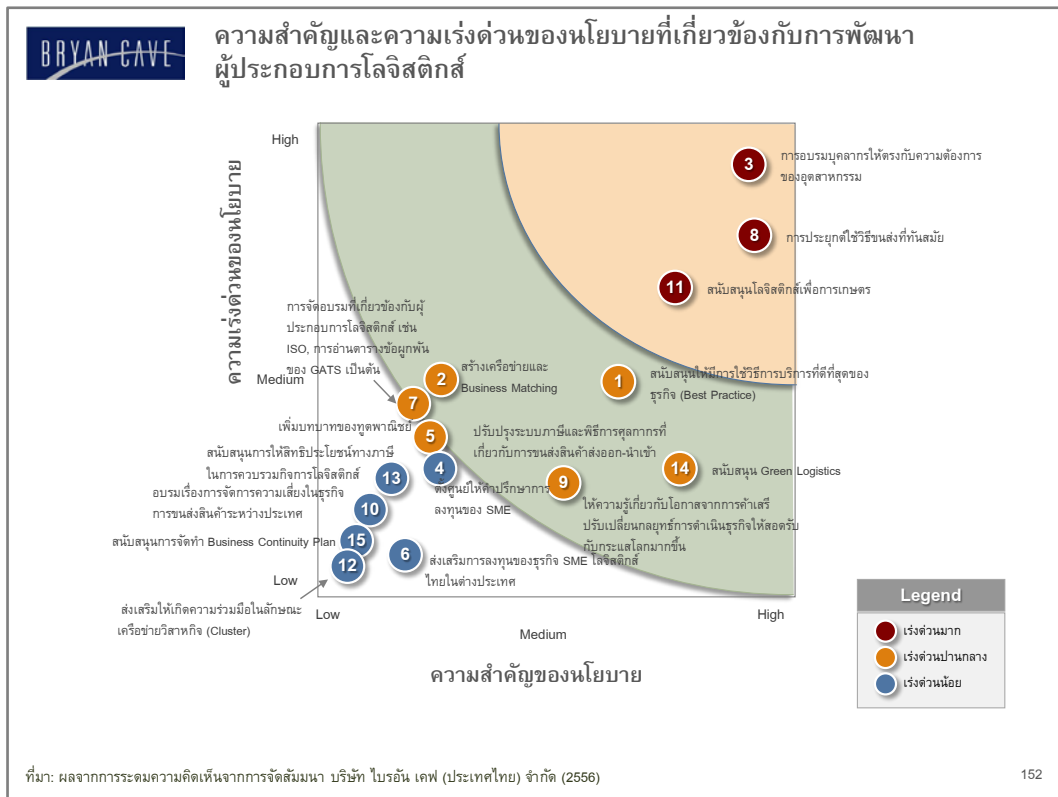
- การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ ( Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing) (คะแนนความสำคัญ 4.11 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)

- สนับสนุนการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือ Green Logistics (คะแนน ความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.77 คะแนน)
- สนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching) (คะแนนความสำคัญ 3.93 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)
- ชี้ชวนและให้ความรู้เกี่ยวกับการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจจากการเปิดการค้าเสรี ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับกระแสโลกมากขึ้น รวมถึง รองรับความเสี่ยงจากการเปิดเสรีทางการค้า เช่น การแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจ การใช้กลยุทธ์ Blue Ocean สำหรับธุรกิจ SME การนำเสนอบริการเฉพาะทาง เช่น การขนส่งสินค้าเบาเสี่ยงง่าย การขนส่งวัตถุอันตราย การเน้นความสัมพันธ์ระยะยาว กับลูกค้า(คะแนนความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.77 คะแนน)
- การจัดอบรมที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เช่น ISO, การอ่านตารางข้อผูกพันของ GATS เป็นต้น(คะแนนความสำคัญ 3.91 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.85 คะแนน)
- การสร้างเครือข่าย (Network) โดยใช้ทูตพาณิชย์ที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ ควรจะ เข้ามาสนับสนุนโดยการพัฒนาเครือข่ายด้วยการจับคู่ธุรกิจ ( Business Matching) กับผู้ประกอบการ LSPs ในประเทศต่างๆ ในอาเซียนและในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก นอกจากนั้นทูตพาณิชย์ควรช่วยส่งเสริมการค้าเชิงรุก โดยส่งเสริมและผลักดันให้คน ไทยไปขายสินค้าในต่างประเทศ หรือส่งเสริมการเปิดตลาดนัดในต่างประเทศตาม เมืองสำคัญต่างๆ เป็นต้น(คะแนนความสำคัญ 3.92 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.80 นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย)

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น นโยบายที่สำคัญ และเร่งด่วนน้อย มี 6นโยบายได้แก่

- จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาการลงทุนของ SME ในต่างประเทศและศูนย์ให้คำปรึกษาทางธุรกิจ (Advisory Service) อย่างเต็มรูปแบบ ดังเช่น หน่วยงานของประเทศญี่ปุ่นหรือสิงคโปร์ และ/หรือ ส่งเสริมให้บริษัทให้คำปรึกษาทางกฎหมายมีบทบาทในการช่วยเหลือกลุ่ม SME ให้มากขึ้น ด้วยราคาที่เหมาะสมกับ SME (คะแนนความสำคัญ 3.93 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.77คะแนน)
- สนับสนุนการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในการควบรวมกิจการโลจิสติกส์ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับซัพพลายเชน สร้างความต่อเนื่องให้กับการส่งเสริม 3 PL และ 4PL ในไทย ดังเช่นการสนับสนุน SLA และ TLA (คะแนนความสำคัญ 3.88 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.75 คะแนน)
- สนับสนุนการให้ความรู้หรือฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่องการจัดการความเสี่ยงในธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น ประกันภัย การป้องกันขโมย ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า เป็นต้น(คะแนนความสำคัญ 3.87 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.72 คะแนน)
- ส่งเสริมการลงทุนของธุรกิจ SME โลจิสติกส์ไทยในต่างประเทศโดยเฉพาะในแถบประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาลผ่าน SME Bank (คะแนนความสำคัญ 3.90 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.65 คะแนน)
- สนับสนุนการจัดทำ Business Continuity Plan สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ที่อยู่ในซัพพลายเชนที่เสี่ยงต่อการเกิดสภาวะชะงักของห่วงโซ่ เช่น จากภัยธรรมชาติ(คะแนนความสำคัญ 3.85 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.67 คะแนน)
- ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ ( Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า (คะแนนความสำคัญ 3.84 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.66 คะแนน)

### ภาพที่ 3: ความสำคัญและความเร่งด่วนของนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์



ที่มา: รวบรวมจากแบบสอบถามและการคำนวณ

### 3) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แผน และหน่วยงานองค์กรภาครัฐ

#### ➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนากฎหมาย แผน และองค์กรภาครัฐนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมากเป็นลำดับต้น ๆ มี 2 นโยบายได้แก่

- ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า (คะแนนความสำคัญ 4.48 คะแนน ความเร่งด่วน 4.47 คะแนน)
- สนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดน ปรับปรุง Truck Corridor ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับวิ ธีการดำเนินธุรกิจโดยทั่วไป สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่

เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดน และระหว่างประเทศ(คะแนนความสำคัญ 4.25  
คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.21คะแนน)

### ➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนานโยบาย แผน และองค์การภาครัฐนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลางมี 3 นโยบายได้แก่

- สร้างแผนแม่บทการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาวอย่างประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเป็นแนวทางของการพัฒนาในระยะยาว เพื่อความต่อเนื่องของการดำเนินนโยบายและการจัดสรรงบประมาณ(คะแนนความสำคัญ 4.20 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.02 คะแนน)
- เร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา ที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ(คะแนนความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.01 คะแนน)
- สร้างความร่วมมือกันระหว่าง 2 หน่วยงานภายใต้กระทรวงพาณิชย์ที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าส่งออก และ ส่วนส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า(คะแนนความสำคัญ 4.11 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.95 คะแนน)

### ➤ นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนานโยบาย แผน และองค์การภาครัฐนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย มี 3นโยบายได้แก่

