



ภาคผนวก ค การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น

หลักการและเหตุผล

จัดสัมมนาในโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นการ จัดสัมมนาเพื่อให้หน่วยงาน องค์กร กลุ่ม สมาคม ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและเอกชน ได้รับทราบถึงข้อมูลโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ตลอดจนเกิดความเข้าใจในขั้นตอนและระยะการดำเนินการ โดยให้หน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงผู้ประกอบการภายในพื้นที่ ได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น เสนอแนะปัญหา อุปสรรค และความต้องการ เพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนดแนวทางและทิศทางในโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูล ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการสัมมนา

การจัดสัมมนาโครงการ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- (1) เพื่อปรับปรุงเกณฑ์การวัดและเปรียบเทียบ (Benchmark) ที่ใช้ในการคำนวณแบบจำลองการคำนวณ ต้นทุนโลจิสติกส์ที่มีการอ้างอิงจากต่างประเทศให้มีความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาวะการณ์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย
- (2) เพื่อสำรวจและจัดทำข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ให้ครบถ้วนเป็นปัจจุบัน และ สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาวะการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยตามวิธีการจัดเก็บข้อมูลเชิงสถิติอย่าง เป็นระบบ

แผนการดำเนินงาน

การจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ มีแผนดำเนินการคู่ไปกับการ สํารวจต้นทุนการขนส่งสินค้าและมูลค่าเพิ่มของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รถยนต์) และท่าเรือเอกชน ของกลุ่ม ผู้ประกอบการในหมวดธุรกิจกลุ่ม A (เกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง), B (การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน), C (การผลิต), F (การก่อสร้าง), G (การขนส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์), H (การขนส่งและสถานที่เก็บ สินค้า) และ S (กิจกรรมการบริการด้านอื่น ๆ) ครอบคลุมพื้นที่ตัวแทนทุกภูมิภาคของประเทศ โดยจัดการสัมมนา โครงการครั้งที่ 1 จำนวน 4 เวที ตามรายภาค และการสัมมนาครั้งที่ 2 ปัจฉินิเทศ ภายหลังร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ โดยใช้สถานที่จัดที่เหมาะสมที่กรุงเทพมหานคร ดังนี้

1. **การสัมมนาครั้งที่ 1** เพื่อนำเสนอความสำคัญ วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน พื้นที่ ศึกษา และประโยชน์ในการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และ หน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้องรับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงรูปแบบการสอบถาม และกระบวนการศึกษาให้ได้ผลดียิ่งขึ้น

วางแผนการจัดสัมมนาโครงการฯ ครั้งที่ 1 จำนวน 4 เวที ตามรายภาค ครั้งละประมาณ 50 คน โดย พิจารณาสถานที่จัดประชุมจากจังหวัดที่มีจำนวนตัวอย่างในการสำรวจมากที่สุดในแต่ละภาคนั้น ๆ หรือเป็นพื้นที่ ที่เหมาะสม สามารถประชาสัมพันธ์และเป็นเวทีที่แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับทางผู้ประกอบการได้ 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) กรุงเทพฯและปริมณฑล ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก 2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3) ภาคใต้ 4) ภาคเหนือ (อ้างอิงตามการแบ่งภาคของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 1



ตารางที่ 1 จังหวัดในแต่ละภูมิภาคที่ใช้สำรวจข้อมูลและสถานที่จัดสัมมนา

ภูมิภาค	จังหวัด		เดือนที่จัดสัมมนา
	สำรวจข้อมูล	สถานที่	
กรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก	กรุงเทพฯ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี สิงห์บุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ราชบุรี	กรุงเทพฯ	26 กันยายน 2561 (ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ)
ภาคใต้	ภูเก็ต สงขลา สุราษฎร์ธานี	สงขลา	26 เมษายน 2562 (ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ)
ภาคเหนือ	เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก	เชียงใหม่	16 พฤษภาคม 2562 (ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	เลย นครราชสีมา บุรีรัมย์ อุบลราชธานี	ขอนแก่น	24 พฤษภาคม 2562 (ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ)

2. การสัมมนาปัจจัยนิเทศโครงการ เพื่อนำเสนอผลสรุปโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อใช้ประกอบเป็นข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายหลังร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ โดยใช้สถานที่เหมาะสมในการจัดการสัมมนาที่กรุงเทพมหานคร

3. การประชาสัมพันธ์

สื่อที่ใช้สำหรับประชาสัมพันธ์โครงการ ได้แก่ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่อบุคคล ดังนี้

1) เอกสารประกอบการสัมมนา

ครั้งที่ 1 : แผ่นพับนำเสนอโครงการ

ครั้งที่ 2 : บทสรุปโครงการ

2) แผ่นพับ เพื่อใช้แนะนำโครงการในงานสัมมนาครั้งที่ 1 จำนวน 4 เวที และงานสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม มีเนื้อหาเกี่ยวกับความสำคัญ วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน จัดเตรียมออกแบบสื่อสำหรับประชาสัมพันธ์เพื่อใช้แนะนำโครงการฯ ได้แก่ การออกแบบแผ่นพับสำหรับใช้ในการสัมมนา โดยมีรูปแบบแผ่นพับของโครงการดังแสดงในรูปที่ 1



รูปที่ 1 รูปแบบแผนผังของโครงการฯ



กลุ่มเป้าหมาย

การพิจารณาคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายเพื่อรับฟังความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนข้อมูลในการจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย กำหนดให้ครอบคลุมหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยมีแนวคิดที่ว่า

- (1) เชิญหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ อุตสาหกรรมจังหวัด พาณิชย์จังหวัด ขนส่งจังหวัด ในจังหวัดที่ใช้เป็นสถานที่จัดประชุม
- (2) เชิญภาคเอกชน ได้แก่ สมาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด ผู้ประกอบการแต่ละหมวดแยกตามขนาด ทุกจังหวัดที่เป็นตัวแทนในแต่ละภูมิภาค
- (3) เชิญสถาบันการศึกษาในภูมิภาคนั้น ๆ ที่มีสาขาวิชาโลจิสติกส์ หรือที่เกี่ยวข้อง

สำหรับกลุ่มเป้าหมายการสัมมนาปัจฉิมนิเทศโครงการ จะประเมินกลุ่มเป้าหมายอีกครั้งจากการให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล และความสนใจต่อประโยชน์ของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



สรุปผลการสัมมนาครั้งที่ 1 (4 เวที)

ผลการสัมมนา ครั้งที่ 1 เวทีที่ 1 (ภูมิภาคกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคตะวันตก) จังหวัดกรุงเทพฯ

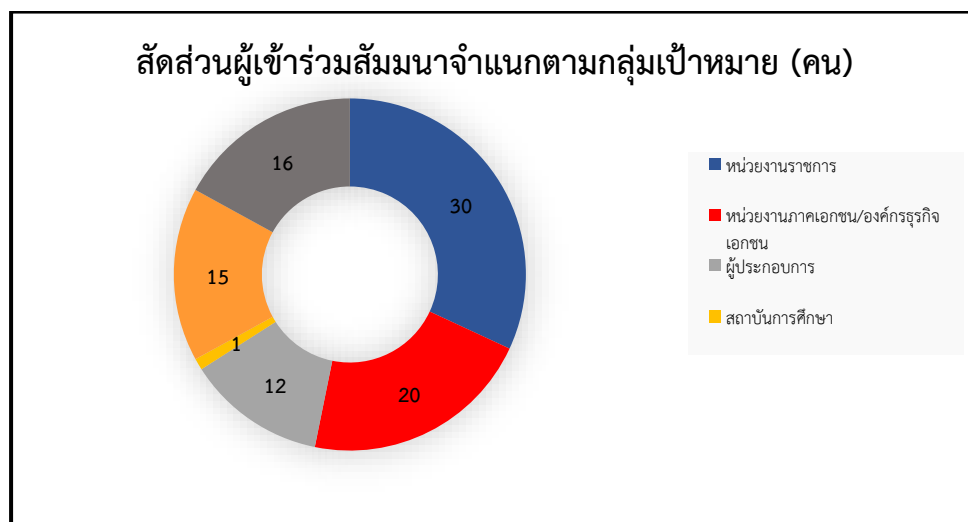
การสัมมนาครั้งที่ 1 เวทีที่ 1 เพื่อนำเสนอความสำคัญ วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา และประโยชน์ในการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้องรับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงรูปแบบการสอบถาม และกระบวนการศึกษาให้ได้ผลดียิ่งขึ้น จัดขึ้นในวันพุธที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2561 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องแซฟไฟร์ สวีท โรงแรม โนวาเทล กรุงเทพฯ แพลตตินัม ประตูน้ำ โดยมี นางธิดา พัชธรรม ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน เป็นประธานในการสัมมนา และ ดร.กฤต ฉายแสงเดือน ผู้จัดการโครงการ เป็นผู้กล่าวรายงาน โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจากภาคส่วนต่าง ๆ รวม 94 คน

1. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกได้ดังนี้

มีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมด 94 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงในแผนภาพ และรายละเอียดด้านล่าง ได้ดังนี้

(1.1) หน่วยงานราชการ	30	คน
(1.2) องค์กรภาคเอกชน/สมาคม/มูลนิธิ	20	คน
(1.3) ผู้ประกอบการ	10	คน
(1.4) สถานศึกษา	1	คน
(1.5) เจ้าของโครงการและคณะกรรมการ	15	คน
(1.6) บริษัทที่ปรึกษา	16	คน



รูปที่ 2 สัดส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย



2. สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการสัมมนาโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของแนวทางการพัฒนา และประโยชน์ในการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนา ชักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานในการศึกษาส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ โดยสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระเต็มที่ ดังนี้

ตารางที่ 2 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนโลจิสติกส์จะมีต้นทุนแฝงอยู่ แบบสอบถามจึงควรมีคำถามปลายเปิดสำหรับใส่ข้อมูลรายละเอียดของแต่ละกิจการ หากแก้ไขต้นทุนแฝงบางประเภทจะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 0.5-1 เพราะต้นทุนแฝงบางประเภทสามารถแก้ไขได้ และจะช่วยให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น พร้อมกับชี้แจงให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาทราบว่า แบบสอบถามที่ออกแบบไว้จะรายละเอียด และการสอบถามเกี่ยวกับต้นทุนแฝงอยู่ แต่การสอบถามอาจจำเป็นต้องเข้าพบหรือติดต่อกับผู้ประกอบการ เพื่อสอบถามโดยละเอียด เพราะตัวแบบสอบถามค่อนข้างมีความซับซ้อน
<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วได้รับความนิยมในหมู่ผู้บริโภค แต่ยังคงมีการใช้รถบรรทุกประเภทที่ทำการจดทะเบียน เช่น รถตู้ที่จดทะเบียนรถนั่ง แต่มีการนำมาใช้รับจ้างบรรทุกของ ซึ่งมักมีการใช้งานรถผิดวัตถุประสงค์กับการจดทะเบียน ซึ่งจะมีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> ควรเริ่มต้นด้วยการเข้าพบผู้ประกอบการเป็นกลุ่มเล็ก ๆ ผ่านกลุ่ม สมาคม หรือสหพันธ์ ฯลฯ เพื่อสร้างความเข้าใจและให้ได้ข้อมูลที่น่าเชื่อถือ และถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์มากที่สุด 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น และอย่างไรก็ตาม จะทำการประสาน เพื่อขอเข้าพบผู้ประกอบการผ่านกลุ่ม สมาคม หรือสหพันธ์ ฯลฯ เป็นกลุ่มย่อยเพื่อแสดงความประสงค์ในการศึกษาและขอความร่วมมือในการให้ข้อมูล
<ul style="list-style-type: none"> ทำอย่างไร การกระจายตัวอย่างในการเก็บข้อมูลเป็นรายจังหวัดถึงจะเพิ่มขึ้น เพื่อให้ข้อมูลมีความครบถ้วน และได้ผลสรุปที่แม่นยำมากยิ่งขึ้น และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในอนาคต 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การศึกษาในโครงการนี้ถือเป็นการทดสอบว่าทำได้หรือไม่อย่างไร และจะค่อย ๆ พัฒนาให้เกิดความแม่นยำ และขยายให้ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยข้อมูลที่ศึกษาจึงควรมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
<ul style="list-style-type: none"> ทำไมโครงการนี้ จึงมุ่งเน้นไปที่การศึกษาต้นทุนของรถบรรทุกขนาดเล็กหรือ รถ.3 ทั้งที่การขนส่งด้วยรถบรรทุกมีหลายขนาด และก็มีต้นทุนด้านการขนส่งที่ค่อนข้างมาก 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลของการศึกษาที่ผ่านมา มีการจัดเก็บ และบันทึกข้อมูลต้นทุนรถบรรทุกขนาดใหญ่ แต่ในปัจจุบัน ข้อมูลของรถ.3 ยังไม่มีฐานข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของรถประเภทนี้ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ยังไม่ครบถ้วน จึงจำเป็นต้องศึกษาเพื่อทำให้สมมติฐานมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น
<ul style="list-style-type: none"> การเก็บข้อมูลควรแยกขนาดผู้ประกอบการ เล็ก กลาง ใหญ่ เพื่อให้ข้อมูลตามขนาดของธุรกิจ และจะได้เปรียบเทียบ ความต่างของต้นทุนโลจิสติกส์ ในรายขนาดของธุรกิจ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<ul style="list-style-type: none"> การคำนวณต้นทุนมหภาคอย่างไรให้เกิดความ น่าเชื่อถือ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในโครงการนี้จะใช้ข้อมูลแบบผสมผสาน ระหว่างข้อมูลทุติยภูมิจากตาราง IO และข้อมูลปฐมภูมิจากการสอบถาม เพื่อให้ข้อมูลแม่นยำมากขึ้น
<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการมีทั้งที่จ้างภายนอก และดำเนินการเอง ซึ่งไม่สามารถแยกค่าใช้จ่ายได้ชัดเจน และในหลายกรณีต้นทุนโลจิสติกส์ถูกผลักภาระให้ผู้บริโภคปลายทางจะมีวิธีประเมินต้นทุนอย่างไรให้สะท้อนความเป็นจริง 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนที่ดำเนินการเองสามารถประเมินได้จากการสอบถามสัดส่วนของกิจกรรมการทำงานของเจ้าหน้าที่ในสถานประกอบการนั้น และสำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ที่ศึกษาครั้งนี้เป็นต้นทุนรวมภายในประเทศ ที่รวมทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค
<ul style="list-style-type: none"> ควรรณรงค์ไม่ให้เกิดบรรทุกน้ำหนักเกิน แม้ว่าจะเป็นวิธีการลดต้นทุนการขนส่ง แต่เพิ่มภาระให้สังคมและสร้างความเสียหายให้ส่วนรวม 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> เมื่อศึกษาแล้วเสร็จขอให้แนะนำยุทธศาสตร์ว่าควรดำเนินการไปในทิศทางใดจึงจะปรับเปลี่ยนการขนส่งจากถนนสู่ระบบรางตามเป้าหมาย 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในการศึกษาขั้นถัดไป หรือพัฒนาต่อไปเมื่อได้ผลสรุปของโครงการในครั้งนี้ จะต้องมีการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย

3. สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการสัมมนา

สรุปผลการสำรวจความคิดเห็น

จากผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น 58 คน สรุปผลข้อคิดเห็นและข้อเสนอรายละเอียด ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการสัมมนาส่วนใหญ่ พบว่า มาจากหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 51.8 รองลงมา ได้แก่ จากหน่วยงานภาคเอกชนหรือองค์กรธุรกิจเอกชนคิดเป็นร้อยละ 34.5 และจากบริษัทจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด คิดเป็นร้อยละ 10.3 ของผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็น ตามลำดับ ส่วนที่เหลือมาจากสถาบันการศึกษา และหน่วยงานภายในของ สศช.

2) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

(2.1) ผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นส่วนใหญ่ ปฏิบัติงานหรือให้บริการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านโลจิสติกส์ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 82.8 ของผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นทั้งหมด ซึ่งพบว่า ผู้เข้าร่วมการสัมมนาที่ได้ทำการตอบแบบแสดงความคิดเห็น ส่วนใหญ่เล็งเห็นถึงความจำเป็นของการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ถึงร้อยละ 98.3 จากผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นทั้งหมด และเห็นว่าข้อมูลหรือสาระที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งช่วยเพิ่มพูนความรู้ของตนเองและเป็นประโยชน์กับหน่วยงาน คิดเป็นร้อยละ 43.5, 29.4 และ 25.9 ตามลำดับ

(2.2) ความคิดเห็นต่อประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษต่อการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ควรสำรวจข้อมูลให้ถูกต้อง ครบถ้วน สะท้อนถึงต้นทุนด้านโลจิสติกส์เป็นจริงให้มากที่สุด พร้อมกำหนดหลักการ วิธีการคำนวณข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยต้องคำนึงถึงต้นทุนแฝง ความเสี่ยง ระยะเวลา ค่าเชื่อเพลิงค่าใช้จ่ายที่ไม่แน่นอน กฎหมายข้อบังคับ เป็นต้น

- ควรสำรวจและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานหรือองค์กรทุกภาคส่วน ทั้งผู้ให้บริการและผู้รับบริการ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์โดยตรง เพื่อให้ได้รับข้อมูลที่สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายและใช้ได้



จริงกับแนวทางปฏิบัติ โดยทำการตรวจสอบความแม่นยำและความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้รับ ด้วยวิธีการตรวจสอบและประมวลผลที่ได้มาตรฐานและเป็นสากล และอ้างอิงแหล่งที่มาให้ชัดเจน

- ควรเปรียบเทียบข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจครั้งนี้กับข้อมูลเดิมแตกต่างอย่างไร และข้อดีข้อเสียแตกต่างกันอย่างไร พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลและความก้าวหน้าของโครงการฯ ให้สมาคมหรือสมาพันธ์ด้านโลจิสติกส์ทราบอย่างต่อเนื่อง

3) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ

(3.1) เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามรับฟังข้อมูลการประชุมแล้ว มีความเข้าใจในแนวทางการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ร้อยละ 53.4 เข้าใจระดับปานกลาง ร้อยละ 39.7 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 6.9

(3.2) ข้อมูลโครงการที่ต้องการทราบเพิ่มเติม

- หน่วยงานภาครัฐต้องสนับสนุนข้อมูลด้านใด และเป็นหน่วยงานใด และข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจสามารถส่งให้หน่วยงานภาครัฐได้หรือไม่

- แนวคิด ทฤษฎี วิธีการปฏิบัติ วิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ และรายละเอียดโครงการอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการพัฒนาธุรกิจ และเพิ่มพูนความรู้ให้กับผู้ประกอบการ

- ความก้าวหน้าโครงการ และผลการศึกษาด้านต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับประเทศ และระดับภูมิภาค

- ปัญหา อุปสรรค วิธีการแก้ไขปัญหา

- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการดำเนินการโครงการ

(3.3) ช่องทางรับข้อมูลข่าวสารที่ผู้ตอบแบบสอบถามสะดวกส่วนใหญ่ ต้องการทางต้องการทราบทาง E-mail ร้อยละ 37.5 รองลงมา คือ เว็บไซต์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร้อยละ 29.8 ทางการประชุมโครงการ ร้อยละ 23.1 และทางแผ่นพับหรือช่องทางอื่น ๆ รวมร้อยละ 9.6

4) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการเพิ่มเติม

ผู้ตอบแบบแสดงความเห็นให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการฯ ดังนี้

- ควรเผยแพร่ผลสรุปโครงการฯ ให้ผู้ประกอบการได้รับทราบแบบเข้าใจง่าย เพื่อให้ผู้ประกอบการได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

- ควรสำรวจข้อมูลกับหน่วยงาน องค์กร สถานประกอบการทุกหมวด เพื่อให้ได้รับข้อมูลถูกต้องครบถ้วน สะท้อนความเป็นจริงเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ให้มากที่สุด

- ควรประชาสัมพันธ์และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งดำเนินการศึกษาโครงการอย่างต่อเนื่อง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของประเทศไทย



ภาพบรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 เวทีที่ 1 (กรุงเทพฯ)



นางธิดา พัชธรธรรม
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
ประธานการประชุม



ดร.กฤต ฉายแสงธรรม
ผู้จัดการโครงการ
กล่าวรายงาน



รศ.ดร. รุธีร์ พนมยงค์ และ
นายสิรภพ สุวรรณเกสร
ที่ปรึกษาโครงการฯ
ผู้บรรยายรายงานบนเวที



ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร่วมแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามในเวทีสัมมนา



ผลการสัมมนา ครั้งที่ 1 เวทีที่ 2 (ภาคใต้) จังหวัดสงขลา

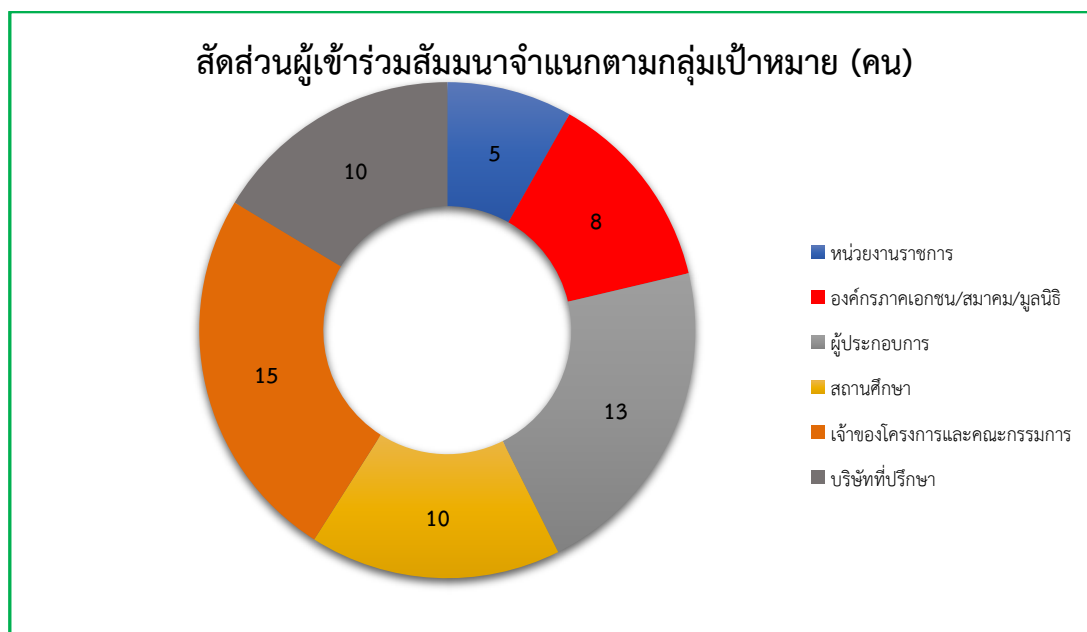
ในการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 เวทีที่ 2 ในส่วนภาคใต้ โดยกำหนดจัดที่จังหวัดสงขลา จัดขึ้นเพื่ออธิบายการดำเนินงานในการศึกษาพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในวันศุกร์ที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2562 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องราชาวดี โรงแรมบุรีศรีภู บูติก โฮเต็ล อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมี นางธิดา พัชธรธรรม ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน เป็นประธานในการสัมมนา และ ดร.กฤต ฉายแสงเดือน ผู้จัดการโครงการ เป็นผู้กล่าวรายงาน โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมดจำนวน 61 คน ซึ่งมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

1. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกได้ดังนี้

มีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมด 61 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงในแผนภาพ และรายละเอียดด้านล่าง ได้ดังนี้

(1.1) หน่วยงานราชการ	5 คน
(1.2) องค์กรภาคเอกชน/สมาคม/มูลนิธิ	8 คน
(1.3) ผู้ประกอบการ	13 คน
(1.4) สถานศึกษา	10 คน
(1.5) เจ้าของโครงการและคณะกรรมการ	15 คน
(1.6) บริษัทที่ปรึกษา	10 คน



รูปที่ 3 สัดส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย



2. สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการสัมมนาโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของแนวทางการพัฒนา และประโยชน์ในการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนา ชักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานในการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ โดยสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระเต็มที่ ดังนี้

- 1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม จำนวน 14 ราย
- 2) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 2 ราย
- 3) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 31 ราย

สรุปผลการสำรวจความคิดเห็น ในเวทีสัมมนาครั้งที่ 1 เวทีที่ 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>1. นายเจริญภาพ พรวิริยางกูร นักวิชาการอุตสาหกรรมชำนาญการพิเศษ ผู้อำนวยการกลุ่มส่งเสริมโลจิสติกส์องค์กร <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในการศึกษาโครงการครั้งนี้ ทำการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับประเทศ มีการศึกษาทั้งในส่วนของภาคเกษตร อุตสาหกรรมและพาณิชย์ จึงอยากเรียนสอบถามว่าเมื่อกระบวนการศึกษาโครงการครั้งนี้เสร็จสิ้น จะมีการประกาศและเผยแพร่ ต้นทุนในหมวดต่าง ๆ ออกมาหรือไม่ ซึ่งปัจจุบันทางภาคอุตสาหกรรมก็มีการดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลจากทางผู้ประกอบการอยู่เช่นกัน แต่มีจำนวนตัวอย่างที่น้อย ซึ่งหากได้รับข้อมูลในการจัดทำโครงการครั้งนี้ของทาง สศช. ก็อาจนำมาใช้อ้างอิงเพิ่มเติมได้ 	<p>นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์</p> <p><u>คณะผู้ศึกษา ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในโครงการศึกษาครั้งนี้ ทำการศึกษาตามการจัดประเภทธุรกิจตาม TSIC ดังนั้นในการเผยแพร่ข้อมูลก็จะชี้แจงตามหมวดต่าง ๆ ที่โครงการนี้ได้ศึกษา โดยเกษตร อุตสาหกรรม ก็เป็นหนึ่งในกลุ่มเป้าหมายที่โครงการนี้ศึกษา ซึ่งจะมีการชี้แจงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ในหมวดที่เกี่ยวข้องแล้วก็จะต้นทุนรวมทั้งหมดออกมาด้วย
<p>2. นายอรุณ เขียววง สมาคมศิษย์เก่าเครื่องกลเรือ สงขลา <u>ข้อเสนอแนะ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การขนส่งทางเรือควรได้รับการพัฒนาในด้านโลจิสติกส์ ให้มากขึ้น แบบต่างประเทศ ที่มีท่าเรือชายฝั่ง ยิ่งประเทศที่มีเกาะก็สามารถส่งเสริมมูลค่าเศรษฐกิจได้ และสามารถกระจายสินค้าได้เป็นอย่างดี โดยหลักแล้ว พื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยก็มีทะเลทั้ง 2 ชายฝั่ง หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการพัฒนาและส่งเสริมในส่วนนี้ ก็สามารถนำไปสู่แนวทางการพัฒนาประเทศได้ 	<p>นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์</p> <p><u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> โดยปัจจุบัน ทาง สศช. ก็เล็งเห็นมิติต่าง ๆ และให้ความสำคัญด้านการขนส่ง และพยายามผลักดันในทุกภาคส่วน ซึ่งก็จะเห็นได้ว่า ทาง สศช. จะมีนโยบายทั้งการส่งเสริม การพัฒนาโลจิสติกส์ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง
<p>3. นายธีระ แก้วพิมล อุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา <u>ข้อเสนอแนะ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในการจัดทำข้อมูลศึกษาโครงการ หากผู้ประกอบการให้ความร่วมมือ และตอบข้อมูลให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด จะทำให้การศึกษามีความสมบูรณ์มากขึ้นและใช้เป็นฐานข้อมูลได้ดี และในปัจจุบันการขนส่ง สิ่งที่เป็นต้นทุนการขนส่งก็คือด้านพลังงาน โดยเมื่อออกจากโรงงานก็ขนส่งทางถนน ไปเชื่อมต่อไปทางเรือ ทางรางหรือทางอื่น ๆ โดยแต่ละ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>การขนส่งยังไม่มีแนวทางร่วมกัน ทิศทางไม่สอดคล้องกัน ต่างคนต่างทำ หากมีการปรับนโยบาย ผลักดันจากรัฐหรือทาง สนช. ก็จะส่งผลและสามารถผลักดันให้ต้นทุนลดลงได้</p>	
<p>4. นางสาวอุษา โทณผลีน ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร</p> <p><u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● การศึกษาของโครงการครั้งนี้ของ สศช. ทำให้มองภาพต้นทุนได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งในจำนวนข้อมูลที่ทำให้การศึกษาซึ่งทางเกษตรก็สามารถนำตัวเลขจากการศึกษาไปต่อยอดได้ อย่างไรก็ตามการศึกษที่ผ่านมาทางด้านโลจิสติกส์ ในการนำเสนอต้นทุนแต่ละอย่าง ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า และต้นทุนการบริหาร ยังไม่มีภาพชัดว่าต้นทุนของการเกษตรเป็นเท่าไร ส่วนใหญ่เป็นเพียงภาพรวมของต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งหากโครงการนี้ดำเนินการสำเร็จ การนำเสนอในแต่ละหมวดก็จะทำให้เห็นภาพได้มากขึ้น ซึ่งทางด้านภาคการเกษตรก็มีการศึกษาในส่วนงานของตนเอง แต่เป็นเพียงตัวเลขต้นทุนต่อรายสินค้า ดังนั้นหากการศึกษาโครงการนี้เป็นไปด้วยดี ก็จะสามารถนำไปอ้างอิง นำเสนอเป็นมาตรการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลที่มีอยู่ได้ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>5. นายสมชาย บริรักษ์ ชมรมวิทยุชุมชนบินหลาหาข่าว สวท.สงขลา</p> <p><u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● การขับเคลื่อนด้านโลจิสติกส์ ย่อมพัฒนาและยกคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น ซึ่งต้นทุนการขนส่งสินค้าไม่ได้มีต้นทุนที่สูง แต่ในมุมมองคือ มันมีต้นทุนที่มองไม่เห็น ไม่ปรากฏ ซึ่งเป็นพวกค่าเสียหาย ใต้โต๊ะ การคอร์รัปชัน ซึ่งส่วนนี้ก็ทำให้ผู้ประกอบการต้องรับภาระที่มากขึ้น จึงเล็งเห็นว่าทางเรือกับทางราง ย่อมจะมีต้นทุนที่น้อยกว่า จึงควรผลักดันและส่งเสริมการขนส่งทางนี้ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>6. นายภัสกร ช่วยวงศ์ นักธุรกิจเครือข่ายอิสระ</p> <p><u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● การศึกษาโครงการนี้ ส่วนใหญ่เป็นการศึกษาการขนส่งทางบก แต่ในมุมมองแล้ว การขนส่งสินค้าในปริมาณที่มาก จะเป็น การขนส่งทางเรือ อีกทั้ง ถ้าหากยกตัวอย่างให้เห็นภาพชัดเจนมากยิ่งขึ้น ก็จะได้เห็นว่าประเทศที่มีท่าเรือชายฝั่ง จะมีเศรษฐกิจที่เติบโตเป็นอย่างมาก หาก ประเทศไทยซึ่งก็มีทรัพยากรที่พร้อมอยู่แล้ว มีทะเลทั้งสองฝั่ง หากได้รับการผลักดันในด้านนโยบาย ก็สามารถพัฒนาโลจิสติกส์ทางน้ำ ให้มีการขุดคลอง ผลักดันทางเรือให้มากขึ้น ทำให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มากขึ้น 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>7. นายสัญญา บริบูรณ์ หัวหน้าแผนกลูกค้าสัมพันธ์ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนที่เกิดจากการขนส่งสินค้า จะมีใน 2 ส่วนคือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง เช่น ค่าน้ำมัน ค่าจ้างแรงงาน คนขับรถ และอีกส่วนคือค่าใช้จ่ายนอกระบบ ค่าสวย จึงไม่ทราบว่าทางโครงการมีการศึกษาและสอบถามผู้ประกอบการถึงค่าใช้จ่ายในส่วนนี้หรือไม่ 	<p>นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> แบบสอบถามที่ใช้กับทางผู้ประกอบการมีคำถามและขอให้ผู้ประกอบการตอบในส่วนนี้ เพื่อนำไปใช้ประเมินต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งหมด
<p>8. นายทศพล ยอดศรี อธิตรองผู้อำนวยการโรงเรียนหาดใหญ่ <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนโลจิสติกส์ของการขนส่งทางบกมีต้นทุนที่สูงเนื่องจากปัญหาของการคอรัปชั่น จึงอยากให้มีการผลักดันส่งเสริม ทั้งทางนโยบาย ให้มีการขนส่งทางอื่น ๆ ให้มากขึ้น เช่น ทางเรือ ทางราง เพราะหากจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์สิ่งที่ควรทำมากที่สุดคือการไปพัฒนาทางรางกับทางเรือ ซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่า แต่ทำไมปัจจุบัน ยังมีแต่การไปพัฒนาทางบกทั้งนี้อยากให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมทุกด้าน 	<p>นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> โครงการนี้ที่ต้องศึกษาโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เนื่องจากข้อมูลของประเทศไทยซึ่งเคยทำการศึกษา นั้นเป็นข้อมูลที่เก่าแล้ว จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนข้อมูลระบบฐานข้อมูล การคำนวณโครงสร้างใหม่ ว่าตัวแบบในปัจจุบันมีการปรับเปลี่ยนไปอย่างไร เมื่อประเทศเริ่มมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อจะสะท้อนให้เห็นระดับต้นทุนโลจิสติกส์ที่เปลี่ยนแปลงไป และทั้งนี้ทาง สศช. ก็มีการระบุข้อเสนอแนะให้เกิดการพัฒนาโลจิสติกส์ในทุกกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็นทางบกทางเรือ ทางราง และทางอากาศ
<p>9. นายนิยม ชูชื่น ผู้อำนวยการวิทยาลัยชุมชนสงขลา <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ควรจะอย่างน้อยน่าจะมีสัก 3 ส่วนที่ต้องศึกษา คือ 1. หน่วยงานที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ ส่วนการจัดการกับสินค้าการบรรจุภัณฑ์ ทียบ่อ 2. การปฏิบัติงาน การจัดส่งสินค้า การสั่งซื้อตามช่องทางต่าง ๆ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ก็เป็นต้นทุนชนิดหนึ่ง 3.การเคลื่อนย้าย การขนส่งต่าง ๆ โดยอย่างน้อยที่สุดในการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ ควรจะประกอบด้วยการศึกษา 3 อย่างนี้ และหากจะมีเพิ่มเติมในการศึกษาอื่น ๆ ก็ตามแต่เห็นสมควรของที่ปรึกษา 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>10. นายวีระ ไชยสินโน นายทะเบียนพรรคคลองไทย <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> อยากให้ทาง สศช. ช่วยผลักดันและส่งเสริมทั้งด้านนโยบาย หรือการขับเคลื่อนการขนส่งทางทะเล ให้มีโครงการขุดคลองเชื่อมชายฝั่ง 2 ฝั่ง ตามแนวเส้นทางจังหวัดกระบี่ พัทลุง ตรัง สงขลา นครศรีธรรมราช โดยเป็นสิ่งที่ชาวบ้าน หรือคนในพื้นที่ก็เห็นตรงกันถึงแนวทางการพัฒนาในส่วนนี้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจอย่างมาก จึงอยากให้ทาง สศช. รับทราบและนำไปผลักดันให้เกิด พรบ. นโยบายนี้ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>11. ดร.แสนศักดิ์ ศิริพานิช นักวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้นทุนโลจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การขนส่ง การลดต้นทุนในส่วนต่าง ๆ ไม่เพียงแต่ลดต้นทุนของการขนส่ง แต่ต้นทุนโลจิสติกส์ที่จะลดลงได้ เพราะว่าการผลักดันเชิงนโยบาย และส่งเสริมระบบการขนส่งทางอื่น ๆ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>12. จ.อ.พิชญ์ อินจันทร์ ประธานสภาองค์กรชุมชน <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ปัจจุบันสินค้าการเกษตรทางภาคใต้ ราคาตกต่ำเป็นอย่างมาก การขนส่งและกระจายสินค้ายังไม่ดีเท่าที่ควร ทั้งที่หากพิจารณาไป ประเทศไทยมีเส้นทาง ช่องทางที่เหมาะสม หรือทรัพยากรที่พร้อมต่อการพัฒนาประเทศ ในการพัฒนาประเทศไปเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า ขนส่งทางเรือ จึงอยากให้ผลักดันการขุดคลองเชื่อมโยงน่านน้ำ นำไปสู่การขนส่งทางเรือ ถ้าขุดคลองก็จะสามารถนำไปสู่การขนส่งทางเรือให้มากขึ้น มูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศก็จะเติบโตมากขึ้น สร้างงานให้คนในพื้นที่ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>13. นางสาวเนาวรัตน์ กัลยาเวทย์ ผู้จัดการฝ่ายบริหารงานทั่วไป บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ปัจจุบันค่าใช้จ่ายที่ทำเรือสำลีสงขลาหรือทางด่านศุลกากร แม้ว่าค่าใช้จ่ายบางประการจะถูกกว่าท่าเรือหลายแห่ง แต่เมื่อรวมต้นทุนทั้งหมดจะสูงกว่าที่อื่น เพราะมาจากค่าระวางเรือ และเมื่อพิจารณาในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย ก็จะเห็นว่า ทุกท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านจะมีในส่วนของการขนถ่าย แต่ในประเทศไทยยังไม่มีที่ไหนมี ทำให้เรือที่จะมาใช้บริการที่ทำเรือสงขลาหรือที่ทำเรืออื่น ๆ ในประเทศไทย ต้องมีครุภัณฑ์เรือขนส่งสินค้าของตนเอง ซึ่งก็กินพื้นที่ของสินค้าที่ขนมา จึงส่งผลให้ต้นทุนต่อปริมาณที่ขนส่งสูงกว่าประเทศรอบข้าง จึงอยากให้ทาง สศช. ช่วยผลักดันให้มีนโยบายกำหนดให้ท่าเรือสามารถมีครุภัณฑ์ได้ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>14. นายวิชาญ ช่วยชูใจ ผู้สื่อข่าวและนักจัดรายการวิทยุ <u>ให้ข้อมูลเพิ่มเติม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้นทุนโลจิสติกส์ที่สำรวจในปัจจุบัน ยังมีความผิดพลาดอยู่ เนื่องจากต้นทุนบางประการที่ยังไม่สามารถระบุได้ จึงทำให้บางที่ก็ไม่สามารถแจกรายละเอียดต้นทุนแต่ละชนิดได้ ทุกครั้งในการสำรวจของโครงการต่าง ๆ ก็ไม่สามารถพบต้นทุนที่แท้จริงที่เกิดขึ้นได้ จึงทำให้ข้อมูลในการศึกษาไม่สมบูรณ์ 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
	<p>นางธิดา พัชธรธรรม ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน ประธานการประชุม</p> <p>ตอบชี้แจง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการศึกษาโครงการครั้งนี้ จะมีทั้งในส่วนการจัดสัมมนา พร้อมกันนี้ก็จะมีการให้ทีมสำรวจสอบถามต้นทุนไปยังผู้ประกอบการ และทำการลงพบผู้ประกอบการกลุ่มย่อย เพื่อให้แบบสอบถามที่ได้รับมีข้อมูลที่สมบูรณ์ที่สุด และมีความน่าเชื่อถือ โดยทาง สศช. วางแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ แต่การที่จะรับทราบต้นทุนดีขึ้นอย่างไร จึงต้องมีตัวชี้วัดที่ทำให้ต้องศึกษาโครงการนี้ขึ้นมา ซึ่งก็คือต้นทุนโลจิสติกส์ และสามารถนำไปสู่การพัฒนาการขนส่งในประเทศไทยได้ โดยที่ประเทศไทยจะมีการขนส่งใน 2 ส่วนหลัก ๆ คือ ขนไปขาย เป็นการขนส่งทางเรือ กับขนเพื่อใช้ในประเทศ ซึ่งก็ต้องผ่านทางถนน การใช้เชื้อเพลิงที่ค่อนข้างมาก และอาจมีการพัฒนาไปขนส่งทางราง โดยในที่ประชุมในวันนี้ ส่วนใหญ่จะพูดถึงการพัฒนาคลองไทย ซึ่งในส่วนนี้ก็เป็นยุทธศาสตร์ชาติ ที่มีการพิจารณาและผลักดันมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามการจะทำโครงการใหญ่ ๆ แบบนี้จำเป็นต้องพิจารณาในทุกด้านอย่างรอบคอบ ถึงต้นทุนและความเป็นไปได้ ผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ความเป็นไปได้ในการเกิดโครงการ สำหรับการจัดสัมมนาโครงการในครั้งนี้ จะรับข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอมา จะสรุปและผลักดัน นำไปต่อยอด เป็นข้อเสนอแนะต่อไป

การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 2 ราย มีรายละเอียด ดังนี้

- 1) นายวุฒิศักดิ์ เนียมหะ
 - อยากให้รัฐบาลสร้างรายได้ให้ประเทศโดยการสร้างคลองไทย เพื่อทำให้เป็นศูนย์กลางการค้าระดับโลก และเป็นประเทศที่รวยติดลำดับต้นๆของโลกได้ภายในไม่เกิน 7 – 8 ปี ดีกว่าขุดน้ำมัน เพราะการขุดมาใช้ ทำให้หมดไปเรื่อยๆแต่คลองไทยจะมีรายได้เพิ่มขึ้นทุกปี
- 2) นายอรรถพล จันทร์ฉุย บริษัทโซติวิวัฒน์อุตสาหกรรมการผลิต จำกัด
 - ควรมีตัวอย่างแสดงการคำนวณต้นทุน เพื่อองค์กรที่สนใจจะสามารถนำมา Benchmark และประยุกต์ใช้ร่วมกันได้
 - อยากทราบถึงต้นทุนมวลรวมด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดของประเทศ



3. สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการสัมมนา

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการสัมมนา จำนวน 31 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการสัมมนาส่วนใหญ่ ร้อยละ 32.26 อยู่หน่วยงานส่วนราชการ/รัฐวิสาหกิจ รองลงมาอยู่บริษัทจำกัด/ห้างหุ้นส่วนจำกัด ร้อยละ 25.81 หน่วยงานภาคเอกชน/องค์กรธุรกิจเอกชน ร้อยละ 25.81 และสถาบันการศึกษา ร้อยละ 12.90 ตามลำดับ

2) ความคิดเห็นต่อโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

(2.1) หน่วยงาน/องค์กร/บริษัท ส่วนใหญ่ที่สังกัดร้อยละ 48.39 ให้บริการหรือปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับงานด้านโลจิสติกส์ระดับมาก รองลงมาร้อยละ 32.26 อยู่ระดับปานกลาง และร้อยละ 19.35 ระดับน้อย

(2.2) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ เห็นว่าจำเป็น ร้อยละ 83.87 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 9.68 และคิดว่าไม่จำเป็น ร้อยละ 6.45

(2.3) ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าสาระการประชุมในครั้งนี้จะนำไปใช้ประโยชน์ ในการเพิ่มพูนความรู้ของตนเอง ร้อยละ 45.00 รองลงมานำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน ร้อยละ 30.00 มอบให้หน่วยงานไว้ใช้ประโยชน์ต่อไป ร้อยละ 22.50 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 2.50

(2.4) ความคิดเห็นต่อประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษต่อการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ข้อมูลต้นทุนมีทั้งส่วนของ Official และ Unofficial ดังนั้นในการคำนวณต้นทุน ควรที่จะนำข้อมูลนั้นมาคำนวณด้วย

- ต้นทุนแฝงแบบบังคับ คือค่าใช้จ่ายที่ไม่ดี
- ต้นทุนของหน่วยงานโลจิสติกส์
- ต้นทุนกับกระบวนการปฏิบัติงาน
- ต้นทุนกับการขนส่งสินค้า
- การจำลองต้นทุนขนส่งทุกระบบ ได้แก่ ระบบขนส่งทางเรือ ระบบขนส่งทางรางรถไฟ และระบบขนส่งทางรถยนต์ ฯลฯ

- ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความโปร่งใสในการทำงาน
- ข้อมูลที่ไม่ตรงกับสภาพปัญหาจริงที่เกิดขึ้นในสังคมปัจจุบัน
- ขนาดของกิจการที่สำรวจ
- การนำข้อมูลที่ได้รับไปใช้ประโยชน์
- ความต่อเนื่องของการจัดเก็บ และระยะเวลาแสดงข้อมูล
- ข้อมูลที่เป็นจริง

3) การรับรู้ข่าวสารโครงการ

(3.1) เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามรับฟังข้อมูลการประชุมแล้ว มีความเข้าใจในแนวทางการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ร้อยละ 48.39 เข้าใจระดับปานกลาง รองลงมาเข้าใจมาก ร้อยละ 29.03 เข้าใจน้อย ร้อยละ 16.13 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 6.45

(3.2) ข้อมูลโครงการ และประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการทราบเพิ่มเติม

- ต้องการให้ศึกษาแนวทางการสร้างคลองไทย แนว A9 เพื่อระบบโลจิสติกส์ทางเรือได้สามารถเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

- ต้องการทราบต้นทุนโลจิสติกส์ที่แท้จริง หรือใกล้เคียงที่สุด เพราะเท่าที่รับทราบโดยส่วนใหญ่ ไม่สะท้อนความจริงเท่าที่ควร จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่ค่อยให้ความร่วมมือ

- ขั้นตอนการดำเนินงาน



- ต้นทุนโลจิสติกส์ แยกตามขนาดสถานประกอบการ
- ต้นทุนการค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เปรียบเทียบกับระบบปกติ
- ต้นทุนกระบวนการบริหารจัดการแยกเป็นภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคอุตสาหกรรม
- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางเรือ และทางราง
- ต้องการศึกษาคือข้อมูลในโครงการไปพร้อมกับทาง สศช. เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนในการจัดทำ

ข้อมูลให้เกิดประสิทธิภาพของการจัดทำแผนของโครงการ

(3.3) ช่องทางรับข้อมูลข่าวสารที่ผู้ตอบแบบสอบถามสะดวกส่วนใหญ่ ต้องการทางเว็บไซต์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร้อยละ 29.03 รองลงมาต้องการทราบทาง E-mail ร้อยละ 27.42 ทางการประชุมโครงการ ร้อยละ 24.19 ทางแผ่นพับ ร้อยละ 16.10 SMS ทางโทรศัพท์ และทางโทรศัพท์ ร้อยละ 1.61 เท่ากัน

4) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการสอบถาม

- ควรมีแบบสอบถามทางระบบออนไลน์
- ควรเพิ่มเวลาในการสัมมนาให้มากกว่านี้
- ควรมีกุ่มไลน์ของผู้สัมมนา เพื่อนำเสนอความคิดเห็นเพิ่มเติมได้ในภายหลัง
- การเข้าถึงฐานข้อมูลที่ใช้เป็นปัจจัยในการนำมาเป็นข้อมูล

5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ควรประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้
- ควรดำเนินการระบบขนส่งทางรางให้สมบูรณ์
- ควรให้มีการศึกษาเชิงลึกการขุดคลองไทย แนว A9
- ให้สอบถามข้อมูลผู้ประกอบการโดยตรง
- วิเคราะห์แนวโน้มต้นทุนระบบโลจิสติกส์ ในอนาคต และแนวทางการพัฒนาอย่างครบวงจรให้

เชื่อมโยงกัน

- ควรมีการศึกษาข้อมูลในระยะเวลาที่เหมาะสม โดยศึกษาเชิงลึกในภาพลักษณ์ และปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละพื้นที่ตามผู้ประกอบการแต่ละที่พบเจอ

- ควรมีเอกสาร PowerPoint ให้ในที่ประชุม หรือ QR Code
- ต้องการให้เกิดเป็นรูปธรรม และเหตุผลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการยอมรับจากผู้ประกอบการ

โลจิสติกส์



ภาพบรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 เวทีที่ 2 (สงขลา)



นางธิดา พัชธรธรรม
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
ประธานการประชุม



ดร.ฤกษ์ ฉายแสงธรรม
ผู้จัดการโครงการ
กล่าวรายงาน



นายสิรภพ สุวรรณเกสร
ผู้ประสานงานโครงการ
ผู้ดำเนินรายการ



นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์
นักวิชาการด้านโลจิสติกส์



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร่วมแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามในเวทีสัมมนา

**ผลการสัมมนา ครั้งที่ 1 เวทีที่ 3 (ภาคเหนือ) จังหวัดเชียงใหม่**

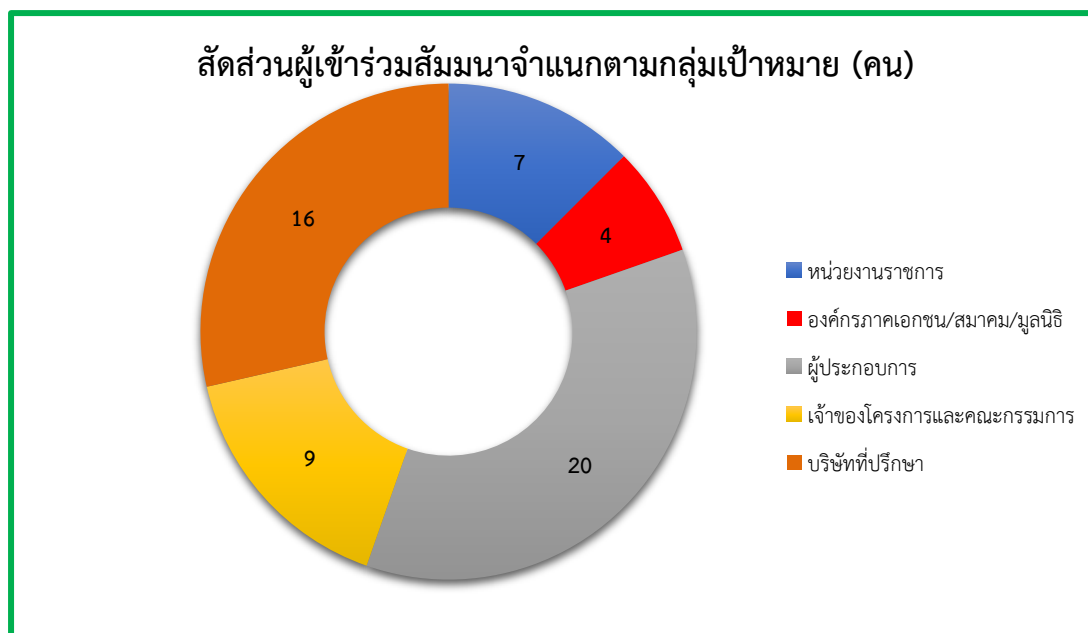
ในการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 เวทีที่ 3 ในส่วนภาคเหนือ โดยกำหนดจัดที่จังหวัดเชียงใหม่ จัดขึ้นเพื่ออธิบายการดำเนินงานในการศึกษาพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในวันพฤหัสบดีที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องสุพรรณิการ์ โรงแรมคุ้มภูคำ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยมี นางธิดา พัชธรรม ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน เป็นประธานในการสัมมนา และ ดร.กฤศ ฉายแสงเดือน ผู้จัดการโครงการ เป็นผู้กล่าวรายงาน โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมดจำนวน 56 คน ซึ่งมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

1. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกได้ดังนี้

มีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมด 56 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงในแผนภาพ และรายละเอียดด้านล่าง ได้ดังนี้

(1.1) หน่วยงานราชการ	7	คน
(1.2) องค์กรภาคเอกชน/สมาคม/มูลนิธิ	4	คน
(1.3) ผู้ประกอบการ	20	คน
(1.4) เจ้าของโครงการและคณะกรรมการ	9	คน
(1.5) บริษัทที่ปรึกษา	16	คน



รูปที่ 4 สัดส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย



2. สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการสัมมนาโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของแนวทางการพัฒนา และประโยชน์ในการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนา ชักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานในการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ โดยสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระเต็มที่ ดังนี้

- 1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม จำนวน 6 ราย
- 2) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 2 ราย
- 3) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 22 ราย

สรุปผลการสำรวจความคิดเห็น ในเวทีสัมมนาครั้งที่ 1 เวทีที่ 3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>1. นายเกรียงศักดิ์ ระเบิดวงศ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ในการดำเนินโครงการในครั้งนี้ ซึ่งมีการกำหนดตัวอย่างใช้เป็นตัวแทนในการสำรวจข้อมูล อย่างไรก็ตามหากเทียบกับจำนวนผู้ประกอบการที่ทางวิทยากรแจ้งไว้ว่ามีอยู่ในระบบกว่า 4 แสนราย แล้วในการดำเนินการด้วยวิธีทางสถิติในครั้งนี้ ที่ได้ข้อมูลมากกว่า 6,000 ราย หากจะให้มีความต่อเนื่องในการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลในอนาคต ที่ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงทั้งรูปแบบ ข้อมูลของทางผู้ประกอบการ จะมีวิธีการนำเสนอการจัดเก็บข้อมูลอย่างไร ปรับปรุงวิธีการเพื่อใช้ในการรวบรวมข้อมูลอย่างไร โครงการแบบนี้ หรือการรวบรวมข้อมูลแบบนี้ควรจะทำทุกๆ ปี เพื่อจะตอบโจทย์หรือทำให้ข้อมูลเป็นปัจจุบันใกล้เคียงความจริงมากที่สุด สามารถใช้อ้างอิง น่าเชื่อถือ ทันสมัยกับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ที่ย่อมจะเปลี่ยนแปลงตามบริบทสังคมไปเรื่อย ๆ ตามยุคสมัย และสิ่งใดที่น่าจะเป็นความกังวลเกี่ยวกับข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ที่เปลี่ยนแปลงไป 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>2. คุณณฤมล นันทขว้าง ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท นิมชีส์เซ็นซิ่ง 1988 จำกัด <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● สอบถามเกี่ยวกับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ซึ่งจะมีต้นทุนบางอย่างที่อยู่ในส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ เรื่องต้นทุนค่าแรงของบุคคลที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ซึ่งหากยกตัวอย่างบริษัทที่ทำอยู่ จะไม่ได้มีส่วนต้นทุนต่อโลจิสติกส์ที่สูงมาก แต่ทางบริษัทเองก็พยายามจะลดต้นทุนในส่วนนี้ คือการลดต้นทุนค่าแรงของบุคลากร และในปัจจุบันก็กำลังประสบปัญหาเรื่องการขาดแคลนแรงงาน และกำลังแรงงานที่มีก็เข้าสู่ภาวะสูงวัย ทำให้อยากทราบว่าต้นทุนค่าแรงของบุคลากรแต่ละส่วน หรือแต่ละประเภทธุรกิจมี 	<p>นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์</p> <p><u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ในการศึกษาของโครงการจะมีในส่วนต้นทุนแรงงานในแต่ละส่วน หรือรายละเอียดต้นทุนต่าง ๆ อย่างไรก็ตามต้นทุนที่ศึกษาจะต้องแยกพนักงานออกตามแต่ละแผนกที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น ค่าแรงของพนักงานขับรถ รย.3 ที่ใช้ดำเนินการขนส่ง ก็จะอยู่ในส่วนของต้นทุนรถ รย.3 แต่ถ้าเป็นพนักงานของคลังสินค้าก็จะอยู่ในส่วนพนักงานคลังสินค้า จึงต้องมีการจำแนก แยกประเภทพนักงานบุคลากรในส่วนต่าง ๆ ออกตาม ประเภทต้นทุนของข้อมูล คือ ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการถือครองสินค้า และ