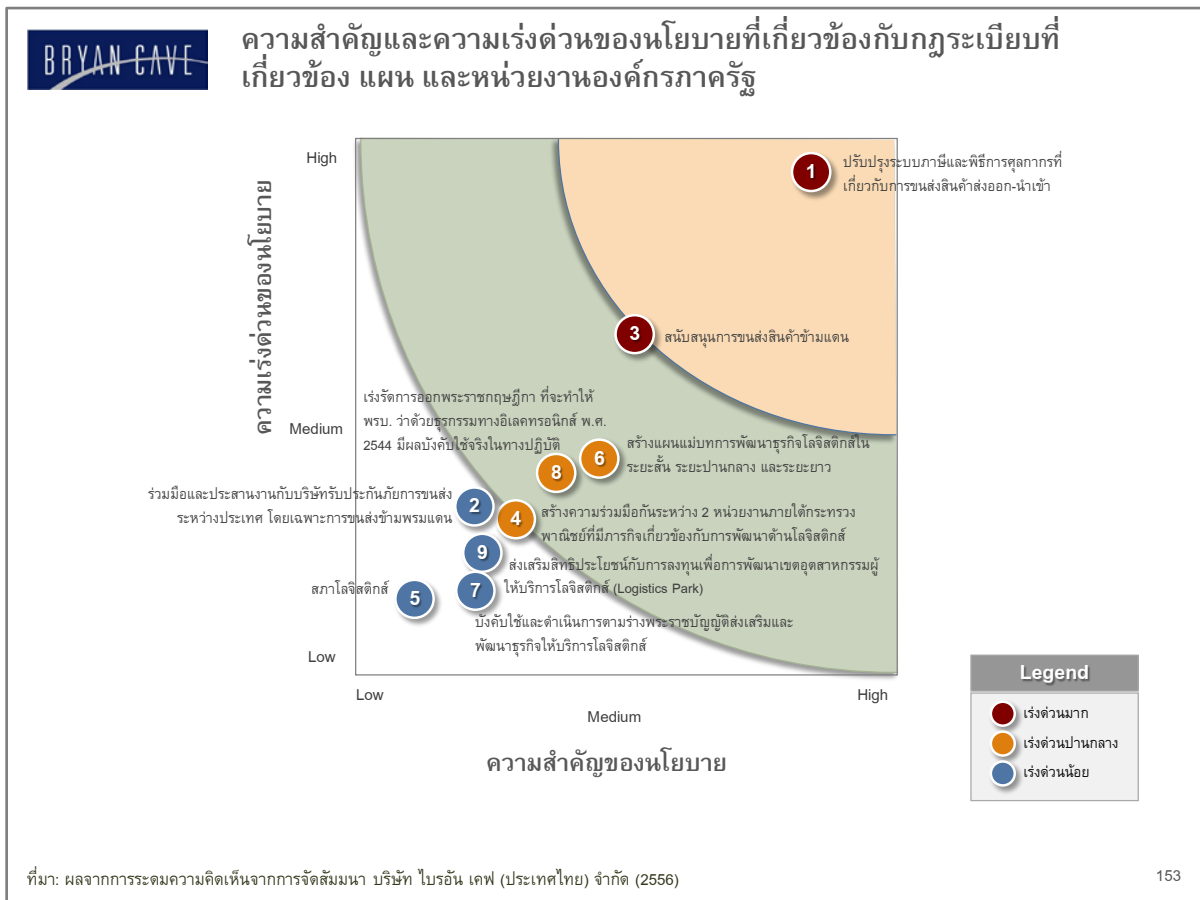
- ร่วมมือและประสานงานกับบริษัทรับประกันภัยการขนส่งระหว่างประเทศ และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องในเรื่องการประกันสินค้าในการขนส่ง โดยเฉพาะ



การขนส่งข้ามพรมแดน(คะแนนความสำคัญ 4.07 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.95 คะแนน)

- ส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) (คะแนนความสำคัญ 4.06 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)
- สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ดังเช่นสภาโลจิสติกส์แห่งชาติในมาเลเซียและในออสเตรเลีย(คะแนนความสำคัญ 3.98 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.81 คะแนน)

ภาพที่ 4: ความสำคัญและความเร่งด่วนของนโยบายที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง  
แผน และหน่วยงานองค์กรภาครัฐ



ที่มา: รวบรวมจากแบบสอบถามและการคำนวณ

## ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ในส่วนการแสดงข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ เพิ่มเติมในแบบสอบถาม และในช่วงการซักถามทำการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงข้อคิดเห็นเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

### ข้อเสนอแนะที่มีต่อภาครัฐ

- ต้องการให้ภาครัฐจัดตั้งหน่วยงานสนับสนุนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ผลักดันเรื่องการจัดตั้งสภาขนส่งทางบกและโลจิสติกส์ รวมไปถึงการมีส่วนร่วมในที่ประชุมในสภาดังกล่าวของหน่วยงานรัฐ โดยอาจหรือในเรื่องของข้อมูลต่าง ๆ อุปสรรคที่ผู้ประกอบการประสบ นโยบายและแนวทางที่ภาครัฐกำลังจัดทำ หรือผลักดันให้มีการลงทุนในต่างประเทศเป็นต้น เพื่อเป็นการทำงานอย่างบูรณาการ และสร้างความเข้มแข็งแก่ผู้ประกอบการไทยต่อไป นอกจากนี้ ควรจัดตั้งหน่วยงานในต่างประเทศที่คอยประสานงาน ช่วยกำกับดูแลผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการข้ามประเทศเหล่านั้น ความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่มากขึ้นจะยังสามารถส่งผลต่อเนื่องไปยังการอนุมัติสินเชื่อจากสถาบันการเงินของผู้ประกอบการได้อีกด้วย
- รัฐควรสนับสนุนและให้การพัฒนาระบบการศึกษาในไทย ให้บุคลากรมีความสามารถที่สอดคล้องกับความต้องการในตลาด โดยเน้นการฝึกอบรมมากขึ้น ( Training) เนื่องจากคุณภาพของบุคลากรเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั่วประเทศ ไม่เพียงเฉพาะภาคโลจิสติกส์
- กฎหมาย กฎระเบียบบางอย่างในไทย ยังล้าสมัย รวมถึงการบังคับกฎหมายหรือกฎระเบียบยังไม่เข้มงวดเท่าที่ควร สิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทย
- รัฐควรมีการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินนโยบายอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง การกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินนโยบายอย่างชัดเจน เนื่องจากนโยบายที่ออกมาในแต่ละครั้ง จะกระทบต่อการตัดสินใจการลงทุนของภาคเอกชน รวมไปถึงการวางแผนเพื่อดำเนินธุรกิจต่อไป ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อยครั้งจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประกอบการที่ปรับตัวไปแล้ว นอกจากนี้ การประกาศนโยบายในแต่ละครั้งนั้น ควรมีการแจ้งให้ผู้ประกอบการได้เตรียมตัวล่วงหน้า เพื่อจะได้ปรับตัวได้อย่างทันท่วงที
- การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ AEC – ปัจจุบันทางภาครัฐได้ดำเนินการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ AEC ให้กับประชาชนทั่วไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ มีการจัดงานสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นและเผยแพร่

ความรู้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจอยู่มาก โดยเฉพาะในเรื่องการอ่านตารางข้อผูกพัน ดังนั้นภาครัฐอาจประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึงมากขึ้น เช่น การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อที่เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของประชาชน หรือการให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสื่อความรู้โดยง่ายและไม่มีค่าใช้จ่าย เป็นต้น นอกจากนี้ ควรมีการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอแก่เจ้าหน้าที่ผู้ให้การติดต่อโดยตรงกับผู้ประกอบการ เพื่อพัฒนาความสามารถในการแนะนำหรือชี้แนะผู้ประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

- ผู้ประกอบการไทยสนับสนุนให้มีนโยบายการไปลงทุนต่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการโดย BOI
- ต้องการให้มีหน่วยงานที่รวมศูนย์การทำงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศหน่วยงานเดียว ซึ่งปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่แบ่งแยกกันทำงาน แยกกันค้นคว้า การให้และการใช้เงินทุนก็ทำได้โดยไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ต้องใช้งบประมาณมากมาย โดยไม่ได้เกิดประโยชน์ขาดความต่อเนื่องของโครงการ บางโครงการสามารถศึกษาได้จากโครงการจากต่างประเทศ
- ควรมีการผลักดันเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการพัฒนาฐานข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง โดยมีการผลักดันผ่านแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
- รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐออกระเบียบใหม่ๆ อาจเพื่อสนองความต้องการของต่างชาติมากเกินไปจนจำเป็น เช่น การยกเลิกตัวแทนออกของรับอนุญาตให้เป็น AEC ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลา เพื่อค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ต้องการลดต้นทุนในการทำงาน
- การสนับสนุนจากภาครัฐขอให้ทำอย่างต่อเนื่อง เช่น ในช่วงที่ผ่านมามีการจัดตั้ง TLA/SLA แต่ไม่มีการผลักดันและสนับสนุนจากรัฐอย่างต่อเนื่อง ภาคเอกชนมีการลงทุนไปเพื่อนโยบายนี้แล้วแต่โครงการก็ต้องล้มเลิกไป 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 แต่ส่วนใหญ่ที่มีความล่าช้าอาจเกิดจากขั้นตอนของ

กฎหมายอื่นๆ ที่ต้องของอนุญาตในการนำเข้า-ส่งออก ในขณะนี้ก็มีเพียง 7-8 หน่วยงานที่ทำ MOU กับกรมศุลกากรได้เข้ามาในเรื่อง NSW ที่ศุลกากรสามารถเรียกดูใบอนุญาตในหน้าต่างเดียวกันได้ ยิ่งขาดอีกหลายๆ หน่วยงานซึ่งยังไม่พร้อมในการเข้าร่วม NSW ดังนั้น กระบวนการทางศุลกากร (Customs Clearance) ที่ต่างประเทศมองในภาพรวมไทยจึงใช้เวลามากในส่วนนี้

- ต้องการให้ทางกรมพัฒนาธุรกิจจัดอบรมหลักสูตรต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ตั้งแต่ระดับผู้บริหารจนถึงระดับล่าง (คนงาน คนขับรถ) เช่นโครงการที่ผ่านมามีจัดอบรม ISO 9001:2008 ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการมาก และควรมีสิทธิประโยชน์ด้านภาษีให้จูงใจให้กลุ่มซัพพลายเชนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เข้าร่วมอบรม