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>ความแตกต่างกันอย่างไร ซึ่งบริษัทที่ทำอยู่จะเป็นธุรกิจที่ใช้แรงงานในการขนส่งเป็นหลัก ก็จะได้รับผลกระทบจากปัญหานี้ และก้อยากทราบถึงภาพรวมของประเทศไทย หรือในอาเซียน ต้นทุนแต่ละที่เป็นเท่าไร หรือกระทั่งต้นทุนแต่ละหน่วยธุรกิจ มีความแตกต่าง หรือเป็นเท่าไร เพื่อจะได้ใช้เป็นฐานในการเปรียบเทียบ และนำไปสู่การปรับตัวในธุรกิจได้ และตนเองก็พบว่า การนำเสนอต้นทุนของแต่ละหมวดธุรกิจ แม้ว่าจะเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าเหมือนกัน แต่ก็มีต้นทุนที่แตกต่างกัน เนื่องจากว่าประเภทธุรกิจหรือสินค้าที่ต่างกันออกไป ดังนั้นถ้าอยากทราบข้อมูลที่เผยแพร่ในส่วนนี้จะศึกษาได้จากที่ไหน</p>	<p>ต้นทุนการบริหารจัดการ ดังนั้นการค่าแรงของพนักงาน ก็จะอยู่ในต้นทุนการบริหารจัดการ โดยการศึกษาในครั้งนี้ก็จะมีการแสดงสัดส่วนต้นทุนแต่ละประเภท แต่ละหมวดธุรกิจ จำแนกออกมาเพื่อแสดงลักษณะโครงสร้างต้นทุนแต่ละอย่าง แต่ในการเปรียบเทียบกับต้นทุนของประเทศเพื่อนบ้าน หรือในภูมิภาคอาจมีปัญหา และอุปสรรคอยู่บ้าง เพราะจากการศึกษางานวิจัยของประเทศเพื่อนบ้าน ยังไม่มีการนำเสนอรายละเอียดต้นทุนต่างๆ ออกมา เป็นการนำเสนอสัดส่วนต่อยอดขายแบบนี้มากกว่า พร้อมกับที่ปรึกษาหารือข้อเสนอแนะขอไปตรวจสอบเรื่องการเปิดเผยข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทธุรกิจ ว่ามีแหล่งที่มาไหน</p>
<p>3. นายติณห์ เจริญใจ ผู้อำนวยการกองโลจิสติกส์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ด้วยบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานกองโลจิสติกส์ก็คือ การเข้าไปพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้กับสถานประกอบการ ทั้งการจ้างที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญ เข้ามาศึกษาด้านการวางระบบเพื่อนำไปใช้กับทางสถานประกอบการให้มีระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และปัญหาที่พบจากการทำงานกับทางผู้ประกอบการเอง ก็พบว่า ผู้ประกอบการมีความต้องการ ที่อยากจะทราบถึงต้นทุนของบริษัทที่อยู่ในกลุ่มธุรกิจหรือประเภทเดียวกัน เพื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายหรือต้นทุน เพื่อทราบว่าบริษัทตนเองดีหรือไม่ดีอย่างไร ยังขาดประสิทธิภาพเมื่อเทียบกับบริษัทอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกันอย่างไร ในปัจจุบัน จึงมีอาจารย์ที่ปรึกษาบางท่าน ได้นำการพัฒนาการศึกษาแบบสำรวจ เพื่อให้ผู้ประกอบการสะดวกในการตอบแบบสอบถาม เพื่อนำไปใช้ในการศึกษา อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่ได้ ก็ไม่สามารถนำไปเปิดเผยได้ ต้องเก็บเป็นความลับของแต่ละสถานประกอบการ แต่ก็ได้มีการนำการศึกษาที่ทำอยู่ไปวางระบบโลจิสติกส์แต่ละสาขาอุตสาหกรรม แต่ยังเป็นโครงการศึกษาระดับเล็ก ซึ่งหากได้รับความร่วมมือที่ดี หรือมีผู้สนใจมากขึ้น ก็อาจจะมีผลผลักดันให้เป็นโครงการศึกษาที่ใหญ่ขึ้น และนำไปสู่การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลที่ได้รับกับทางผู้ประกอบการ ทั้งตัวเลข หรือผลการศึกษาที่ได้ต่อไปในอนาคต ซึ่งตัวเลขที่ได้ก็อาจส่งผลกระทบต่อจิตใจ หรือปรับตัวของผู้ประกอบการเพื่อใช้ประโยชน์ต่อการดำเนินการกับธุรกิจของตนเอง 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น พร้อมกับชี้แจงว่าเมื่อโครงการนี้ศึกษาแล้วเสร็จ ก็จะมีการเปิดเผย ชี้แจงตัวเลขต้นทุนที่ได้รับจากการศึกษา</p>



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
	<p>นายกฤต ฉายแสงเดือน คณะผู้ศึกษา <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none">● ปัญหาที่ได้รับการศึกษาครั้งนี้ คือในส่วนของการเก็บข้อมูล หากในอนาคต การศึกษาโครงการนี้แล้วเสร็จ หากจะมีการพัฒนาการจัดเก็บฐานข้อมูลกับทางผู้ประกอบการ เหมือนกับการสำรวจข้อมูลประชากรทุกๆ 5 ปี ผู้ประกอบการจะให้ความร่วมมือได้ไหม พร้อมกับจะพัฒนาวิธีการเก็บข้อมูลแบบออนไลน์กับทางผู้ประกอบการเพื่อความสะดวกในการตอบแบบสำรวจ หรือกรอกข้อมูล ซึ่งหากนำระบบฐานข้อมูลออนไลน์มาใช้ในการเก็บข้อมูลในอนาคต ก็อาจจะสามารถลดจำนวนบุคลากรในการสำรวจลงไปได้ หากได้รับการร่วมมือ หรือการกรอกแบบสำรวจออนไลน์จากสถานประกอบการ
	<p>นายสิรภพ สุวรรณเกสร คณะผู้ศึกษา <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none">● การประมวลผล หรือการเก็บข้อมูลของการศึกษาโครงการในครั้งนี้ ยังไม่สามารถกรอกแบบสำรวจผ่านระบบออนไลน์ได้ เนื่องจากปัญหาและอุปสรรคของการจัดทำโค้ดที่จะให้กับทางผู้ประกอบการ อาจก่อให้เกิดปัญหาในการเปิดเผยข้อมูล จึงยังคงใช้การสำรวจ โดยให้ทางทีมงานประสาน หรือกรอกด้วยการส่งแบบสำรวจให้กับทางผู้ประกอบการโดยตรง แต่ในอนาคตก็จะนำระบบตรงส่วนนี้พัฒนาต่อไป พร้อมทำการชี้แจงแบบสำรวจที่ให้กับทางผู้ประกอบการตอบคำถามในการสัมมนาครั้งนี้ จะเป็นกับคนละอย่างกับที่ใช้ในการสำรวจของโครงการ เพียงแต่เมื่อทำการศึกษาทำให้ยังขาดข้อมูลบางอย่าง จึงทำแบบสอบถามเพื่อขอข้อมูลบางส่วนเพิ่มเติม
	<p>นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none">● ตัวแบบสอบถามที่แจ้งในวันนี้ จะเป็นคนละส่วนกับที่ใช้สำรวจกับทางผู้ประกอบการในโครงการ โดยพบว่าคำตอบที่ได้รับจากการสำรวจกับทางผู้ประกอบการในส่วนต้นทุนบริหารจัดการ ต้นทุนที่ได้ยังไม่มีชัดเจน ว่าสัดส่วนต้นทุนในการจัดการบริหารด้านโลจิสติกส์เป็นสัดส่วนเท่าไร เพราะคำตอบที่ได้เกือบทั้งหมดจะเป็นต้นทุนการจัดการบริหารโดยรวมของทั้งบริษัท จึงต้องการตัวเลข หรือสัดส่วนเพื่อไปประกอบการศึกษาเพิ่มเติม



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>4. นายณัฐพิพล ศิริรังคมานนท์ ผู้จัดการบริษัท ที.เค.เอ็กซ์เพรส โลจิสติกส์ จำกัด <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ปัญหาที่พบในบริษัท ที่เคยทำมาเกี่ยวกับการขนส่งก็คือ ปัญหาต้นทุนโลจิสติกส์ที่ยังคาดเคลื่อน และไม่นิ่ง เช่น ต้นทุนการขนส่งจากกรุงเทพขึ้นมาเชียงใหม่ จะสูงกว่าการขนส่งจากเชียงใหม่ลงกรุงเทพ ทั้งที่ความจริงไม่น่าเป็นเช่นนั้น ด้วยระยะทาง การใช้พาหนะขนส่งที่เป็นแบบเดียวกัน แต่ต้นทุนกับแตกต่างกัน จึงอยากเรียนถามกับหน่วยงาน สศช. ที่เกี่ยวข้องจะมีการดำเนินการ หรือนโยบายในการแก้ไขปัญหาตรงนี้อย่างไร เพราะตนเองก็เป็นบริษัทขนาดเล็ก บางครั้งในการขนส่งสินค้าก็มีการตีรถเปล่าขึ้นมาเพื่อรับสินค้าไปกระจายอีกที มันน่าจะมีจุดศูนย์กลางในการกระจายสินค้า และในปัจจุบัน การประกอบกิจการของบริษัทตนเอง ส่วนใหญ่คู่แข่งของทางบริษัทไม่ได้มาจากในประเทศ จะเป็นบริษัทของต่างประเทศ พร้อมก็อยากให้หน่วยงานมาเป็นตัวแทน การให้ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้าง หรือพัฒนาบริษัทในท้องถิ่น ให้ปรับตัว หรือมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการเป็นบริษัทกระจายสินค้าในส่วนภูมิภาค 	<p>นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับความคิดเห็น พร้อมชี้แจงว่า ตอนนี้ทางภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็รับทราบปัญหาตรงนี้ ในอนาคตหรือการจัดการแก้ปัญหาที่อาจจะมีการสร้างศูนย์เพื่อกระจายสินค้า และการจะมีการเข้าไปให้ความรู้ ในเรื่องการบริหารจัดการกับทางบริษัทให้มากขึ้น
<p>5. นางสาวเบญจมาภรณ์ คงกระพันธ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากในการศึกษาโครงการครั้งนี้ ของทางที่ปรึกษา มีการศึกษาและสำรวจผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงใหม่ จึงอยากเรียนถามว่ามีผู้ประกอบการท่านใด ในภาคการเกษตร ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร มีปัญหาและอุปสรรคใดบ้าง ในพื้นที่ภาคเหนือ เพื่อจะได้รับฟังและนำปัญหาตรงนี้ ไปแก้ไข และปรับเปลี่ยนพัฒนาเป็นระดับนโยบายต่อไป 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>6. นายณัฐพล นันทขว้าง ผู้เชี่ยวชาญพิเศษบริหารโครงการ บริษัท นิมชีส์เฮงซ่ง 1988 จำกัด <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในอนาคตทางบริษัทมีแนวคิดว่าจะมีการพัฒนารูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกพลังงานไฟฟ้า เพราะน่าจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลง ดังนั้นทางรัฐบาล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีนโยบาย หรือการส่งเสริมแนวคิดนี้หรือไม่ เพราะหากมีก็อาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของธุรกิจได้ 	<p>นางธิดา พัชธรธรรม ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน ประธานการประชุม <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> คิดว่าในอนาคตอันใกล้ หรือระยะแรกรถบรรทุกที่ใช้พลังงานไฟฟ้า น่าจะยังไม่เกิด หรือยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน เพราะรถที่ใช้บรรทุกส่วนใหญ่ในปัจจุบันต้องใช้แรงขับเคลื่อนที่สูง จึงยังต้องพึ่งพาน้ำมันดีเซลอยู่ ซึ่งน้ำมันดีเซลในปัจจุบัน ก็มีการผลิตให้มีส่วนผสมของปาล์มน้ำมันมากขึ้น และการอุดหนุนค่าน้ำมันจากภาครัฐ เพื่อให้ต้นทุนตรงนี้ถูกลงจะได้ช่วยทางเกษตรกร หรือธุรกิจที่มีการใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ก็จะมีต้นทุนที่ไม่สูงมากนัก หากจะมีการใช้รถพลังงานไฟฟ้า น่าจะเริ่มจากรถยนต์ส่วนบุคคลก่อน และ



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
	สำหรับปัญหาที่ได้รับฟังในวันนี้ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ ก็สามารถแจ้ง หรือแสดงความคิดเห็นผ่านทาง Facebook ของ สศช. หรือกองโลจิสติกส์ได้ จะได้มีการนำปัญหาดังนี้ไปพัฒนาเป็นเชิงนโยบาย เพื่อแก้ไข ออกมาเป็นแผนปฏิบัติการต่อไปในอนาคต ทั้งการแก้ไขเชิงนโยบายหรือ Hard side แต่อย่างไรก็ตาม Soft side ประเด็นปัญหาที่พบจากผู้ประกอบการโดยตรง ในส่วนนี้บางครั้งภาครัฐก็ยังขาดความรู้ หรือปัญหาที่พบในส่วนนี้ จึงอยากให้ผู้ประกอบการนำปัญหาเหล่านี้ มาแจ้งกับทางหน่วยงาน หรือร้องเรียนนำเสนอประเด็นตรงนี้ให้กับทาง สศช. รับทราบ ซึ่ง สศช. ก็จะได้นำในส่วนนี้ไปเป็นข้อเสนอแนะ และนำไปชี้แจงกับทางกระทรวงหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ให้รับแก้ไข และปรับปรุงต่อไป

การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมสัมภาษณ์ได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 2 ราย มีรายละเอียด ดังนี้

- นายอภิวุฒิ สวนกุหลาบ Kerry Express :-
 - ปัญหาที่อาจเกิดขึ้น เช่นอุบัติเหตุในการขนส่งสินค้า การประกันสินค้า และสินค้าที่ผิดกฎหมายปัจจัยต่าง ๆ มีผลต่อต้นทุนหลักทั้งหมด
 - เมื่อสำรวจแล้วผู้ประกอบการต้องการให้ภาครัฐช่วยสนับสนุนเพื่อการพัฒนา เช่น กลุ่มสินค้า Online และกลุ่ม Import Export
- นางสาวเบญจมาภรณ์ คงกระพันธ์ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
 - ในการจัดทำเล่มรายงาน ขอให้บรรจุประเด็นปัญหา/อุปสรรค ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ด้านการผลิตเกษตรอุตสาหกรรม ฯลฯ จากผู้ประกอบการไว้ในเล่มรายงาน เพื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะนำไปใช้ประโยชน์ได้ต่อไป

3. สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการสัมภาษณ์

ผู้เข้าร่วมสัมภาษณ์ได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการสัมภาษณ์ จำนวน 22 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 68.18 อยู่บริษัทจำกัด/ห้างหุ้นส่วนจำกัด รองลงมาอยู่หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 22.73 และหน่วยงานภาคเอกชน/องค์กรธุรกิจเอกชน ร้อยละ 9.09 ตามลำดับ

2) ความคิดเห็นต่อโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

(2.1) หน่วยงาน/องค์กร/บริษัท ส่วนใหญ่ที่สังกัดร้อยละ 45.45 ให้บริการหรือปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับงานด้านโลจิสติกส์ระดับปานกลางและมากเท่ากัน รองลงมาร้อยละ 9.09 อยู่ระดับน้อย

(2.2) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ เห็นว่าจำเป็น ร้อยละ 77.27 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 13.64 และคิดว่าไม่จำเป็น ร้อยละ 9.09



(2.3) ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าสาระการประชุมในครั้งนี้จะนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน ร้อยละ 46.43 รองลงมาใช้เพิ่มพูนความรู้ของตนเอง ร้อยละ 28.57 มอบให้หน่วยงานไว้ใช้ประโยชน์ต่อไป ร้อยละ 21.43 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 3.57

(2.4) ความคิดเห็นต่อประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษต่อการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- การพิจารณาเลือกกลุ่มตัวอย่างในการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์
- ระยะเวลาในการสำรวจข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์
- การเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ทั้งด้านเทคโนโลยี นวัตกรรมใหม่ อาจทำให้การจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์มีความคลาดเคลื่อน
- การนำข้อมูลที่ได้รับไปใช้ประโยชน์
- ต้นทุนแฝงที่หน่วยงานเอกชนแบกรับ
- ข้อมูลที่เป็นจริง

3) การรับรู้ข่าวสารโครงการ

(3.1) เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามรับฟังข้อมูลการประชุมแล้ว มีความเข้าใจในแนวทางการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ร้อยละ 63.64 เข้าใจระดับปานกลาง รองลงมาเข้าใจมาก ร้อยละ 22.73 เข้าใจน้อย ร้อยละ 9.09 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 4.55

(3.2) ข้อมูลโครงการ และประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการทราบเพิ่มเติม

- ผลการคำนวณโดยใช้แบบจำลองข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์
- ควรเจาะลึกเนื้อหารายละเอียดในประเด็นต่างๆให้มากขึ้น
- สัดส่วนต้นทุนด้านแรงงานองธุรกิจโลจิสติกส์ แยกตาม Segment ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- อยากทราบถึงต้นทุนของโลจิสติกส์ว่ามีอะไรเกี่ยวข้องบ้าง และสามารถหาข้อมูลเพิ่มเติมได้อย่างไร เพื่อนำมาคิดต้นทุนให้กับทางคณะศึกษา
- ขั้นตอนการดำเนินงาน

(3.3) ช่องทางรับข้อมูลข่าวสารที่ผู้ตอบแบบสอบถามสะดวกส่วนใหญ่ ต้องการทางเว็บไซต์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร้อยละ 38.64 รองลงมาต้องการทราบทาง E-mail ร้อยละ 31.82 ทางการประชุมโครงการ ร้อยละ 15.91 ทางแผ่นพับ ร้อยละ 9.09 และ Line/Facebook ร้อยละ 4.55

4) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการสอบถาม

- อาจใช้ข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้องได้จากหน่วยงานภาครัฐ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ BOI และตลาดหลักทรัพย์
- พัฒนา Platform ให้ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถกรอกข้อมูลทาง Online ได้สะดวก และรวดเร็วพร้อมเก็บเป็นความลับ เพื่อความปลอดภัยด้วย
- ควรเข้าไปสอบถามกับผู้ประกอบการโดยตรง เพื่อข้อมูลที่ชัดเจน และถูกต้อง
- ต้องการให้แยกต้นทุน Admin เป็นรายละเอียดของต้นทุนแต่ละประเภท
- ต้องการข้อมูลที่เป็นจริงมากที่สุด

5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- หากเป็นข้อมูลเชิงต้นทุน อยากให้ส่งเข้าบริษัทโดยตรง
- อยากให้จัดสัมมนาวิธีการคิดต้นทุน และวิธีการลดต้นทุนการขนส่ง



ภาพบรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 เวทีที่ 3 (เชียงใหม่)



นางธิดา พัชธรรม
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
ประธานการประชุม



ดร.กฤต ฉายแสงธรรม
ผู้จัดการโครงการ
กล่าวรายงาน



นายสิรภพ สุวรรณเกสร
ผู้ประสานงานโครงการ
ผู้ดำเนินรายการ



นายไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์
นักวิชาการด้านโลจิสติกส์



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน และชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร่วมแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามในเวทีสัมมนา

**ผลการสัมมนา ครั้งที่ 1 เวทีที่ 4 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) จังหวัดขอนแก่น**

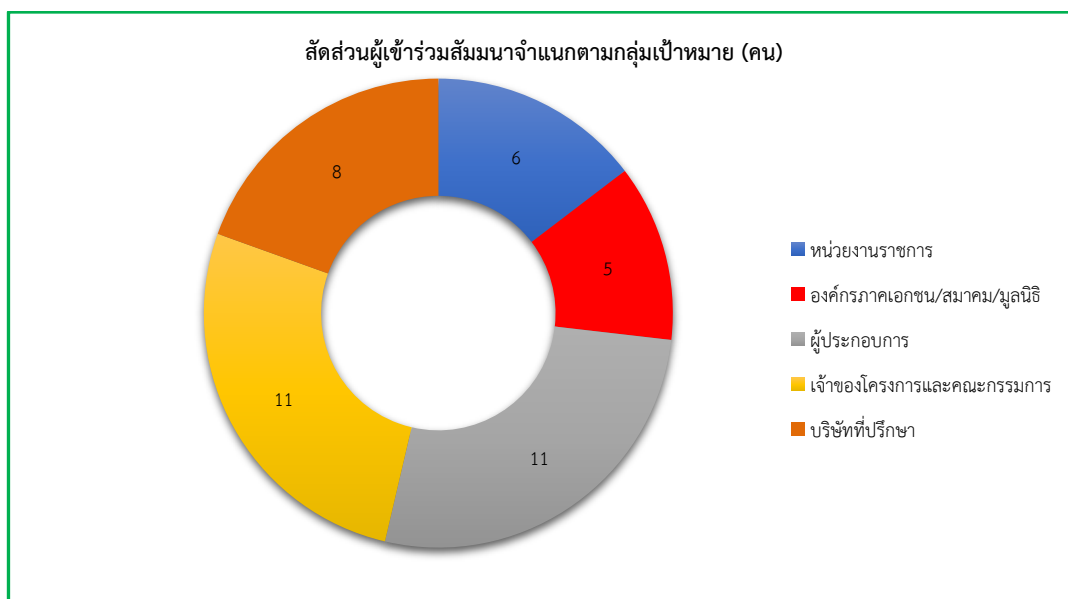
ในการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 เวทีที่ 4 ในส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยกำหนดจัดที่จังหวัดขอนแก่น จัดขึ้นเพื่ออธิบายการดำเนินงานในการศึกษาพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในวันศุกร์ที่ 24 พฤษภาคม 2562 เวลา 09.00-12.00 น. ณ โรงแรมวีวิช อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น โดยมี นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาก่อสร้างพื้นฐาน เป็นประธานในการสัมมนา และ ดร.กฤษ ฉายแสงเดือน ผู้จัดการโครงการ เป็นผู้กล่าวรายงาน โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมดจำนวน 56 คน ซึ่งมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

1. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกได้ดังนี้

มีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมด 41 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงในแผนภาพ และรายละเอียดด้านล่าง ได้ดังนี้

(1.1) หน่วยงานราชการ	6 คน
(1.2) องค์กรภาคเอกชน/สมาคม/มูลนิธิ	5 คน
(1.3) ผู้ประกอบการ	11 คน
(1.4) เจ้าของโครงการและคณะกรรมการ	11 คน
(1.5) บริษัทที่ปรึกษา	8 คน



รูปที่ 5 สัดส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

2. สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการสัมมนาโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของแนวทางการพัฒนา และประโยชน์ในการพัฒนาแบบจำลอง การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนา ชักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานในการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ โดยสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระเต็มที่ ดังนี้

- แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม จำนวน 8 ราย
- ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 0 ราย
- แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 18 ราย

สรุปผลการสำรวจความคิดเห็น ในเวทีสัมมนาครั้งที่ 1 เวทีที่ 4 โดยมีรายละเอียดดังนี้



ตารางที่ 5 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>1. นายชัยรัตน์ กิตติวรพาล กรรมการบริหารสมาคม สมาคมกลุ่มชาวไร่ไถ่ยน้ำพอง <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> โลจิสติกส์การเกษตร มีทราบว่ามีการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องอ้อยหรือไม่ และมีตัวเลข ผลการศึกษาเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรประเภทอ้อยบ้างหรือไม่ และอยากนำเสนอประเด็นการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูง เนื่องจากต้นทุนการซื้อธัญมาประกอบกิจกรรมการขนส่ง แต่จะมีระยะเวลาช่วงหนึ่งที่ต้องจอดทิ้งไว้ เพราะอาจจะไม่ใช่ฤดูกาลเก็บเกี่ยวผลผลิต ทำให้ไม่มีการวิ่งขนส่งสินค้าช่วงนั้น ตรงนี้ก็จะทำให้เกิดต้นทุน ค่าเสื่อม ค่าเช่าในการจัดการ อีกทั้งปัญหาในการตีรถเปล่าจากการขนส่งสินค้าได้แค่อย่างเดียว ตรงนี้ก็มีต้นทุนเกิดขึ้น หากมีการจัดการระบบให้การขนส่งไม่เกิดปัญหาเหล่านี้ จะช่วยลดต้นทุนต่อหน่วยได้เป็นอย่างมาก เช่นว่ามีรถเพื่อขนส่งสินค้าประเภทนี้ แต่ก็ทำให้ระบบให้ว่าช่วงเวลาหนึ่ง ก็สามารถนำไปขนส่งสินค้าอีกประเภทไปด้วย ไม่ให้รถจอดทิ้งไว้ ไม่สามารถก่อมูลค่าขึ้นมาได้ อาจจะเป็นการสร้างระบบการเชื่อมต่อทางเว็บไซต์ประกาศรับงาน หรือใครต้องการให้รถมาวิ่งงาน ก็สามารถเจรจาได้อย่างง่าย เข้าถึงกันได้ง่ายมากขึ้น 	<p>นายสิรภพ สุวรรณเกสร นักวิชาการเศรษฐศาสตร์ <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็น และเรียนนำเสนอว่าในการศึกษาโครงการครั้งนี้ เรามีการศึกษาในหมวดเกษตรเป็นหมวดใหญ่ก่อนในภาพรวม แต่ก็น่าจะมีการขนส่ง หรือผู้ประกอบการเกี่ยวกับอ้อยอยู่บ้าง แต่การศึกษาเฉพาะเรื่องพืช ยังไม่ได้ศึกษาเจาะจงลึกลงไปเฉพาะแต่ละประเภท ดังนั้นจะเป็นการศึกษาต้นทุน สัดส่วนในหมวดเกษตร เป็นภาพรวมก่อน และอ้อยส่วนใหญ่จะเป็นการขนย้ายสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ เนื่องจากโครงการนี้ ส่วนใหญ่จะศึกษารถบรรทุกขนาดเล็ก (รย.3) จึงอาจไม่ได้ครอบคลุมสินค้าเกษตรทั้งหมด อย่างไรก็ตาม จะพิจารณาว่าสามารถแยกกิจกรรมประเภทสินค้าออกมาได้หรือไม่ ในการสรุปผลการศึกษา และจะนำในส่วนที่ผู้เข้าร่วมประชุมให้ความสนใจ มา ไปพิจารณาเป็นข้อเสนอแนะต่อไป
<p>2. นาย สุวิทย์ ศรีลับซ้าย ผู้สื่อข่าว วิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยเพื่อการศึกษา <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> จังหวัดขอนแก่นถือว่าเป็นจังหวัดศูนย์กลางในภาคอีสานทั้งในเรื่องการคมนาคม การขนส่ง การศึกษา และอื่น ๆ แต่ในระยะเวลาที่ผ่านมา ในเรื่องเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่นในส่วนพืชเศรษฐกิจที่มี ทั้งอ้อย มันสำปะหลัง โรงงานอุตสาหกรรมก็มีหลายแห่งในจังหวัด ขอนแก่นยังเป็นจังหวัดแรกที่มีทางรถไฟยกระดับ และยังมีกำลังก่อสร้างโครงการท่าเรือบก เพื่อขนถ่ายสินค้าจากภาคอีสาน หรือเป็นท่ารับสินค้าจากประเทศข้างเคียง เช่น ลาว เวียดนาม ดังนั้น ไม่ทราบว่า สศช. จะมีส่วนในการเข้ามาพิจารณา เกี่ยวข้องในการก่อสร้างท่าเรือบก ที่น้ำพองหรือไม่ 	<p>นางสาวจิณณ์ณัฐ อมตเวทย์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ในส่วนของการท่าเรือบก ซึ่งเป็นภารกิจในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีลักษณะที่คล้าย ICD ลาดกระบัง เนื่องจากมีรูปแบบการดำเนินงานที่คล้ายกัน และต่อมาก็ได้มีโครงการทั้งการศึกษาทั้งจากท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการศึกษาแผนท่าระบบขึ้นมา แต่อย่างไรก็ตามในกระทรวงคมนาคมก็เล็งเห็นว่าควรมีการศึกษาแผนแม่บทท่าระบบทั้งประเทศขึ้นมาก่อนว่าพื้นที่ตรงในบ้าง จะเหมาะสมในการพัฒนา ก่อนที่จะให้หน่วยงานในการรับผิดชอบ นำไปปฏิบัติ ทั้งการศึกษารายละเอียดออกแบบ แผนการ โดยเบื้องต้นในการพิจารณาจังหวัดที่เหมาะสมที่ควรมีการกำหนดการพัฒนาในระยะ 30 ปี และภาครัฐควรจะต้องลงทุน พัฒนาตัวท่าระบบหรือ ICD คือ ฉะเชิงเทรา ขอนแก่น นครราชสีมา นครสวรรค์ โดย สนข. ได้ส่งแผนการศึกษาให้กระทรวงคมนาคมรับทราบแล้ว ตอนนี้ก็อยู่ในระหว่างส่งต่อเรื่องนี้ไป ตอนนี้ก็เหลือแต่พิจารณาให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนต่อไป



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>3. นายจารุบุตร ธรรมเจริญ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> จากข้อมูลรายงานที่ต้นทุนโลจิสติกส์ที่ดูผ่าน QR code ที่ทางผู้จัดสัมมนาครั้งนี้ ได้นำแจกให้สามารถเข้าไปศึกษาได้นั้นพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงจะมีแต่ในส่วนคลังสินค้า แต่ในส่วนการบริหารคลังคงที่ตลอดมา และการขนส่งก็เพิ่มขึ้นด้วยซ้ำ ดังนั้นการเก็บข้อมูลที่ทางที่ปรึกษาได้สำรวจ อยากให้ลงรายละเอียด เจาะประเด็นลงไปว่า เหตุใดค่าขนส่งจึงเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นในส่วนไหน จะได้เข้าไปปรับเปลี่ยน พัฒนาต่อไป ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาโครงการที่ศึกษาอยู่ 	<p>นาย กฤต ฉายแสงเดือน คณะผู้ศึกษา <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบและเห็นด้วยในประเด็นที่เกี่ยวกับการขนส่ง แต่ปัญหาที่พบจากการศึกษา จะพบว่าต้นทุนบางอย่างไม่สามารถลดลงไปได้มากกว่านี้ ดังนั้น อาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งในรูปแบบใหม่ เพื่อลดต้นทุน เพราะในส่วนการจัดซื้อ กระบวนการต่างๆ ผู้ประกอบการก็ได้มีการปรับตัว ปรับพฤติกรรมเพื่อลดต้นทุนในส่วนนี้แล้ว นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ในการศึกษาครั้งนี้ ก็จะสามารถทำให้เห็นภาพรวมโครงสร้างที่เปลี่ยนไปในระบบ หลังจากนั้นก็คงเป็นเรื่องการกำหนดนโยบาย เพื่อให้โครงสร้างต้นทุนลดลงหรือเปลี่ยนไป อย่างไรก็ตามปัญหาอย่างหนึ่งในการศึกษาคือ เรื่องการเก็บข้อมูล ทั้งเรื่องปริมาณที่เก็บเพื่อนำมาวิเคราะห์ หรือข้อเท็จจริงที่ได้รับจากการสำรวจมากน้อยขนาดไหน จึงอาจจะต้องมีการพัฒนาต่อไป
<p>4. นายศักดิ์สิทธิ์ สิงห์สุณีย์ อุตสาหกรรมจังหวัด สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ขอเสนอทีมที่ปรึกษา จากการอ่านรายงานมาหลายๆ ฉบับ เรื่องโลจิสติกส์ พบว่า ต้นทุนการขนส่งทางน้ำจะถูกที่สุดรองมาก็เป็นทางราง และทางบกตามลำดับ แต่ทางน้ำก็มีไม่กีสายเพื่อทำการขนส่ง แต่ทางรางมีในทุกภาค แต่การพัฒนายังไม่ดีและครอบคลุมมากนัก ทำอย่างไร จะสามารถพัฒนาทางรางให้ทันสมัย รวดเร็วมากขึ้น เพื่อจะสามารถนำไปสู่การกระจายสินค้าให้ดีขึ้น และคิดว่าดีกว่าการใช้รถในการขนส่ง สามารถลดอุบัติเหตุได้อีกด้วย อีกทั้งยังส่งผลดีต่อเศรษฐกิจกระจายความเจริญ ลดความเหลื่อมล้ำ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน จึงอยากให้ทาง สศช. พิจารณาและนำเสนอตรงนี้ให้ทางรัฐบาลพิจารณาต่อไป 	<p>นางสาวสุนทรลักษณ์ เพ็ชรกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยในเรื่องประเด็นการปรับโครงสร้างพื้นฐาน และขอชี้แจงว่าภาครัฐก็ให้ความสำคัญในการพัฒนาในส่วนนี้ และสำหรับจังหวัดขอนแก่นก็อยู่ในระหว่างการดำเนินการ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปีนี้ แต่ก็ขอยอมรับในเรื่องของความล่าช้าในการจัดการ ปัญหาเรื่องความพร้อมในหลายๆ ด้าน กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่ยังมีปัญหา และการลงทุน การขนส่งทางรางซึ่งงบประมาณค่อนข้างจะสูง เพราะฉะนั้นการพิจารณาในการดำเนินการ จึงต้องพิจารณาให้รอบคอบ และก็จะส่งเสริมทางรางอย่างเดียวไม่ได้ ต้องพิจารณาหลายๆ ระบบควบคู่กันไป
<p>5. นายเจริญภพ พรวิริยางกูร นักวิชาการอุตสาหกรรมชำนาญการพิเศษ กองโลจิสติกส์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การศึกษาเพื่อเปรียบเทียบเรื่องตัวเลขต้นทุน ทำไม่ต่างประเทศ เช่น ทางอเมริกาเหนือ ออสเตรเลีย ถึงมีต้นทุนที่ต่ำกว่าประเทศไทย ใช้ระบบการขนส่งแบบใดถึงมีต้นทุนต่ำกว่า ดังนั้นประเทศไทยจะสามารถนำแนวคิด ระบบของต่างประเทศ มาพัฒนาในประเทศไทยได้หรือไม่ ซึ่งตนเองก็คาดว่าต่างประเทศ การขนส่งส่วนใหญ่จะอยู่ที่ทางเรือและทางน้ำ จึงทำให้ต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์ต่ำกว่า 	<p>นาย กฤต ฉายแสงเดือน คณะผู้ศึกษา <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การใช้ระบบราง 1 เมตรมีมานานมาก ดังนั้นการจะปรับเปลี่ยน พัฒนาอาจจะต้องใช้งบประมาณมหาศาล และกระบวนการอาจล่าช้าไปบ้าง อีกทั้งปัญหาด้านการย้ายข้ามระบบที่ทำให้เกิดต้นทุนเพิ่มขึ้น เช่นการขนถ่ายสินค้าจากรางมารถ หรือทางเรือ ส่งต่อไปยังราง ก็ผ่านรถ กิจกรรมการขนย้ายข้ามระบบ จะก่อให้เกิดต้นทุนที่มากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนที่มากขึ้น หากสามารถใช้ระบบเดียวในการขนส่งสินค้า ต้นทุนการจัดการในส่วนนี้ก็จะลดลง



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>ประเทศไทย อีกอย่างหนึ่งที่มีข้อสงสัยเหตุใดทางรางในประเทศไทยใช้ ราง 1 m. ต่างกับประเทศอื่นๆ ทั่วโลกที่ใช้ 1.437 m. ซึ่งสามารถทำความเร็วได้มากขึ้น และการขนส่งทำเรือชายฝั่งในภาคใต้ ทั้งที่ประเทศไทยมีทั้งชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน หากพัฒนาท่าเรือชายฝั่งให้ดี ประเทศไทยจะสามารถลดต้นทุนในการขนส่ง หรือกระจายสินค้าได้เยอะมาก</p>	<p>อย่างไรก็ตาม ในการศึกษา ทั้งทางวิชาการ หรือด้านนโยบาย ยังมีการศึกษาเรื่อยๆ ก็จะนำส่วนนี้ไปเป็นข้อเสนอแนะต่อไป</p>
<p>6. ว่าที่ ร.ต.อรรถนพ รัตนกุสุมภ์ ผู้บริหาร บริษัท ไคว้ยูสะยานยนต์ จำกัด <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● การสัมมนาในวันนี้คิดว่ามีประโยชน์อย่างมาก และคิดว่าปัญหาอย่างหนึ่งที่มีอยู่ และส่งผลเป็นอย่างมาก คือ คำว่า “ข้อจำกัด” ทำให้การจะปรับเปลี่ยนพัฒนาอะไรติดขัด ล่าช้า อยู่เสมอ อีกทั้งในช่วงชีวิตตนเองที่ผ่านมาก็ได้ยิน โครงการคอคอดกระมานานมากทั้งที่มีส่วนต่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ แต่ก็ยังไม่มีความคืบหน้าสักที ทั้งที่ประเทศไทย ก็มีการศึกษาในเรื่องโลจิสติกส์มานาน หรือเรื่องต้นทุนต่างๆ ก็พบว่าการศึกษาเหล่านี้ได้ชี้ให้เห็นประเด็น ทั้งว่าระบบไหนดีที่สุด ถูกที่สุด อันไหนเหมาะสม แต่ไม่สามารถปฏิบัติจริงได้เลย ก็เป็นเพียงการนำมาศึกษา งานวิเคราะห์ วิจัย เพราะมีคำว่า “ข้อจำกัด” ซึ่งทำให้ประเทศไทยพัฒนาล่าช้า คือมีการศึกษาแล้วไม่ได้นำมาใช้สักที อีกเรื่องหนึ่งปัญหาเรื่องการให้ข้อมูลของผู้ประกอบการที่ทางที่ปรึกษาชี้แจง หรือสรุปมา สอบถามมา คิดว่า ไม่ค่อยเป็นข้อมูลจริงสักเท่าไร ข้อมูลที่ได้รับมาไม่ค่อยได้ผล อาจจะต้องหาวิธีการ ปรับเปลี่ยนรูปแบบสอบถามเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ใกล้เคียงมากที่สุด เพื่อให้นักวิจัย งานศึกษามีความน่าเชื่อถือมากขึ้น 	<p>นายสิรภพ สุวรรณเกสร นักวิชาการเศรษฐศาสตร์ <u>ตอบชี้แจง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● รับทราบข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็น <p>นายกฤต ฉายแสงเดือน คณะผู้ศึกษา <u>ตอบชี้แจง</u></p> <p>ส่วนใหญ่แล้วข้อมูลที่ได้รับจากทางผู้ประกอบการ ก็ไม่ได้เชื่อมั่นคำตอบทั้งหมดที่ได้รับมา จึงได้มีการทำการตรวจสอบอีกครั้ง ทั้งการดูว่าข้อมูลของผู้ประกอบการที่ใกล้เคียงกัน 2 แห่ง มีต้นทุนที่แตกต่างกันมากหรือไม่ และยังมีการใช้หลักทางสถิติเพื่อพิจารณาว่าข้อมูลที่ได้รับมาเป็นอย่างไรบ้าง ถูกต้องเพียงใด เพราะแรกๆ ที่เริ่มทำการสำรวจ ก็พบว่าข้อมูลมีความผิดปกติทางสถิติ คาดเคลื่อน จึงต้องมีการสำรวจ สอบถามกับทางผู้ประกอบการหลายๆ หลายครั้ง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องมากที่สุด แต่ก็ยอมรับว่าข้อมูลที่ได้นำนามาเชื่อถือและคิดว่าเป็นข้อมูลที่ถูกต้องราวๆ 70-80% แต่คงไม่ได้ถูกต้องทั้งหมด</p>
<p>7. นายธวัชชัย วิริยะจิตต์ หัวหน้าวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลบรรทุก พบว่า กรณีที่มีด่านชายแดน เวลาที่มีรถขนส่งสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ เช่น ด่านชายแดนฝั่งลาว จะมีแต่ ตม. หรือศุลกากร ที่คอยดูแลและตรวจสอบ จะเป็นไปได้หรือไม่ ที่ทางการขนส่งจะสามารถเป็นหน่วยงานหนึ่งที่จะคอยตรวจสอบ ดูแลงานบริเวณด่านร่วมกัน ให้งานคอยประสานและสามารถแบ่งปันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่คอยกำกับงานดูแลในการขนส่งที่ด่าน ไม่ใช่ว่า ศุลกากรก็ทำหน้าที่อย่างหนึ่ง แต่ทางขนส่งต้องคอยไปตามจับ หรือตรวจสอบที่หลัง น่าจะเป็นการดูแลและทำงานในบริเวณเดียวกัน ที่เดียวกันไปเลย และยังได้นำเสนอว่า กรณีศึกษาของโครงการเกี่ยวกับรถ รย.3 แต่การจดทะเบียนของรถ รย.3 คือรถกระบะบรรทุก แต่การไป 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็น</p>