### ข้อเสนอแนะที่มีต่อคณะผู้วิจัยและงานศึกษาในลำดับต่อไป

- บริษัทกรณีศึกษา ที่คณะผู้วิจัยวางแผนและคัดเลือกที่จะนำมาเป็นกรณีศึกษานั้นเป็นบริษัทใหญ่ ในขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่จะเป็นขนาดเล็ก ดังนั้น หากสามารถนำบริษัทในต่างประเทศที่มีขนาดเล็กหรือคล้ายไทยมาเป็นกรณีตัวอย่างได้ (โดยเฉพาะการปรับตัวของธุรกิจ) ก็จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทยอย่างมาก และหากสามารถเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ออกมาเป็นมูลค่าอย่างเป็นรูปธรรมได้ ก็เป็นประโยชน์อย่างมากเช่นกัน เช่น ต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าข้าวเมื่อเทียบกับราคาขาย เป็นต้น นอกจากนี้ หากมีการศึกษาผู้ประกอบการในประเทศไทยด้วย ก็จะทำให้สามารถเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาในต่างประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น
- ควรมีการศึกษากรณีศึกษาของผู้ประกอบการไทยที่มีประสบการณ์ไปทำธุรกิจและลงทุนในประเทศกลุ่มอาเซียน เพื่อนำบทเรียนมาเผยแพร่ด้วย
- ต้องการให้คณะผู้วิจัยจำแนกปัญหาที่เกิดขึ้น ผลกระทบที่ตามมา รวมถึงแนวทางการแก้ไขว่าทางภาครัฐและผู้ประกอบการไทยควรมีการปรับตัวไปในทิศทางใด
- หากสามารถมีงานวิจัยที่น่าตารางข้อผูกพันมาเปรียบเทียบ และชี้แนะเกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์ จะช่วยให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีความเข้าใจในผลกระทบของการเปิดเสรีที่มีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ได้ชัดเจนมากขึ้น
- อยากให้มีการให้ความรู้เพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องด้านการเจรจาเปิดการค้าเสรีในส่วนเชิงลึกที่ได้มีการดำเนินการไปแล้ว และในส่วนที่กำลังดำเนินการตกลง ( MOU ) กันว่าประเทศเพื่อนบ้านใน ASEAN มีเงื่อนไขใดบ้าง เพื่อให้ SME ธุรกิจได้เตรียมตัวและตั้งรับได้

กำหนดการสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและระดมความคิดเห็นเพิ่มเติม

“ผลการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบ และมาตรการรองรับ  
สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี”

วันอังคารที่ 19 มีนาคม 2556 เวลา 8.30 – 12.30 น.

ณ ห้องประชุม ชั้น 6 กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

เวลา	การดำเนินการ	วิทยากร / ผู้ดำเนินการ
8.30 – 9.30 น.	ลงทะเบียน	
9.30 – 10.30 น.	เผยแพร่ผลกระทบ และมาตรการรองรับ สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จาก การจัดทำเขตการค้าเสรี	คณะผู้วิจัย จาก บริษัท ไบรอัน เคฟ (ประเทศไทย) จำกัด 1) ดร. รัชดา เจียสกุล (ผู้จัดการอาวุโส) 2) นายอิสริยะ สัตกุลพิบูลย์ (นักวิจัยหลัก)
10.45 – 12.00 น.	เสวนาภายใต้หัวข้อ “ความพร้อมของ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย เพื่อรองรับ การค้าเสรี”	1) นายสมศักดิ์ วิเศษเรืองโรจน์ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2) นายชุมพล สายเชื้อ เลขาธิการ สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย 3) รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา รองอธิการบดีฝ่ายวางแผนและพัฒนา มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย  ดำเนินการเสวนาโดย ดร. กรวิกา พิมุขมนัสกิจ ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท ไบรอัน เคฟ (ประเทศไทย) จำกัด
12.00 – 12.30 น.	ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอแนะความคิดเห็น เพิ่มเติม	

หมายเหตุ: รับประทานอาหารว่างและเครื่องดื่ม เวลา 10.30 – 10.45 น.

รับประทานอาหารกลางวัน เวลา 12.30 น.

**แบบสำรวจความคิดเห็น**  
**โครงการศึกษาวิจัยโอกาส ผลกระทบและมาตรการรองรับ**  
**สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี**  
 โดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับ บริษัท ไบรอัน เคฟจำกัด (ประเทศไทย)  
 19มีนาคม2556

**ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้กรอกแบบสอบถาม**

- 1.1. ชื่อสกุล-.....E-mail Address .....
- 1.2. หมายเลขโทรศัพท์.....หมายเลขโทรสาร .....
- 1.3 เพศ .  
ชาย                      หญิง
- 1.4. ระดับการศึกษาสูงสุด  
มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า   อนุปริญญา                      ปริญญาตรี                      ปริญญาโทหรือสูงกว่า
- 1.5 .บริษัทองค์กร/หน่วยงาน/.....
- 1.6 เลือกได้มากกว่า) อุตสาหกรรม/ประเภทธุรกิจ .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 และการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ รวมทั้งการกระจายสินค้า <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 อุตสาหกรรมการ /ผลิต <input type="radio"/> การให้บริการอื่น ๆ <input type="radio"/> ค้าส่ง / ค้าปลีก <input type="radio"/> อื่นๆ โปรดระบุ .....
<input type="radio"/> หน่วยงานภาครัฐ ตอบแบบสอบถามข้อ)2.3,5,6,7)	
<input type="radio"/> สถาบันการศึกษา ตอบแบบสอบถามข้อ)2.3,5,6,7)	
<input type="radio"/> อื่นๆ โปรดระบุ ตอบแบบสอบถามข้อ).....2.3,5,6,7)	

**ส่วนที่ 2 ความเกี่ยวเนื่องระหว่างธุรกิจของท่านกับธุรกิจโลจิสติกส์**

**2.1 กรณีที่เป็นหน่วยงานเอกชนที่ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นเป็นหลัก**

กรุณาทำเครื่องหมาย  ในช่อง  พร้อมระบุรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของบริการ สัดส่วนลูกค้าไทย สัดส่วนลูกค้าต่างประเทศ สัดส่วนซัพพลายเออร์ไทย สัดส่วนซัพพลายเออร์ต่างประเทศ โดยประมาณ พร้อมระบุชื่อประเทศที่ท่านให้บริการ

ให้บริการโลจิสติกส์แก่บุคคลหรือธุรกิจอื่นดังนี้

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

ต้องใช้บริการโลจิสติกส์จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกดังนี้

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



มีการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร โปรดระบุกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ทำภายใน  
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 โปรดระบุกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ทำภายในองค์กร

---

---

---

---

---

**2.3 กรณีที่เป็นผู้เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบอื่นนอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น**

- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นคู่ค้าทางธุรกิจเช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซื้อสินค้าหรือบริการจากธุรกิจของท่าน เช่น เช่าซื้อสินค้า ซื้ออะไหล่ชิ้นส่วน ฯลฯ
- เป็นหน่วยงานรัฐบาลที่ต้องให้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- อื่นๆ โปรดระบุ \_\_\_\_\_
- 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 และหรือ ปริมาณการให้บริการ/							
ลูกค้านในประเทศ							
ลูกค้านต่างประเทศ							
คู่แข่งทางธุรกิจ							
การลงทุนในภาพรวมของธุรกิจท่าน							
การลงทุนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์							
▪ การลงทุนในสินทรัพย์ที่จับต้องได้ เช่น การซื้อพาหนะขนส่งสินค้า การติดตั้งระบบซอฟต์แวร์สำหรับการติดตามสินค้า ฯลฯ							
▪ การลงทุนอื่นๆ เช่น การพัฒนาบุคลากรในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การจ้างบุคลากรผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์จากภายนอก ฯลฯ							
ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์							
▪ ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง							

ผลกระทบ	1	2	3	4	5	N/A	ความคิดเห็นเพิ่มเติม
▪ ค่าเอกสาร เช่น เอกสารที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร							
▪ ค่าใช้ในการว่าจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอก							
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าบริการที่เข้มงวดและเป็นภาระสำหรับธุรกิจ							
ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจของท่าน							
อื่น ๆ โปรดระบุ _____ _____							

3.2 กล่าวโดยสรุป ความตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับต่างประเทศ ธุรกิจของท่านได้รับผลกระทบ สามารถ) ตอบได้มากกว่า 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 การปรับปรุงคุณภาพสินค้าและบริการ การลดต้นทุนการ/ผลิต เป็นต้น

---

---

---

---

---

---

---

---

**ส่วนที่ 5 มาตรการส่งเสริมธุรกิจและรองรับผลกระทบจากการทำความตกลงการค้าเสรีของรัฐบาล**

ท่านคิดว่าแนวทางและมาตรการรองรับการปรับตัวของผู้ประกอบการจากการเปิดเสรีภาคบริการ รัฐบาลควรให้การสนับสนุนด้านใดมากที่สุด กรุณาทำเครื่องหมาย)✓ ในช่องที่สะท้อนความคิดเห็นของท่าน(

โดย 1. เร่งด่วน/มีความสำคัญ = น้อย                      2. เร่งด่วน/มีความสำคัญ = ค่อนข้างน้อย                      3. เร่งด่วน/มีความสำคัญ = ปานกลาง  
 4. เร่งด่วน/มีความสำคัญ = ค่อนข้างมาก                      5. เร่งด่วน/มีความสำคัญ = มาก                      NA ไม่มีความเห็น =