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
ใช้งานส่วนบุคคล ทางหน่วยงานก็ไม่สามารถไปแยกรายละเอียดได้เลย ว่าผู้จดทะเบียนรถ นำไปใช้ ประกอบกิจกรรมอะไร ขนส่งอะไร ไปใช้ส่วนตัวหรือเปล่า จึงอยากให้การจดทะเบียน มีการระบุประเภทการใช้งานให้แน่ชัด	
8. นายชัยพร ชูติศิลป์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร <u>แสดงความคิดเห็น</u> <ul style="list-style-type: none"> ในส่วนตัวที่พบ คือ การลงพื้นที่เพื่อทำการเก็บข้อมูลหรือการสำรวจ ก็พบว่าปัญหาเรื่องตู้คอนเทนเนอร์ที่ยังไม่เพียงพอกับความต้องการ และพวกตู้ทำความเย็นที่ขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ การขนส่งสินค้าบางอย่าง เช่น สินค้าเกษตรก็ยังมีปัญหา อาจมีการเน่าเสีย จึงควรมีการจัดการบริหารให้ดีขึ้น 	<u>คณะผู้ศึกษา</u> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
9. นายจารุบุตร ธรรมเจริญ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <u>แสดงความคิดเห็น</u> <ul style="list-style-type: none"> จากการศึกษาในรายงาน พบว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยเมื่อเทียบกับประเทศอเมริกา ก็พบว่า การขนส่งของไทยทางถนนอยู่ที่ 59% ของอเมริกา 66.6% ซึ่งก็ไม่ได้แตกต่างกันมากนัก แต่ข้อสังเกตอย่างหนึ่งคือ ประเทศอเมริกา จะมีการขนส่งทางไปรษณีย์ที่เยอะมาก ซึ่งก่อให้เกิดความแตกต่างจากประเทศไทย ตรงนี้หรือเปล่าที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐฯ ลดลง และต่างกับประเทศไทยเป็นอย่างมาก เพราะว่าบริษัทไปรษณีย์ขนส่งของต่างประเทศ อาจมีการจัดการที่ดีกว่า 	<u>คณะผู้ศึกษา</u> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <u>สรุปเวที</u> <ul style="list-style-type: none"> เนื่องจาก สศช. มีหน้าที่ในการดำเนินการวางแผนและขับเคลื่อนนโยบาย ค่อนข้างจะหลากหลาย อาทิ ทั้งในส่วนของโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานในประเทศ สิ่งแวดล้อม ดังนั้นการแลกเปลี่ยนความรู้ ได้รับฟัง ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะในเรื่องต่างๆ ทาง สศช. ก็จะรับไปพิจารณา ปรับปรุงฐานความรู้ นำไปเป็นข้อมูล เพื่อนำเสนอนโยบายต่อไปในอนาคต



สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการสัมมนา

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการสัมมนา จำนวน 18 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการสัมมนาส่วนใหญ่ ร้อยละ 44.44 อยู่บริษัทจำกัด/ห้างหุ้นส่วนจำกัด รองลงมาอยู่หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 38.89 และหน่วยงานภาคเอกชน/องค์กรธุรกิจเอกชน ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ

2) ความคิดเห็นต่อโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

(2.1) หน่วยงาน/องค์กร/บริษัท ส่วนใหญ่ที่สังกัดร้อยละ 61.11 ให้บริการหรือปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับงานด้านโลจิสติกส์ระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 22.22 อยู่ระดับน้อย และร้อยละ 16.67 ระดับมาก

(2.2) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ เห็นว่าจำเป็น ร้อยละ 88.89 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 11.11

(2.3) ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าสาระการประชุมในครั้งนี้สามารถนำไปใช้เพิ่มพูนความรู้ของตนเอง ร้อยละ 41.67 รองลงมาจะนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน ร้อยละ 37.50 และมอบให้หน่วยงานไว้ใช้ประโยชน์ต่อไป ร้อยละ 20.83

(2.4) ความคิดเห็นต่อประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษต่อการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- เน้นการศึกษาระบบรากเป็นหลัก และให้ดำเนินการอย่างเร่งด่วน
- การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิอย่างรอบคอบ และละเอียด
- ผลกระทบที่มีต่อธุรกิจขนส่ง
- นโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาล มีผลต่อผู้ผลิต และผู้บริโภค การแข่งขันที่สูง และพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปตามเทคโนโลยีฯ
- การนำข้อมูลที่ได้รับไปใช้ประโยชน์
- ข้อมูลที่เป็นจริง

3) การรับรู้ข่าวสารโครงการ

(3.1) เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามรับฟังข้อมูลการประชุมแล้ว มีความเข้าใจในแนวทางการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ร้อยละ 72.22 เข้าใจระดับปานกลาง รองลงมาเข้าใจมาก ร้อยละ 22.22 และเข้าใจน้อย ร้อยละ 5.56

(3.2) ข้อมูลโครงการ และประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการทราบเพิ่มเติม

- การพัฒนา และการศึกษาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- ข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์รายปีนับตั้งแต่เริ่มมีการใช้แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์จนถึงปัจจุบัน
- ควรให้ Power Point แก่ผู้เข้าร่วม เพื่อนำไปศึกษา และใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น
- วิธีคิดต้นทุนด้านการขนส่ง

(3.3) ช่องทางรับข้อมูลข่าวสารที่ผู้ตอบแบบสอบถามสะดวกส่วนใหญ่ ต้องการทางเว็บไซต์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร้อยละ 48.28 รองลงมาต้องการทราบทาง E-mail ร้อยละ 20.69 ทางแผ่นพับและการประชุมโครงการ ร้อยละ 13.79 เท่ากัน และทางหนังสือทางราชการ ร้อยละ 3.45

4) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการสอบถาม

- ควรแยกการศึกษาเฉพาะที่ดิน และพืชเกษตร เพื่อให้ภาคเกษตรสามารถนำไปประกอบการพัฒนาได้



- ให้ศึกษาต้นทุนภาพรวม แยกย่อย และเจาะลึกในตัวย่อยของเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และ การท่องเที่ยว

5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ต้องการให้สามารถพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรมจริงๆ
- แผนและนโยบายของรัฐมีผลต่อผู้ผลิต และผู้บริโภคโดยตรง หากสำรวจแล้วนำเสนอต่อยอดได้จริง ก็ต่อเมื่อ นโยบายพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นจริง
- การขาดเอกภาพในการตัดสินใจ และการบริหารงานของภาครัฐ และเอกชน มีการมองผลประโยชน์ของตนเองมากกว่าผลประโยชน์ของประเทศ
- อยากให้จัดสัมมนาวิธีการคิดต้นทุน และวิธีการลดต้นทุนการขนส่ง



ภาพบรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงานในการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์
โครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกุล
ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ประธานการประชุม



ดร.กฤต ฉายแสงธรรม
ผู้จัดการโครงการ
กล่าวรายงาน



นายสิรภพ สุวรรณเกสร
นักวิชาการเศรษฐศาสตร์
ผู้ดำเนินรายการ/นักวิชาการ



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน และชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร่วมแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามในเวทีสัมมนา



สรุปผลการสัมมนาครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศ

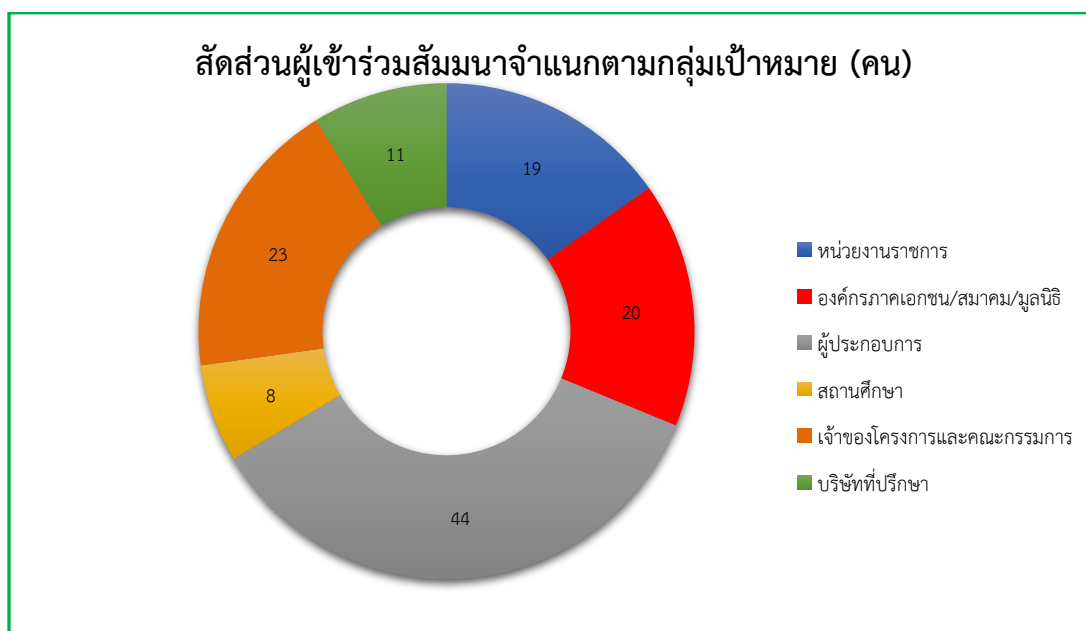
ในจัดสัมมนาโครงการครั้งที่ 2 ปัจฉิมนิเทศ เพื่ออธิบายผลการดำเนินงานในการศึกษาพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2562 เวลา 9.00 – 12.00 น. ณ ห้องกมลทิพย์ 3 โรงแรมเดอะสุโกศล กรุงเทพฯ โดยมีนายดนุชา พิชยนันท์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นประธานการประชุม และ ดร.กฤต ฉายแสงเดือน ผู้จัดการโครงการ เป็นผู้กล่าวรายงาน ทั้งนี้มีรศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ เป็นผู้นำเสนอผลสรุปของการศึกษาโครงการในครั้งนี้ พร้อมกันนี้ ก็ได้มีการเสวนาของวิทยากร ภายหลังจากที่ได้นำเสนอผลการศึกษาโครงการ โดยมี รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ คุณภาณุมาศ ศรีสุข ที่ปรึกษาคณะกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน และรศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง เป็นวิทยากรบนเวทีสัมมนา

1. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกได้ดังนี้

มีผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการทั้งหมด 125 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงในแผนภาพและรายละเอียด ได้ดังนี้

(1.1) หน่วยงานราชการ	19 คน
(1.2) องค์กรภาคเอกชน/สมาคม/มูลนิธิ	20 คน
(1.3) ผู้ประกอบการ	44 คน
(1.4) สถานศึกษา	8 คน
(1.5) เจ้าของโครงการและคณะกรรมการ	23 คน
(1.6) บริษัทที่ปรึกษา	11 คน



รูปที่ 6 สัดส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย



2. สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการสัมมนาโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของแนวทางการพัฒนา และประโยชน์ในการพัฒนาแบบจำลอง การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนา ชักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานในการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ โดยสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระเต็มที่ ดังนี้

- การเสวนา
- แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม จำนวน 5 ราย
- ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 7 ราย
- แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 70 ราย

การแลกเปลี่ยนประเด็น ความคิดเห็นของวิทยากร ในเวทีเสวนา มีรายละเอียดดังนี้

ดร.สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (ผู้ดำเนินรายการ) ถามประเด็นการเสวนา : ประเด็นที่ 1 การนำเสนอ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ในครั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญท่านอื่นมีความเห็นว่อย่างไร

คุณภาณุมาศ ศรีสุข (ที่ปรึกษาคณะกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน) : ตัวเลขสัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ ในผลการศึกษาของโครงการครั้งนี้ จะส่งผลต่อภาคเอกชนอย่างไร ภาคเอกชนจะมีการนำตัวเลขต้นทุน ดังกล่าว ไปเป็นเป้าหมาย หรือใช้ในการกำหนดเป้าของต้นทุนโลจิสติกส์หรือไม่ ดังนั้นจึงเห็นด้วยกับ รศ.ดร.รุธิร์ ที่ว่า เป้าหมายของการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ไม่ควรเป็นการลดต้นทุนเพียงอย่างเดียว สิ่งสำคัญคือ ภาคเอกชนต้องมีการ ปรับเปลี่ยนด้านเทคโนโลยี เพื่อรองรับลูกค้าที่มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปในด้านการบริโภค นำ e-commerce มา ใช้ในการให้ความสะดวกต่อลูกค้า เพราะในปัจจุบัน ผู้บริโภคมีแนวโน้มที่จะทำการสั่งซื้อทางออนไลน์มากขึ้น ในอนาคตอาจจะต้องทำการศึกษากันต่อไปว่า แบบจำลองในอนาคตจะมีการปรับเปลี่ยนไปจากเดิมอย่างไร เพื่อจะได้ สะท้อนต้นทุนด้านการขนส่ง สินค้าของประเทศไทยให้ครบถ้วน สมบูรณ์มากขึ้น ทั้งในประเภทสินค้าเกษตร ที่ต้นทุน ค่าขนส่ง จะมีการแปรผันไปตามฤดูกาล ผลผลิตของแต่ละเดือน

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ (ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง) : หลายหน่วยงานมีการอ้างถึงข้อมูล ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP แต่กลับไม่พบว่าแหล่งที่มาของข้อมูลมาจากหน่วยงาน หรือการศึกษาใด ทำให้ในการจะ เปรียบเทียบเรื่องต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยกับต่างประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศก็มีผลการศึกษา มีกระบวนการจัดเก็บข้อมูล การสำรวจ การคำนวณที่แตกต่างกัน ทำให้การจะมาเปรียบเทียบ หรือนำต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไหนดีกว่ากัน เป็นเรื่องที่เป็นไปได้ยาก และไม่ควรนำมาใช้เป็นเกณฑ์วัด อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่ทำการสำรวจจากผู้ประกอบการภาคเอกชน ก็มีปัญหายู่ว่าภาครัฐ ไม่ทราบว่ ทางภาคเอกชน มีการจัดการบัญชี คลังสินค้า ในรูปแบบใด มีการใช้งานในวัตถุประสงค์อะไร ซึ่งปัญหาก็คือเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยยังไม่มีระบบ activity based เพื่อแยกรายละเอียดว่ากิจกรรมต่างๆ ว่าเป็นประเภทต้นทุนอะไร ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ที่ศึกษา มีความแตกต่างกัน และจะเปลี่ยนแปลงไป ขึ้นอยู่กับว่า จะใช้ข้อมูลที่มาจากที่ไหน เพราะแต่ละบริษัทก็ตีความหรือนิยาม จำแนกกิจกรรมที่ต่างกันไป ดังนั้น ผลการศึกษาจึงมีความคลาดเคลื่อน และข้อผิดพลาดหลายประการ เมื่อ ภาครัฐนำตัวเลขไปอ้างอิง หรือตั้งเป็นสมมติฐานจากการศึกษา นำไปเป็นค่า KPI เพื่อกำหนดกรอบนโยบาย หรือ ใช้เปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์กับต่างประเทศจึงไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง เพราะต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ที่ลดลงของ แต่ละประเทศขึ้นอยู่กับหลาย ๆ ปัจจัย แต่อย่างไรก็ตาม ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ที่ได้ทำการศึกษาในครั้งนี้ หากสามารถทำการแจกแจงรายละเอียดต้นทุนตามรายหมวดธุรกิจ หรือกิจกรรมลงไป ก็จะทำให้พบโครงสร้างต้นทุนแต่ละหมวดกิจกรรมที่ต่างกัน และควรมีการศึกษาต่อไป เป็นโครงสร้างต้นทุนระดับภาค รายจังหวัด ของแต่ละหมวดธุรกิจ เพื่อให้ข้อมูลที่ครบถ้วน ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

ดร.สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (ผู้ดำเนินรายการ) ถามประเด็นการเสวนา : ประเด็นที่ 2 ขอเรียนถาม วิทยากรว่า ตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ที่เราเห็นในการประชุมสัมมนาครั้งนี้ หากเป็นในมุมมองภาครัฐ ภาคเอกชน จะนำ ตัวเลข ผลการศึกษาค้างไว้ ไปต่อยอดในแต่ละภาคส่วนอย่างไร

รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์) :

ในระดับมหภาคการมีตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ก็เป็นข้อมูลที่เราควรทำการศึกษาอย่างหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ตัวเลขที่ทำการศึกษาค้นคว้า เป็นเพียงแค่การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายต่อ GDP แต่โครงการครั้งนี้ ก็ทำให้พบองค์ประกอบ หรือโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เป็นอย่างไร ซึ่งก็สามารถพิจารณาต่อไปได้ว่าหากจะทำให้ค่าขนส่งด้านโลจิสติกส์ลดลง ควรจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การปรับตัวด้านการประกอบธุรกิจหรือการไปเพิ่มประสิทธิภาพ สิ่งสำคัญที่สุด คือไม่ควรไปมุ่งเน้นว่าจะต้องทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงเพียงอย่างเดียว

และโครงการนี้ก็ยิ่งทำให้พบถึง โครงสร้างสัดส่วนการจัดการคลังสินค้าของผู้ประกอบการทั้งในส่วน In-house และ Outsource เพราะจากเดิมที่ยังไม่มีการศึกษา สำรวจข้อมูล คนส่วนใหญ่จะคิดว่า มีการใช้บริการคลังสินค้าของ Outsource เป็นส่วนใหญ่ แต่ผลการศึกษาทำให้พบว่า แท้จริงแล้ว ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ก็ต้องมีคลังสินค้าของตนเองเช่นเดียวกัน ซึ่งทำให้สามารถนำไปเป็นข้อสมมติฐานใหม่ได้

สิ่งหนึ่งที่สำคัญ ควรคำนึงว่า สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับสภาพเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เพราะหากเศรษฐกิจดี สัดส่วนต้นทุนก็ลดลง และหากเศรษฐกิจชะลอตัว ผิดเคือง ต้นทุนโลจิสติกส์ย่อมเพิ่มขึ้น แต่การที่ต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ก็ไม่ได้หมายความว่าประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในประเทศแย่ลง หรือประสิทธิภาพลดลง