รายละเอียด	ความสำคัญ						ความเร่งด่วน					
	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
<b>กลุ่มนโยบายโครงสร้างพื้นฐาน</b>												
1) นโยบายการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศ	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
2) ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อการเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำมีการปรับปรุงโครงสร้างราคาเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
3) พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์(e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
4) สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
5) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลักเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
6) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตกและการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor)	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA

รายละเอียด	ความสำคัญ						ความเร่งด่วน					
	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
7) อื่นๆ (โปรดระบุ).....	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
<b>กลุ่มนโยบายพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์</b>												
1) การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการรวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
2) สนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการสมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching)	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
3) เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากลและเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น โดยเฉพาะผู้ขับรถบรรทุก	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
4) จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาการลงทุนของ SME ในต่างประเทศและศูนย์ให้คำปรึกษาทางธุรกิจ (Advisory Service) อย่างเต็มรูปแบบ ดังเช่น หน่วยงานของประเทศญี่ปุ่นหรือสิงคโปร์ และ/หรือส่งเสริมให้บริษัทให้คำปรึกษาทางกฎหมายมีบทบาทในการช่วยเหลือกลุ่ม SME ให้มากขึ้น ด้วยราคาที่เหมาะสมกับ SME	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
5) การสร้างเครือข่าย (Network) โดยใช้ทูตพาณิชย์ที่ประจำอยู่ในต่างประเทศควรจะเข้ามาสนับสนุนโดยการพัฒนาเครือข่ายด้วยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับผู้ประกอบการ LSPs ในประเทศต่างๆ ในอาเซียนและในภูมิภาคอื่นทั่วโลก นอกจากนั้นทูตพาณิชย์ควรช่วยส่งเสริมการค้าเชิงรุกโดยส่งเสริมและผลักดันให้คนไทยไปขายสินค้าในต่างประเทศหรือส่งเสริมการเปิดตลาดนัดในต่างประเทศตามเมืองสำคัญต่างๆ เป็นต้น	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
6) ส่งเสริมการลงทุนของธุรกิจ SME โลจิสติกส์ไทยในต่างประเทศโดยเฉพาะในแถบประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาลผ่าน SME Bank	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA

รายละเอียด	ความสำคัญ						ความเร่งด่วน					
	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
7) การจัดอบรมที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์เช่น ISO, การอ่านตารางข้อผูกพันของ GATS เป็นต้น	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
8) การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
9) ชีวชนและให้ความรู้เกี่ยวกับการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจจากการเปิดการค้าเสรีปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับกระแสโลกมากขึ้นรวมถึงรองรับความเสี่ยงจากการเปิดเสรีทางการค้า เช่น การแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจการใช้กลยุทธ์ Blue Ocean สำหรับธุรกิจ SME การนำเสนอบริการเฉพาะทาง เช่นการขนส่งสินค้านำเข้าส่งออก การขนส่งวัตถุดิบลดรายการเน้นความสัมพันธ์ระยะยาวกับลูกค้า	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
10) สนับสนุนการให้ความรู้หรือฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่องการจัดการความเสี่ยงในธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเช่น ประกันภัย การป้องกันขโมย ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า เป็นต้น	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
11) สนับสนุนโลจิสติกส์เพื่อสินค้าเกษตรที่เป็นสินค้ายุทธศาสตร์ของประเทศเช่น ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา น้ำตาล และเหล็ก รวมถึงสนับสนุนโลจิสติกส์เพื่อกลุ่ม Cluster อุตสาหกรรมที่เป็นของคนไทยอย่างแท้จริง	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
12) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
13) สนับสนุนการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในการควมรวมกิจการโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับซัพพลายเชน สร้างความต่อเนื่องให้การส่งเสริม 3PL และ 4PL ในไทย ดังเช่นการสนับสนุน SLA และ TLA	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
14) สนับสนุนการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือ Green Logistics	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
15) สนับสนุนการจัดทำ Business Continuity Plan สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ที่อยู่ในซัพพลายเชนที่เสี่ยงต่อการเกิดสภาวะชะงักของห่วงโซ่เช่น จากภัยธรรมชาติ	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA

รายละเอียด	ความสำคัญ						ความเร่งด่วน					
	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
16) อื่นๆ (โปรดระบุ).....	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
<b>กลุ่มนโยบายด้านกฎหมาย แผน และการปรับปรุงองค์กรภาครัฐ</b>												
1) ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้าและการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
2) ร่วมมือและประสานงานกับบริษัทรับประกันภัยการขนส่งระหว่างประเทศและหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องในเรื่องการประกันสินค้าในการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งข้ามพรมแดน	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
3) สนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดน ปรับปรุง Truck Corridor ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับวิธีการดำเนินธุรกิจโดยทั่วไปสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนและระหว่างประเทศ	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
4) สร้างความร่วมมือกันระหว่าง 2 หน่วยงานภายใต้กระทรวงพาณิชย์ที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ได้แก่ สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการส่งออก และส่วนส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
5) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการเพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตั้งเช่นสภาโลจิสติกส์แห่งชาติในมาเลเซียและในออสเตรเลีย	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
6) สร้างแผนแม่บทการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระยะสั้นระยะปานกลาง และระยะยาว อย่างประเทศอินโดนีเซียเพื่อเป็นแนวทางของการพัฒนาในระยะยาวเพื่อความต่อเนื่องของการดำเนินนโยบายและการจัดสรรงบประมาณ	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
7) บังคับใช้และดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ธุรกิจโลจิสติกส์ที่เข้าข่ายตามที่รัฐกำหนดได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอย่างใดก็ตามต้องพิจารณาบทบาทของ BOI ในการส่งเสริมธุรกิจไม่ให้เกิดการทำงานซ้ำซ้อน	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA



รายละเอียด	ความสำคัญ						ความเร่งด่วน					
	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
8) เร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา ที่จะทำให้ พรบ.ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจและภาคธุรกิจ-ธุรกิจ	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
9) ส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park)	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA
10) อื่นๆ (โปรดระบุ).....	1	2	3	4	5	NA	1	2	3	4	5	NA

**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
<b>ความพึงพอใจ</b>						
1) ความเหมาะสมของสถานที่จัดการสัมมนา						
2) การบริหารจัดการโดยรวมเป็นระบบได้มาตรฐาน						
3) บรรยากาศและการมีส่วนร่วมของผู้เข้าสัมมนา						
4) การให้การต้อนรับและการบริการของเจ้าหน้าที่						
5) ความพร้อมของอุปกรณ์และสื่อที่ใช้นำเสนอ						
6) เอกสารประกอบการสัมมนา						
7) พิธีการและระบบการสัมมนา						
8) เนื้อหาในการนำเสนอตรงกับความต้องการ						
9) ความสามารถในการนำเสนอของวิทยากร						
10) รูปแบบการนำเสนอผลงานการอภิปราย/						
11) การเปิดโอกาสให้ซักถามข้อคิดเห็น/คำตอบ/						
12) ภาพรวมของการสัมมนา						
<b>การนำความรู้ไปใช้ประโยชน์</b>						
1) ท่านได้รับความรู้เรื่องธุรกิจโลจิสติกส์และประสบการณ์เพิ่มเติม						
2) องค์ความรู้เป็นประโยชน์ต่อการนำไปประยุกต์ใช้ในธุรกิจหน่วยงานของท่าน/						
3) เนื้อหาในการสัมมนาเพิ่มพูนทักษะและความคิดสร้างสรรค์						

6.2 ความเห็นของท่านต่อความรู้ความเข้าใจก่อนและหลังการสัมมนา  กรุณาทำเครื่องหมาย)✓ ในช่องที่สะท้อนความคิดเห็นของท่าน (

โดย 5 เข้าใจมาก = 4 เข้าใจค่อนข้างมาก = 3 เข้าใจปานกลาง =  
 2 เข้าใจค่อนข้างน้อย = 1 เข้าใจน้อย = NA ไม่มีความเห็น =

หัวข้อ	1	2	3	4	5	NA
<b>ก่อนการสัมมนา</b>						
1) ความรู้เรื่องภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย						
2) ความรู้เรื่องภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ในต่างประเทศและผลกระทบต่อการทำมา ตกลงการค้าเสรีในต่างประเทศ						
3) ความรู้เรื่องกรณีศึกษารายบริษัทในต่างประเทศ						
<b>หลังการสัมมนา</b>						
1) ความรู้เรื่องภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย						
2) ความรู้เรื่องภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ในต่างประเทศและผลกระทบต่อการทำมา ตกลงการค้าเสรีในต่างประเทศ						

หัวข้อ	1	2	3	4	5	NA
ตกลงการค้าเสรีในต่างประเทศ						
3) ความรู้เรื่องกรณีศึกษารายบริษัทในต่างประเทศ						

**ส่วนที่ 7 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม**

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

“ขอขอบพระคุณที่ท่านเสียสละเวลาอันมีค่า ตอบแบบสอบถาม”

ส่งแบบสอบถามเพิ่มเติมได้ที่ Fax. 0 2625 6311 E-mail: [Natthika.Warasiri@bryancavetrade.com](mailto:Natthika.Warasiri@bryancavetrade.com) ติดต่อTel. 0 2625 6329



**ภาพบรรยากาศการสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผล  
การศึกษาและระดมความคิดเห็นเพิ่มเติม**













**ใบลงทะเบียนผู้เข้าร่วมสัมมนา**