คุณภาณุมาศ ศรีสุข (ที่ปรึกษาคณะกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน) :

หากสามารถนำโครงสร้างต้นทุนที่พบ ไปทำเป็นสมการ เพื่อใช้ในการคำนวณ คาดการณ์ผลออกมาได้ ก็จะเป็นประโยชน์อย่างมาก แต่ข้อสำคัญก็คือ ไม่ควรสนใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์เพียงอย่างเดียว ควรไปมุ่งเน้นส่งเสริมประสิทธิภาพของโลจิสติกส์ให้มากขึ้น ทั้งการสร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์ พัฒนาด้าน e-commerce พัฒนาด้านการขนส่งมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

โดยการศึกษาโลจิสติกส์ จะไม่ใช่เพียงแค่การศึกษาในมิติเรื่องการขนส่งเพียงเท่านั้นเท่านั้น หากยังรวมไปถึงมิติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ยังสามารถจัดเก็บข้อมูลได้มาก และละเอียดมากเท่าไร ทั้งในส่วนของฤดูกาลของผลผลิต ผลผลิตในแต่ละเดือน ราคาที่เปลี่ยนแปลงไปของสินค้าแต่ละเวลา ก็จะทำให้การประมาณการต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างแม่นยำมากยิ่งขึ้น

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ (ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง) : ต้นทุนโลจิสติกส์ที่พบในการศึกษาค้นคว้านี้ หากเราสามารถจะพัฒนาไปสู่ การศึกษาในรายละเอียดของแต่ละตัวโครงสร้างให้มากที่สุด ก็จะพบว่าปัจจัยอะไรที่เมื่อเปลี่ยนแปลงไป จะส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นหรือลดลง และหากสมมติฐานมีการเปลี่ยนแปลงไป ผลการศึกษาก็จะแตกต่างไปจากเดิม มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์มากน้อยเพียงใด ทำให้แบบจำลองในเชิงมหภาคมีการพัฒนาให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ดร.สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (ผู้ดำเนินรายการ) ถามประเด็นการเสวนา : ประเด็นที่ 3 หากต้นทุนโลจิสติกส์เพียงอย่างเดียว ไม่สามารถบ่งบอกถึงอะไรได้ ควรจะมีปัจจัยอะไร เป็นองค์ประกอบอย่างอื่นในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์

รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์) : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ประกอบไปด้วย 3 มิติหลักๆ คือ ด้านต้นทุน ด้านเวลาในการขนส่ง และความน่าเชื่อถือ ความไว้วางใจ เชื่อใจ (Rely-ability) ดังนั้น หากระบบไม่มีความน่าเชื่อถือ การจะวางแผนทางด้านโลจิสติกส์ก็จะเป็นไปได้ยาก ทั้งในส่วนการประมาณการ การจัดส่งสินค้า การจัดเก็บสินค้าเพื่อรับรองลูกค้า ทั้งนี้ โลจิสติกส์ก็ไม่ใช่หน่วยวัดในด้านเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม การศึกษาโครงการ หรือส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ก็จะส่งผลให้การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เพราะมีข้อมูลต่าง ๆ เป็นข้อศึกษาไปเรื่อย ๆ และทำให้พบข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นเรื่องประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ได้ และอาจจะต้องส่งเสริมในการพัฒนาด้านตัวชี้วัดตัวอื่นๆ ในเชิงมหภาคต่อไป

ดร.สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (ผู้ดำเนินรายการ) ถามประเด็นการเสวนา : ประเด็นที่ 4 หากการสำรวจข้อมูล การศึกษา ทั้งในส่วนจุลภาคคือองค์กรธุรกิจ และในส่วนระดับมหภาคคือประเทศ แต่นโยบายที่ออกมาจากภาครัฐ บางครั้งก็ไม่ได้ตอบสนองหรือมีผลต่อภาคเอกชน ควรจะจัดการอย่างไรดี

รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์) : ปัญหาเรื่องข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชนยังคงมีช่องว่างในการเชื่อมโยงข้อมูลทั้ง 2 ส่วนเข้าด้วยกัน โดยสิ่งที่ภาครัฐควรทำคือ การอำนวยความสะดวก การทำให้ตลาด



มีการแข่งขันสมบูรณ์ ไม่ควรมีใครมีอำนาจเหนือตลาด ทั้งนี้ ประเทศก็ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเรื่องคมนาคม การขนส่ง เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะไม่เพียงแต่ส่งผลต่อในด้านโลจิสติกส์ แต่ยังมีผลด้านเศรษฐกิจในระดับพื้นที่ หรือทั้งประเทศ ดังนั้นบางครั้งการตัดสินใจทางด้านนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนา ไม่ควรจะมองเพียงในด้านโลจิสติกส์ เพราะด้วยตัวโลจิสติกส์เองมีหน้าที่ในการสนับสนุนทางด้านการแข่งขันของประเทศ

คุณภาณุมาศ ศรีสุข (ที่ปรึกษาคณะกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน) : สิ่งที่เราควรจะพัฒนาและปรับปรุงคือ ควรให้ทางภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษาเชิงวิชาการที่เกี่ยวข้อง ควรจะพัฒนาและเชื่อมโยงข้อมูลเข้าด้วยกัน จะได้ไปในทิศทางเดียวกัน

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ (ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง) : ปัญหาเรื่องข้อมูลที่ทำให้การสำรวจ คือ ภาครัฐต้องการข้อมูลเพื่อทำการศึกษา วางกรอบ ระบบ ฐานข้อมูล แต่ปัญหาก็คือ การให้ข้อมูลของภาคเอกชน ซึ่งค่อนข้างจะยากที่จะได้ข้อมูลที่สมบูรณ์และถูกต้อง เพราะส่วนใหญ่ข้อมูลเหล่านี้มักเป็นความลับของทางบริษัท และบางครั้งบริษัทก็มองว่ายังไม่เห็นถึงความจำเป็นในการเปิดเผยข้อมูลเหล่านี้ให้แก่ภาครัฐ ซึ่งทำให้การศึกษาทางด้านข้อมูลในระดับของประเทศทำได้ยากมากขึ้น จึงอาจจะต้องแก้ปัญหาด้วยการ กำหนดกลุ่มเป้าหมายที่จะเป็นตัวแทน การดูแลข้อมูลให้เป็นความลับ การสร้างแรงจูงใจให้ตอบแบบสอบถามเพื่อสำรวจข้อมูล

ดร.สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (ผู้ดำเนินรายการ) ถามประเด็นการเสวนา : ประเด็นที่ 5 นอกจากดัชนีที่ทำการศึกษาที่เป็นตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ ภาครัฐควรมีการศึกษาดัชนีตัวใดเพิ่มเติมหรือเกี่ยวข้อง เพื่อให้ข้อมูลด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

รศ.ดร.รุธีร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์) : ปัญหาอย่างหนึ่งคือตัวดัชนีที่มาจากองค์กรระหว่างประเทศ ที่ถูกนำมาใช้หรือมาตรวัดประสิทธิภาพของประเทศ ตัวชี้วัดเหล่านี้ก็ยังไม่สามารถอ้างอิงได้อย่างแท้จริง เราควรมีการพัฒนาของทางเราเอง ส่วนดัชนีที่ต้องใช้ หรือมีการศึกษาเพิ่มเติม ก็ยังต้องมาทำการศึกษากันต่อไป ว่าดัชนีตัวใดที่จะเป็นตัวสะท้อนออกมาได้อย่างแท้จริงหรือเหมาะสมที่สุด และควรมีเรื่องการจัดเก็บฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ศึกษาตัวข้อมูลที่จำเป็น เฉพาะเจาะจง ว่าต้องการข้อมูลแบบไหน โดยปัญหาอย่างหนึ่งก็คือการจัดเก็บข้อมูลประเภทนี้จากหลายหน่วยงานหรือหลายองค์กร มีการจัดเก็บซ้ำ ๆ ด้วยการสอบถามไปยังผู้ประกอบการ สุดท้ายผู้ประกอบการก็ไม่เคยรับรู้ว่าข้อมูลที่มีการสำรวจไป จะใช้ไปทำไปศึกษาอะไร ใช้ในวัตถุประสงค์อะไร ภายหลังก็ทำให้ผู้ประกอบการไม่อยากจะให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

ดร.สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (ผู้ดำเนินรายการ) ถามประเด็นการเสวนา : ประเด็นที่ 6 และในส่วนภาคเอกชนเอง ควรจะปรับปรุง หรือมีดัชนีตัวใด เป็นตัวศึกษาเพิ่มเติม

คุณภาณุมาศ ศรีสุข (ที่ปรึกษาคณะกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน) : มองว่าควรเป็นการศึกษาทั้งสองทิศทาง ทั้งในส่วนภาคเอกชน (ระดับจุลภาค) และของภาครัฐ (ระดับมหภาค) เพื่อให้ข้อมูลมีความเป็นหนึ่งเดียวของฐานของข้อมูลเดียวกัน ร่วมมือกันในการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ซึ่งกันและกัน และปัญหาอย่างหนึ่งในการสอบถามกับบริษัท บางทีก็เป็นขั้นตอนที่มีหลายขั้นตอน การให้คนรับผิดชอบ ดูแลในการตอบข้อสอบถาม กระบวนการในการให้ข้อมูลของภาคเอกชนต่อภาครัฐ จึงทำให้ข้อมูลที่ได้มา ค่อนข้างจะไม่สมบูรณ์และถูกต้อง

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ (ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง) : ในการจะจัดเก็บข้อมูลต่อไปในระยะยาว และเป็นระบบมากยิ่งขึ้น อนาคตอาจจะต้องมีดัชนีอย่างอื่นเข้ามาประกอบในการจัดเก็บให้ข้อมูลเป็นฐานหรือระบบเดียวกัน ยกตัวอย่างเช่น ดัชนีตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งทำได้ดีที่สุด ดัชนีแบบตลาดหลักทรัพย์ไม่ว่าจะใช้ปัจจัยใด หรือหน่วยงานใดในการคำนวณ เราจะได้ผลเหมือนกัน ใช้ฐานและระบบเดียวกัน

ดร.สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (ผู้ดำเนินรายการ) ถามประเด็นการเสวนา : ประเด็นที่ 7 สิ่งที่ภาคเอกชนอยากได้รับมากที่สุด คือความแน่นอนในเรื่องของระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งก็เป็นมิติหนึ่งในการชี้วัด ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ แต่ในทางปฏิบัติยังคงมีอุปสรรค หรือการจัดการกับปัญหาเหล่านี้อยู่มาก ในมุมมองของวิทยากรควรจะหาอย่างไรในการจัดการ เพื่อพัฒนาในส่วนนี้

รศ.ดร.รุธีร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์) : ในการศึกษาในส่วนนี้ มันอยู่ในพื้นฐานของการไม่มีข้อมูล ดังนั้นสิ่งแรกที่เราควรจะทำคือการหาข้อมูลพื้นฐาน แล้วจะทำให้ได้ผลลัพธ์ ข้อมูล ผลการศึกษาบางอย่างขึ้นมา ทำให้เราสามารถไปตรวจสอบว่าสิ่งใดที่จะส่งผลกระทบต่อความแน่นอนในเรื่องเวลาที่ใช้เดินทาง ซึ่งอาจจะเกิดจาก



โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หรืออาจจะมาจากความผิดพลาดส่วนบุคคล การทำผิดวินัยจราจร ตรงส่วนนี้ เมื่อมีข้อมูลที่ครบถ้วน ก็จะทำให้หาสาเหตุขึ้นมาได้ว่า อะไรทำให้เกิดความไม่แน่นอนในเรื่องของระยะเวลาของการเดินทางที่ส่งผลต่อโลจิสติกส์

คุณภาณุมาศ ศรีสุข (ที่ปรึกษาคณะกรรมการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน) : เนื่องจากโลจิสติกส์ไม่มีรูปแบบที่ตายตัว จึงส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ท้ายที่สุดแล้วความแน่นอนจะเกิดขึ้นได้ เราต้องมีสารสนเทศ (information) ให้ครบถ้วน เราต้องรู้ว่าจะจัดการการขนส่งอย่างไร ลูกค้าน้อยที่ไหน ลูกค้าต้องการอะไร ต้องการเมื่อไร และประเด็นสำคัญคือ ลูกค้าในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงความต้องการอย่างรวดเร็ว ผู้ประกอบการจึงควรมีความคล่องตัว เพื่อรับมือหรือปรับตัวตามความพึงพอใจของลูกค้าอยู่ตลอดเวลา

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ (ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง) : เนื่องจากความไม่แน่นอนมีอยู่ในทุกกระบวนการ ทุกรูปแบบต้นทุน ดังนั้นในการจัดการว่าควรจะขนส่งสินค้าด้วยอะไร ใช้ผลิตภัณฑ์อะไร Outsource จากที่ไหน ซึ่งแต่ละอย่างล้วนก็มีความน่าเชื่อถือ (rely-ability) ที่ไม่เท่ากัน ในส่วนระบบการจัดการที่ไม่ดี ก็จะส่งต่อต้นทุนในระยะยาวหรือต้นทุนโลจิสติกส์ขึ้นมา ดังนั้นการจะลดต้นทุนโลจิสติกส์ อย่างหนึ่งที่สำคัญคือการเพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์ประกอบย่อย ๆ ให้ได้ ให้เกิดความมั่นใจ สามารถคาดการณ์ทั้งเรื่องการใช้เวลาในการขนส่ง ให้ลูกค้ามีความมั่นใจในตรงนี้

และผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการสัมมนา มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 6 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>1. นายสมบัติ เปรมประภา รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ในส่วนโครงการนี้ การนำเสนอข้อมูลหรืออ้างอิงความรู้ของ สศข. ในปัจจุบันคิดว่า น่าจะเป็นแหล่งข้อมูลที่ดีที่สุด และ CSCMP ที่ตนเองก็ได้มีส่วนร่วมในการเข้าร่วมในหลายๆ ครั้ง ก็พบว่า มีวิธีหลายวิธีการในการประเมินเรื่องต้นทุนโลจิสติกส์ แต่ประเด็นที่สำคัญ ที่ทาง CSCMP มุ่งเน้นตลอดมาคือ เรื่องแหล่งที่มาของข้อมูลให้ครบถ้วนมากที่สุด โดย สศข. ก็อาจจะต้องมีการทำการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องรายละเอียดของต้นทุนโลจิสติกส์ให้ครบถ้วนมากที่สุด คือต้องมีฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big data) ปัญหาอย่างหนึ่งก็คือ แต่ละองค์กร แต่ละหน่วยงาน ก็มีการศึกษาของใครของมัน ต่างคนต่างทำ จึงควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน • และอยากจะแบ่งปันประสบการณ์จากการที่ได้มีส่วนร่วมศึกษากับสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า การขนส่งทุเรียนของประเทศไทยในเดือนที่ผ่านมา ที่มีผลผลิตออกมาเยอะมาก เนื่องจากผลผลิตทุเรียนในปีนี้ออกมาพร้อมกันทีเดียว ไม่เหมือนปีที่ผ่านมา ที่แต่ละจังหวัดผลผลิตไม่ได้ออกมาพร้อมกัน ซึ่งส่งผลให้การส่งออกมีปัญหาอย่างมาก เนื่องจากขาดแคลนทั้งการเก็บสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ในการเคลื่อนย้าย ส่งออก ทำให้ผลผลิตเกิดความเสียหายเป็นอย่างมาก เกษตรกรขาดทุนจำนวนมาก 	<p>รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ <u>ตอบประเด็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สุดท้ายแล้ว ในการศึกษาเรื่องต้นทุนโลจิสติกส์ ถ้าเรามองแต่ตัวเลข ผลลัพธ์ต้นทุนที่ได้ออกมา มันก็จะเป็นเพียงข้อมูลตัวเลขที่นำเสนอ มันจะไม่สะท้อนถึงแต่ละหมวดธุรกิจ แต่ละกรณีของกิจกรรมที่เกิดขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษารายละเอียด ข้อมูลรายสินค้า รายหมวดธุรกิจ เพื่อจะสามารถนำไปสู่การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ต่อไปได้



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
<p>2. นายธีรเดช รัตนมณี ผู้อำนวยการฝ่ายขาย Ruam Thavorn Transport Co.,Ltd. <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทในขณะนี้ มีการขนส่งประมาณ 25,000 เที่ยวต่อเดือน ซึ่งก็ใกล้เคียงกับผลการศึกษาของโครงการฯ ที่สรุปออกมาในวันนี้ โดย รถ รย.3 ของบริษัทมีต้นทุนค่าขนส่งประมาณ 1,500 บาทต่อเที่ยว ในส่วนการปรับตัวของภาคเอกชน เริ่มมองในส่วนการจัดการด้านประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ในการเพิ่มมูลค่า ทำอย่างไรให้ลูกค้าขายสินค้าได้ดี ส่งเสริมการขายให้ลูกค้า เพราะจะโปสนใจเพียงเรื่องต้นทุนการขาย ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ บริษัทก็จะขาดทุน สำหรับข้อมูลที่เป็นข้อมูลขนาดใหญ่ (big data) ทางบริษัทก็มีการบันทึก จัดเก็บ ทั้งในส่วนจำนวนยอดขายในแต่ละพื้นที่ ช่วงเวลาในแต่ละเดือน ว่าช่วงไหนสินค้าขายดีที่สุด ซึ่งก็พบว่าช่วงสิ้นเดือน สินค้าจะขายดีมาก แต่ก็เกิดปัญหาเรื่องการขนส่งรองรับที่ไม่เพียงพอ ซึ่งก็เห็นได้ว่าภาคเอกชนมีการปรับตัวเพื่อรองรับลูกค้าอยู่เสมอ จึงอยากให้ในส่วนภาครัฐ ภาคการศึกษา มีการส่งเสริมในด้านทักษะอาชีพ แรงงานเพื่อรองรับกับความต้องการของตลาด อย่างไรก็ตาม ในส่วนของข้อมูลก็พร้อมให้ความร่วมมือ แลกเปลี่ยนให้ข้อมูล แต่ก็กลัวในเรื่องความลับทางธุรกิจ ภาครัฐก็ควรให้ความมั่นใจและรับรองตรงนี้ด้วย 	<p><u>คณะผู้ศึกษา</u></p> <p>รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น</p>
<p>3. นายสมเกียรติ ธารธารานุกูล ผู้จัดการ บริษัท ฮวงเอชบีปิง ประเทศไทย จำกัด <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ได้รับความรู้ ในการศึกษาโครงการครั้งนี้ดีมาก แต่ก็ควรมีการศึกษาตัวชี้วัด ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นมาด้วย ในส่วนแผนพัฒนาระยะที่ 3 ของ สศช. ด้านการขนส่ง ก็เห็นว่ามีส่วนที่ดี แต่ก็ควรพิจารณาในด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม ทั้งในส่วนของการขนส่งทางท่าเรือ การเชื่อมต่อ การขนส่งในปัจจุบัน ซึ่งมีการทำในแต่ละพื้นที่ แต่ละจุด เพื่อส่งเสริมการขนส่ง แต่ขาดการเชื่อมโยงเป็นเส้นทางเดียวกัน และ ก็ควรเพิ่มท่าเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับการกระจายสินค้า การขนส่งสินค้า 	<p>รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง <u>ตอบประเด็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> รับทราบความคิดเห็น และเห็นด้วย พร้อมแจ้งว่า ภาครัฐก็กำลังพยายามแก้ไข แต่เนื่องจากปัญหาที่สะสมมาอย่างยาวนาน อาจต้องใช้ระยะเวลาระดับหนึ่ง เพื่อทำให้ปัญหาเหล่านี้นลดลง
<p>4. ดร.ทองอยู่ คงขันธ ประธานที่ปรึกษา สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย <u>แสดงความคิดเห็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> แต่มีประเด็นอยากเรียนถาม ข้อมูลศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ ครั้งนี้ มีทั้งปัจจัยต้นทุนที่ควบคุมได้ และควบคุมไม่ได้ มีทั้งข้อมูลที่มาจากการศึกษาอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ แต่การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ ยังไม่ค่อยนำเสนอออกมาคือ 	<p>รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ <u>ตอบประเด็น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> จริง ๆ หากจะทำ หรือศึกษาในเรื่องต้นทุนแฝง ของ ต้นทุนโลจิสติกส์ เราควรจะทำให้ต้นทุนแฝงเป็นต้นทุนที่เป็นทางการ (official) ก่อน คือทำให้เห็น เป็นข้อมูล ต้นทุนประเภทหนึ่งขึ้นมา เปิดเผยในส่วนนี้ และค่อยเข้ามาจัดการดำเนินการ โครงการนี้อาจจะดูในภาพใหญ่



ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
ต้นทุนแฝง เพราะเป็นต้นทุนที่ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นสูงมาก โดยต้นทุนแฝงนั้นอาจจะไม่สามารถบันทึกลงระบบบัญชีได้ เพราะเป็นต้นทุนที่เกิดจากแลกเปลี่ยนผลประโยชน์กัน ซึ่งหากมีการกำจัดเรื่องต้นทุนแฝงออกไป ต้นทุนโลจิสติกส์ก็จะลดลงไปอีก	ภาพรวม มันควรจะเป็นหัวข้อ หรือต้นทุนที่ควรยอมรับว่ามีแล้ว ก็ประมาณการว่ามีต้นทุนที่เท่าไร และกลไกการจัดการค่อยดำเนินเป็นขั้นตอนต่อไป
5. นายยู เจียรยีนยงพงศ์ ประธาน สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (ATF) <u>แสดงความคิดเห็น</u> <ul style="list-style-type: none"> การจะจัดการเรื่องต้นทุนแฝง และสามารถทำได้ง่ายที่สุดคือการแก้ตัวบทลงโทษหรือข้อกฎหมาย ที่มันล้าหลัง เปิดช่องว่างให้กินได้โต๊ะ ถ้ามีการแก้ไขอย่างจริงจัง ปัญหาเรื่องต้นทุนแฝงก็จะลดลงไป เช่น เปลี่ยนการจับกุม ยึดรถ เป็นค่าปรับที่มีอัตรากำหนดแน่ชัด 	<u>คณะผู้ศึกษา</u> รับข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
	นายสุรรัฐ เนียมกลาง รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <u>แสดงความคิดเห็น</u> <ul style="list-style-type: none"> ขอบพระคุณทุกท่านในวันนี้ ที่เข้ามาให้ข้อมูลแลกเปลี่ยนซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมาก โดยเห็นว่า ในทางวิชาการ ก็จะต้องศึกษาและตรวจสอบต้นทุนโลจิสติกส์ต่อไป เพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริงให้มากที่สุด พร้อมทั้งจะต้องทำรายงาน ประกาศเป็นตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์เผยแพร่ออกไป ซึ่งย่อมจะส่งผลต่อตัวชี้วัดต่าง ๆ ในระดับประเทศ จึงจำเป็นต้องใช้ความรอบครอบระมัดระวัง ส่วนความคิดเห็นอื่นๆ ก็เห็นว่าเป็นประโยชน์มาก สามารถนำไปเป็นแผนพัฒนาและกำหนดนโยบายต่าง ๆ ด้านโลจิสติกส์ในระยะต่อไปได้

การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็นจำนวน 7 ราย มีรายละเอียด ดังนี้

คุณพฤษชัยมงคล ขจรศิลป์ บริษัท ปตท. จำกัด มหาชน

- คำว่า Logistic หมายถึง Inbound + Outbound ถ้าผู้ผลิตผู้ประกอบการเป็น Center ควรกำหนดกรอบให้ทุกคนเข้าใจตรงกัน
- ทำไมไม่พิจารณากิจกรรมอื่นๆ ด้วย เช่น Customs Clearance , Ocean Freight เพราะ GDP มีการนับมูลค่า Import , Export ด้วย
- กิจกรรมขนส่ง ทำไมพิจารณาบรรทุกทุกที่น้ำหนักน้อยกว่า 1600 kg. เท่านั้น ควรพิจารณาขนาดอื่นด้วย เช่น 6 ล้อ 10 ล้อ และรถเทรลเลอร์ รวมถึง Mode Of Transport อื่น ๆ เช่น เรือและรถไฟ
- ตัวแทนของประชากร ครอบคลุมทุกประเภทธุรกิจหรือยัง เช่น น้ำมันและปิโตรเคมี



คุณวิฑูรย์ วีระเดชชุตี หอการค้าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา :-

- รัฐควรให้ความสำคัญกับขนส่งทางราง โดยตั้งรับสินค้าที่รังสิตหรือที่อื่นๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับสินค้าจากกรุงเทพฯ และสร้างคลังสินค้าบริเวณสถานีประจำจังหวัด เพื่อย่อยรับสินค้า

คุณทองอยู่ คงขิมาร์ :-

- เรื่อง Data Base และ Bio Date มีความจำเป็นมากและควรเป็นข้อมูลเดียวกันหรือไม่ และควรมีเวลาในการประชุมเพิ่มมากขึ้นกว่านี้

คุณธีรเดช รัตนมณี Ruam Thavorn Transport Co.,Ltd. :-

- จุดคุ้มทุนและต้นทุนของ Logistics (Transport) สร้างให้เป็นมาตรฐานที่ใช้ได้จริง

คุณชาญนที สุรพงษ์ :-

- ควรเสนอแนะวิธีการที่จะได้ข้อมูลมาจากทุกภาคส่วนที่มีความน่าเชื่อถือได้

คุณณัฐเกียรติ เพ็ชอารยการ บริษัท ไรท์ทันเนลลิง จำกัด :-

- ต้นทุนประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ ยังมีส่วนของค่าเฟรททางเรือ ทางอากาศ ที่ยังไม่มีค่าควบคุมให้อยู่ในราคาเกณฑ์มาตรฐานเดียวกัน ทำให้ข้อมูลต้นทุนไม่นิ่ง ควรมีกรอบกฎหมายควบคุมมาตรฐานราคา เราสามารถนำมาควบคุมการจัดเก็บข้อมูลได้อีกทาง

คุณมัทรินทร์ เล่าพิภานนท์ TRUE E - LOGISTICS :-

- อยากเห็นการสัมมนาเกี่ยวกับ TECH มากขึ้น เรื่อง PLATFORM LOGISTICS หรือแม้กระทั่ง เรื่อง SINGLE WINDOW

3. สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการสัมมนา

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการสัมมนา จำนวน 70 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการสัมมนาส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.00 อยู่หน่วยงานภาคเอกชน/องค์กรธุรกิจเอกชน รองลงมาอยู่หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 30.00 อยู่บริษัทจำกัด/ห้างหุ้นส่วนจำกัด ร้อยละ 21.43 และสถาบันการศึกษา ร้อยละ 8.57 ตามลำดับ

2) ความคิดเห็นต่อโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

(2.1) หน่วยงาน/องค์กร/บริษัท ส่วนใหญ่ที่สังกัดร้อยละ 47.14 ให้บริการหรือปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับงานด้านโลจิสติกส์ระดับมาก รองลงมาร้อยละ 41.43 อยู่ระดับปานกลาง และร้อยละ 11.43 ระดับน้อย

(2.2) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ เห็นว่าจำเป็น ร้อยละ 88.57 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 11.43

(2.3) ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าสาระการประชุมในครั้งนี้สามารถนำไปใช้เพิ่มพูนความรู้ของตนเอง ร้อยละ 37.89 รองลงมาจะนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน ร้อยละ 32.63 มอบให้หน่วยงานไว้ใช้ประโยชน์ต่อไป ร้อยละ 25.26 ไม่ระบุ ร้อยละ 3.16 และไม่ได้ใช้ประโยชน์เลย ร้อยละ 1.05

(2.4) ความคิดเห็นต่อประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษต่อการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- การแก้ไขปัญหาให้มีความเท่าเทียมกันทางการแข่งขัน
- การรวบรวม Big Data ของ TH



ประโยชน์อะไรได้

- ทราบได้ที่ตั้งสมมติฐานคนละแบบ ก็ไม่สามารถอ้างอิงได้ และยังไม่พบว่าจะนำไปใช้

ความเชื่อมั่นในเรื่องการเก็บข้อมูลเป็นความลับ และให้ความรู้ความเข้าใจต่อผู้ประกอบการในเรื่องการเปิดเผยข้อมูล

เกี่ยวข้องมาใช้ได้

- ความน่าเชื่อถือ และแหล่งข้อมูลที่เป็นจริง
- ต้นทุนตามประเภทขนส่งที่สอดคล้องกับประเภทของกลุ่มธุรกิจ
- ต้นทุนด้านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล
- การพัฒนาระบบคมนาคมที่มีผลต่อการขนส่งสินค้า
- กรมสรรพากร หรือกระทรวงพาณิชย์มีข้อมูลเกี่ยวกับบัญชี ที่สามารถนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาใช้ได้

- แยกส่วนลงในแต่ละ Sector เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เข้าถึงระดับจุลภาค
- การออกแบบ และการคำนวณพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย
- การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์
- การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิอย่างรอบคอบ และละเอียด
- การนำข้อมูลที่ได้รับไปใช้ประโยชน์
- ข้อมูลที่เป็นจริง

3) การรับรู้ข่าวสารโครงการ

(3.1) เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามรับฟังข้อมูลการประชุมแล้ว มีความเข้าใจในแนวทางการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ร้อยละ 62.86 เข้าใจระดับปานกลาง รองลงมาเข้าใจมาก ร้อยละ 34.29 และเข้าใจน้อย ร้อยละ 2.86

(3.2) ข้อมูลโครงการ และประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการทราบเพิ่มเติม

- การพัฒนา และการศึกษาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- จำนวนแบบสอบถาม และจังหวัดที่เก็บข้อมูล
- ต้นทุนต่อ GPP ต่อยอดขายแยกตามอุตสาหกรรม
- วิธีการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- แนวทางการส่งเสริมโลจิสติกส์ของหน่วยงานภาครัฐ
- การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ใน Model logistic cost
- ข้อมูลการสัมภาษณ์ในครั้งต่อไป
- Factors ที่ใช้รวบรวมข้อมูลและนำมาวิเคราะห์โดยละเอียด
- ต้องการประเด็นที่สรุปหลักการพื้นฐานให้ภาครัฐและเอกชนเข้าใจให้ตรงกัน
- สูตรออกแบบให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้
- ความคืบหน้าของโครงการ การพัฒนาครั้งต่อไปและความร่วมมือกับภาคเอกชน
- การสื่อสารออกไปยังภาคการศึกษาอย่างไร
- อยากทราบข้อมูลทุกความเคลื่อนไหวการเปลี่ยนแปลงของงานโลจิสติกส์
- อยากให้มีการยกตัวอย่างที่ชัดเจน เพื่อเป็นตัวตั้งต้นแบบจำลองและนำไปต่อยอดปรับปรุงใช้งานต่อไป

- ข้อมูลการคิดคำนวณต้นทุน In-House ที่ขึ้นอยู่กับ finish Good ตามอายุจัดเก็บเข้ามาในการคำนวณค่าขนส่งและโลจิสติกส์ว่าควรคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์

- ต้องการข้อมูลด้านสมมติฐานเรื่องต้นทุนแฝงและต้นทุนการบริหารจัดการอุปสรรคในการพัฒนาทางด้านต้นทุน

- วิธีคิดต้นทุนด้านการขนส่ง



(3.3) ช่องทางรับข้อมูลข่าวสารที่ผู้ตอบแบบสอบถามสะดวกส่วนใหญ่ ต้องการทาง E-mail ร้อยละ 45.71 รองลงมาทางเว็บไซต์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร้อยละ 32.38 ต้องการทางการประชุมโครงการ ร้อยละ 10.48 ทางแผ่นพับและไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 4.76 เท่ากัน และทางหนังสือทางราชการ ร้อยละ 1.90

4) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการสอบถาม

- การออกแบบการคำนวณพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย
- อยากให้พิจารณาแยกธุรกิจออกเป็นหมวดหมู่ต่าง ๆ เนื่องจากต้นทุน Logistics ของแต่ละธุรกิจไม่เท่ากัน
- ผู้ศึกษาควรตรวจสอบความถูกต้องและความน่าเชื่อถือของข้อมูลปฐมภูมิด้วยตนเอง เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลภายใต้ความเข้าใจที่ตรงกัน มีมาตรฐานในการประมวลผล
- การสร้างความเข้าใจทุกกลุ่มตัวอย่างที่ไปสัมภาษณ์และให้เห็นกิจกรรมจำเป็นและเป็นประโยชน์ของการให้ข้อมูล
- อยากทราบประโยชน์ที่องค์กรเอกชนจะนำไปใช้ได้ก่อน คิดว่าข้อมูลนี้ใช้กับภาครัฐมากกว่าและข้อมูลก็ยังไม่น่าสนใจร้อยเปอร์เซ็นต์ จะนำมาเป็นตั้งเป้าไม่ได้ อุตสาหกรรมแต่ละอย่าง ต้นทุนก็ไม่เท่ากัน สัดส่วนต่างกัน มูลค่าสินค้าต่างกัน การให้ความสำคัญต้นทุนก็จะต่างกัน
- หากทางภาครัฐได้ Model ในการจัดทำข้อมูลโลจิสติกส์เรียบร้อยแล้ว อยากให้คำนึงถึงข้อมูลและระบบจัดเก็บข้อมูลของรัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน มีระบบในการจัดเก็บข้อมูลที่สอดคล้องกับ Model ของภาครัฐที่วางไว้
- ควรแยกเก็บข้อมูลตามขนาดของบริษัท
- ควรเสนอตัวเลขเป็นรายภาคและจังหวัด
- กำหนดให้เอกชนเสนอรายละเอียดต้นทุนโลจิสติกส์ เป็นส่วนประกอบของงบการเงิน โดยเฉพาะ 3PL สร้าง Template บน Platform ให้เอกชนและหน่วยงานอื่นมาบันทึกข้อมูล
- การสำรวจเป็นระยะ 3-5 ปี สำคัญมากต่อการแข่งขันของประเทศ
- การทำต้นทุนตาม Section อย่างที่อาจารย์ จิตติชัย เสนอแนะ
- ควรปรับปรุงแบบจำลองให้สะท้อนต่อปัจจัยต่าง ๆ เพื่อให้แบบจำลองสามารถสะท้อนต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างทันสมัยปัจจุบัน
- ควรเผยแพร่แบบจำลองที่ได้ปรับปรุงโดยปัจจัยต่าง ๆ ทุกปี เพื่อให้ภาคส่วนได้รับข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน
- การจัดการเก็บข้อมูลให้ทุกภาคส่วนสามารถใช้ร่วมกันได้ ทำ Single - Forum เพื่อให้ใช้ได้ Any - Output ในกรอบของความจำเป็นของข้อมูล หรือพัฒนาในระบบให้เอกชนไปใช้ใน Platform เดียวกับภาครัฐควรมี Form เดียวกัน เพื่อหาข้อมูลที่จำเป็นและให้ใช้ได้หลายองค์กรภาครัฐ
- ถ้าเป็นไปได้ควรสร้างโปรแกรมสำเร็จรูปในการเก็บข้อมูลเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการนำไปประยุกต์ใช้เพื่อประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ของตนเอง เมื่อผู้ประกอบการ เมื่อผู้ประกอบการใช้ ก็จะสามารถส่งข้อมูลให้โครงการเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ต่อไป
- มีการจัดสัมมนาเป็นระยะและส่งข้อมูลแลกเปลี่ยน การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์
- Big data , Analysis Data
- เพื่อช่วยในการบริหารจัดการที่ดีขึ้น โดยทำดัชนีชี้วัดความสามารถในวิชาชีพ
- ควรแยกต้นทุนโลจิสติกส์ภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชนและองค์กรเอกชน ออกจากกัน
- ความผันแปรของดัชนีและค่าความผันผวนของ TIME COST , Quality



5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ทำการศึกษาทางเลือกที่เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าท่าเรือ ระบบรางรถไฟและถนนให้เชื่อมต่อกัน ปัจจุบันท่าเรือที่รองรับสินค้าเกษตร จุดเชื่อมต่อระบบรางรถไฟกับท่าเรือยังไม่มี เพื่อส่งสัญญาณให้ทางภาครัฐให้ความสำคัญอย่างถูกต้องทาง สมเหตุ สมผลต่อประเทศชาติ
- ความชัดเจนในการบริหารข้อมูลที่จะนำไปใช้งาน
- รัฐสนับสนุนโครงสร้างการขนส่งทั้งทางบกทางรางและทางน้ำ ให้สามารถเชื่อมโยงสถานประกอบที่ตั้งอยู่ตามภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนทางโลจิสติกส์
- ให้ทางมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นแกนนำหลักในการเปิดเรียนหลักสูตรหรือสาขาโลจิสติกส์ ในระดับปริญญาโท
- อยากให้มีตัวอย่างการทำธุรกิจสัก 1 ตัวอย่างและนำมาเป็นตัวอย่างในการทำแบบจำลอง Logistics จะทำให้เข้าใจง่ายและสามารถนำไปต่อยอดใช้งานได้จริง และอาจจะมีการขออนุญาตติดตามผลการทำงานและใช้ประโยชน์จากข้อมูลในทางภาครัฐต่อไปได้ เพราะแต่ละองค์กรอาจจะมีมุมมองไม่เหมือนกัน จะทำให้ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนมากขึ้น
- การปรับสมดุลด้านการพัฒนาในการลดต้นทุนของภาคเอกชนและองค์กรภาครัฐ



ภาพบรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงานในการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์
โครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



นายตनुชา พิขยนันท์
รองเลขาธิการสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ประธานการประชุม



ดร.กฤต ฉายแสงธรรม
ผู้จัดการโครงการ
กล่าวรายงาน



นายสิริภพ สุวรรณเกสร
นักวิชาการเศรษฐศาสตร์
ผู้ดำเนินรายการ



ดร.สลิลทิพย์ ทิพย์ไกรศรี
ผู้ดำเนินรายการ



รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์
ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์



คุณกษณุมาศ ศรีสุข
ที่ปรึกษาคณะกรรมการโลจิสติกส์
และซัพพลายเชน



รศ.ดร.จิตติชัย รุณกนกนาฏ
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง



ผู้เข้าร่วมเสวนา



ผู้เข้าร่วมเสวนา



ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร่วมแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามในเวทีสัมมนา

