รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

Development potential for the operation for Enhancing Competitive Advantage to SMEs Firms and Adoption of Logistics and Supply Chain Management

รองศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์
หัวหน้าโครงการวิจัย

โครงการวิจัยประเภทงบประมาณเงินรายได้
(เงินอุดหนุนจากรัฐบาล) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑
มหาวิทยาลัยบูรพา

รหัสโครงการ ๖๙๒๒๖๔
สัญญาเลขที่ ๒๙/๒๕๖๑

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

Development potential for the operation for Enhancing Competitive Advantage to SMEs Firms and Adoption of Logistics and Supply Chain Management

รองศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์
หัวหน้าโครงการวิจัย
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

กันยายน ๒๕๖๑

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากงบประมาณเงินรายได้จากเงินอุดหนุนรัฐบาล (งบประมาณแผ่นดิน) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ มหาวิทยาลัยบูรพา ผ่านสำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ เลขที่สัญญา ๒๙/๒๕๖๑ ให้ดำเนินการศึกษาวิจัยในโครงการ “แนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน” (Development potential for the operation for Enhancing Competitive Advantage to SMEs Firms and Adoption of Logistics and Supply Chain Management) ในโอกาสนี้ ข้าพเจ้าใคร่ขอขอบพระคุณ ผู้ร่วมงานวิจัยทุกท่าน ที่ช่วยให้การศึกษาครั้งนี้สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ได้กรุณาให้ข้อมูลและข้อเสนอแนะที่มีคุณค่าและเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานที่ดีและเป็นประโยชน์กับโครงการวิจัย

ขณะที่การดำเนินการศึกษาครั้งนี้ จะประสบความสำเร็จไม่ได้ถ้ามิได้รับการสนับสนุนจาก รองศาสตราจารย์ ดร.สมนึก ธีระกุลพิศุทธิ์ อธิการบดีมหาวิทยาลัยบูรพา ที่กรุณาให้คำแนะนำที่มีคุณค่ายิ่ง และต้องขอขอบคุณท่านอื่นๆ ที่ไม่สามารถกล่าวนามถึงในรายงานฉบับนี้ได้

อีกทั้งผลสำรวจวิจัยฯ นี้ประสบผลสำเร็จเป็นรูปเล่มได้ ด้วยความทุ่มเทแรงใจ แรงกาย ความร่วมมือและความเสียสละจากผู้ร่วมงานวิจัยทุกท่าน

รองศาสตราจารย์ ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
กันยายน ๒๕๖๑

Acknowledgment

This work was financially supported by the Research Grant of Burapha University through National Research Council of Thailand (Grant no. ๒๙/๒๕๕๙) To conduct research in the project. " Development potential for the operation for Enhancing Competitive Advantage to SMEs Firms and Adoption of Logistics and Supply Chain Management " On this occasion, I would like to express my gratitude. All participants This allows the study to achieve its intended purpose. And other people involved, please provide valuable and useful information and feedback. To be a good and effective way to conduct research.

While this study Can not be successful without support. Associate Professor Dr. Somnuk Thirakulpisit President of Burapha University Please give us valuable suggestions. And thank you for the others. This can not be mentioned in this report.

The results of the survey. This is a successful book. With the dedication, strength, cooperation and sacrifice of all the participants.

คำนำ

การประกอบการธุรกิจ SMEs เป็นแนวคิดที่ต้องการดำเนินการให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของชุมชนในการสร้างเอกลักษณ์สินค้าชุมชนในแต่ละพื้นที่ให้มีตลาดรองรับและทำเป็นธุรกิจที่ยั่งยืน โดยให้แต่ละชุมชนมีผลิตภัณฑ์ดีเด่นอย่างน้อยหนึ่งผลิตภัณฑ์ โดยเป็นผลิตภัณฑ์ที่อยู่บนพื้นฐานภูมิปัญญาท้องถิ่น วัฒนธรรมประเพณีและใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น ซึ่งถือได้ว่าเป็นการสร้างเศรษฐกิจชุมชนให้เกิดขึ้น และใช้เป็นเครื่องมือกระตุ้นให้เกิดการพัฒนากระบวนการเรียนรู้ของชุมชน และพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้ได้มาตรฐานตรงกับความต้องการของตลาดสากล อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนฐานต่างมีความเข้มแข็งต่อไป ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับตรงกันว่า SMEs มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศทำให้เกิดการสร้างงานและการกระจายรายได้เป็นตัวขับเคลื่อนที่ทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจที่ดีที่สุด ที่สำคัญคือ SMEs ไทยเป็นหน่วยธุรกิจที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศสูงที่สุดเมื่อเทียบอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ที่ต้องมีต้นทุนการผลิตในด้านเครื่องจักรและเทคโนโลยีการผลิตรวมทั้งวัตถุดิบที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

ทั้งนี้เพื่อปรับตัวให้เข้ากับสภาวะการแข่งขันของโลก ไทยได้บัญญัติแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมได้อัญเชิญแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงตามพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมาเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ ยึดหลักทางสายกลางในการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อกำหนดยุทธ์ศาสตร์ระยะยาว ซึ่งมีหลักแนวคิด คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ในทุกมิติอย่างเป็นองค์รวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างระบบการบริหารจัดการที่ดี ให้เกิดขึ้นในทุกระดับอันจะก่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยทางภาครัฐได้ดำเนินนโยบายในจัดให้มีสินค้า SMEs เพื่อให้แต่ละชุมชนได้ใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นมาในการพัฒนาสินค้า อยู่บนพื้นฐานแห่งปรัชญา ๓ ประเด็น

การที่ธุรกิจ SMEs จะประสบความสำเร็จได้นั้น นอกจากประชาชนหรือชาวบ้านในชุมชนนำเอาความคิดสร้างสรรค์หรือนำเอาภูมิปัญญาในท้องถิ่นมาพัฒนาในรูปแบบของผลิตภัณฑ์อาจจะยังไม่เพียงพอ แต่ภาครัฐฯ ควรจะเข้ามาดูแลและสนับสนุน ในเรื่องของทุนหมุนเวียนและการหาตลาดในระยะเริ่มต้น การสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดเทคนิคการบริหารจัดการต่างๆ ให้กับชาวบ้านเหล่านี้ หนึ่งในเทคนิคหรือองค์ความรู้ที่ชาวบ้านควรรู้และนำไปประยุกต์ใช้กับผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่นของตนคือการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน (Logistics & Supply Chain Management)

ในการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ ๑) เพื่อศึกษารูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจตลอดซัพพลายเชนขาเข้าตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ การจัดเก็บวัตถุดิบขาเข้า การบริหารจัดการสต็อกวัตถุดิบขาเข้าของผู้ประกอบการ SMEs เป็นมูลค่ามากกว่าร้อยละ ๖๐ ของผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งหมดของไทย ๒) เพื่อตรวจสอบรูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจตลอดซัพพลายเชนขาออกตั้งแต่กระบวนการสั่งซื้อสินค้า SMEs ทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศ ระบบการจัดการคลังสินค้า การบริหารสต็อกสินค้าขาออก การขนส่งและการกระจายสินค้าและการให้บริการลูกค้าของผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งคิดเป็นมูลค่ามากกว่าร้อยละ ๖๐ ของผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งหมดของไทย ๓) เพื่อตรวจสอบและระบุถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการในการจัดซื้อจัดหา การผลิตและการกระจายสินค้าและการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย ๔) เพื่อหาวิธีการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย และ๕) เพื่อหาและกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในอันที่จะสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ SMEs เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ SMEs เป็นที่ต้องการของตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ

คำนำ (ต่อ)

รายงานการศึกษาฉบับนี้ประกอบไปด้วย ๕ บทโดยบทที่ ๑ จะนำเสนอสถานการณ์ปัญหาและความจำเป็นของการศึกษาโครงการนี้ รวมทั้งได้กำหนดขอบเขต เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของการศึกษาครั้งนี้เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการศึกษา ทั้งนี้เพื่อให้ผลการศึกษาครั้งนี้มีความเที่ยงตรงและมีความน่าเชื่อถือในบทที่ ๒ จะแสดงแนวทางการดำเนินโครงการและระเบียบวิธีวิจัยเริ่มตั้งแต่การกำหนดกรอบแนวคิด การออกแบบขั้นตอนและวิธีการวิจัย ซึ่งเป็นการอธิบายถึงวิธีการคิดและวิธีการทำงานของคณะนักวิจัย บทที่ ๓ เป็นการอภิปรายผล โดยมีผลการวิจัยที่ได้ทั้งหมด บทที่ ๔ สรุปและเสนอแนะเกี่ยวกับการวิจัยในขั้นตอนต่อไป และบทที่ ๕ เป็นผลผลิตที่ได้จากการศึกษางานวิจัยทั้งหมด รวมทั้งนำเสนอรายงานในลำดับต่อไป

กันยายน ๒๕๖๑

บทคัดย่อ

ในปัจจุบัน ความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจ SMEs จะขึ้นอยู่กับการใช้หลักการบริหารธุรกิจและโลจิสติกส์โดยผสมผสานกับการสร้างเอกลักษณ์สินค้าชุมชนในแต่ละพื้นที่โดยจัดให้มีตลาดรองรับและทำเป็นธุรกิจที่ยั่งยืน โดยให้แต่ละชุมชนมีผลิตภัณฑ์ดีเด่นอย่างน้อยหนึ่งผลิตภัณฑ์ โดยเป็นผลิตภัณฑ์ที่อยู่บนพื้นฐานภูมิปัญญาท้องถิ่น วัฒนธรรมประเพณีและใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น ซึ่งถือได้ว่าเป็นการสร้างเศรษฐกิจชุมชนให้เกิดขึ้น และใช้เป็นเครื่องมือกระตุ้นให้เกิดการพัฒนากระบวนการเรียนรู้ของชุมชน และพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้ได้มาตรฐานตรงกับความต้องการของตลาดสากล อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนฐานต่างมีความเข้มแข็งต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษารูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจโดยใช้เทคนิคด้านโลจิสติกส์เข้ามาเป็นเครื่องมือทั้งกิจกรรมโลจิสติกส์ขาเข้าตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ การจัดเก็บวัตถุดิบขาเข้า ตลอดจนถึงกิจกรรมโลจิสติกส์ขาออกตั้งแต่กระบวนการสั่งซื้อสินค้า SMEs ทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศ ตรวจสอบและระบุถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการในการจัดซื้อจัดหา การผลิตและการกระจายสินค้าและการจำหน่าย หาวิธีการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย และหาและกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในอันที่จะสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การศึกษาครั้งนี้ได้เก็บข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิซึ่งครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ประกอบการ SMEs ชุมชน ประชาชนทั่วไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะตรวจสอบประเด็นดังกล่าวข้างต้น การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจำนวน ๑,๐๓๙ ชุดและการสัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน ๕๔ ราย ข้อมูลจะถูกนำมาประมวลและวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS เวอร์ชั่น ๑๕.๐

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการ SMEs ในจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ยังขาดความรู้เรื่องเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ตั้งแต่การผลิตไปจนถึงการจัดจำหน่ายเพื่อที่จะช่วยลดต้นทุนรวมและเพื่อคุณภาพในการให้บริการ ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีการผลิตและจัดเก็บเป็นจำนวนมากโดยมีการจัดการที่ไม่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพโดยมีการผลิตและเก็บไว้เป็นเวลานาน ส่งผลให้เพิ่มต้นทุนมากขึ้น นอกจากนี้ผู้ประกอบการ SMEs ยังประสบปัญหาเรื่องการขาดแคลนวัตถุดิบในการผลิตซึ่งเป็นส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากปัญหาการจัดหาวัตถุดิบที่มีจำกัดตามธรรมชาติ รวมถึงปัญหาในการจัดจำหน่ายและแหล่งจำหน่ายหลัก หน่วยงานหลักในด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนควรมีบทบาทในการจัดการผลิตภัณฑ์ SMEs ให้มากขึ้น รวมถึงการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs สามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล อีกทั้งยังสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ SMEs ได้อย่างยั่งยืน

คำสำคัญ : การเพิ่มขีดความสามารถ วิสาหกิจขนาดกลางขนาดย่อมภาคตะวันออก โลจิสติกส์ ซัพพลายเชน

Abstract

Today, success of SME business operations depends on how to apply business and logistics principles to fit with unique of community products, including providing distribution and marketing channels. It would seek dominant products in each area based community consistent with local wisdom and cultures. It is a tool to stimulate the learning process of the community. Develop and improve the quality of the community's products to meet the needs of the international market and lead to sustainable and stronger local economy.

The purpose of the study is to study the patterns and approaches of logistics management as power tool to conduct business success. The process covers to inbound logistics (i.e. procurement, inbound warehouse) and outbound logistics (i.e. order processing, distribution channel). It reviews and identifies factors that affect the activities through supply chain, including finding ways to increase efficiency and effectiveness for Thai SMEs entrepreneurs and formulate strategies to enhance the competitive advantage. This study collects data from secondary and primary sources. The sampling covers SMEs, community, people and private and public agencies. The aim is to investigate the mentioned issues. It is surveyed by using ๑,๐๓๙ questionnaires and ๕๔ in-depth interviews. Data are analyzed and processed by using SPSS version ๑๕.๐.

The study reveals that SMEs in Chonburi, Rayong, Chanthaburi and Trat provinces lack the knowledge of logistics and supply chain management. In particular, from production to distribution, it would facilitate to reduce total cost and quality of services. Furthermore, most of them manage ineffective storage facilities. The complicate and complex production and storage create higher costs. In addition, SMEs are experiencing shortages of raw materials in production, partly due to the limited supply of raw materials and problems in distribution and distribution. The main agencies both public and private sectors, should play a significant role to incentive and support SMEs. It would educate them to understand logistics management and supply chain management techniques, so that they can apply to be effective and effective.

Keywords : Competitive advantage, SMEs, Eastern provinces, Logistics, Supply chain.

สารบัญ

			หน้า
กิตติกรรมประกาศ			ก
คำนำ			ค
บทคัดย่อ			จ
สารบัญ			ช
สารบัญตาราง			ฌ
สารบัญรูป			ฎ
บทที่	**๑**	**บทนำ**	
	๑.๑	บทนำ	๑-๑
	๑.๒	วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๑-๔
	๑.๓	ขอบเขตของการวิจัย	๑-๔
	๑.๔	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๕
	๑.๕	ระยะเวลาในการทำวิจัย	๑-๖
บทที่	**๒**	**ทบทวนวรรณกรรม**	
	๒.๑	บทนำ	๒-๑
	๒.๒	การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาฯ ที่เกี่ยวข้อง	๒-๒
	๒.๓	การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๒-๗๖
	๒.๔	การจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน	๒-๗๗
	๒.๕	ภาพรวมของผลิตภัณฑ์ SMEs	๒-๘๔
	๒.๖	บทสรุป	๒-๘๙
บทที่	**๓**	**ระเบียบวิธีวิจัย**	
	๓.๑	บทนำ	๓-๑
	๓.๒	แนวทางการดำเนินงานวิจัย	๓-๑
	๓.๓	ระเบียบวิธีวิจัย	๓-๕
	๓.๔	การเก็บข้อมูล	๓-๑๓
	๓.๕	แผนการบริหารแผนงานวิจัย	๓-๑๕
	๓.๖	แผนการบริหารแผนงานวิจัย	๓-๑๖
	๓.๗	กลยุทธ์ของแผนงานวิจัย	๓-๑๗
	๓.๘	ความสอดคล้อง เที่ยงตรง (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)	๓-๑๘
	๓.๙	การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล	๓-๑๘
	๓.๑๐	ข้อจำกัดของการสำรวจวิจัย (Limitations)	๓-๑๙
	๓.๑๑	ระยะเวลาในการทำวิจัย	๓-๒๑
บทที่	**๔**	**ผลการศึกษา**	
	๔.๑	บทนำ	๔-๑
	๔.๒	การศึกษาและวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายในและภายนอก (จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค) ของธุรกิจ SMEs ของไทย	๔-๒

สารบัญ (ต่อ)

			หน้า
บทที่	**๔**	**ผลการศึกษา (ต่อ)**	
	๔.๓	วิเคราะห์สถานภาพผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่เป็นคนไทย	๔-๕
	๔.๔	องค์ประกอบของบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	๔-๖
	๔.๕	ภาพรวมของธุรกิจบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของโลกและต่างประเทศ	๔-๗
	๔.๖	บทบาทและความสำคัญของโลจิสติกส์และซัพพลายเชนระหว่างประเทศ	๔-๑๓
	๔.๗	โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการสาขาโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย	๔-๒๐
	๔.๘	การวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย	๔-๒๓
	๔.๙	การศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีด้าน Logistics ต่อเศรษฐกิจไทย	๔-๒๔
	๔.๑๐	ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม	๔-๒๖
	๔.๑๑	สรุปผลการศึกษา	๔-๕๐
	๔.๑๒	การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา	๔-๕๓
	๔.๑๓	บทสรุป	๔-๕๕
บทที่	**๕**	**สรุป และอภิปรายผล**	
	๕.๑	บทนำ	๕-๑
	๕.๒	สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	๕-๒
	๕.๓	สรุปผลการศึกษา	๕-๖
	๕.๔	อภิปรายผล	๕-๑๐
	๕.๕	ข้อเสนอแนะ	๕-๑๑
	๕.๖	ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	๕-๑๔
		บรรณานุกรม	
ภาคผนวก			
		ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	
		ภาคผนวก ข การสัมมนา	

สารบัญตาราง

			หน้า
ตารางที่	๒.๒-๑	กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์	๒-๔
ตารางที่	๒.๒-๒	รูปแบบและเค้าโครงเบื้องต้นของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒	๒-๘
ตารางที่	๒.๕-๑	จำนวนผู้ประกอบการ SMEs ในพื้นที่ศึกษา	๒-๘๕
ตารางที่	๒.๕-๒	จำนวนการจ้างงานของธุรกิจ SMEs ในพื้นที่ศึกษา	๒-๘๕
ตารางที่	๓.๓-๑	แสดงกลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่างของการศึกษา	๓-๑๓
ตารางที่	๓.๑๑-๑	ระยะเวลาดำเนินงานและแผนปฏิบัติงาน	๓-๒๑
ตารางที่	๔.๖-๑	มูลค่าการขนส่งสินค้าขาเข้าระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๒ – ๒๕๔๘	๔-๑๓
ตารางที่	๔.๖-๒	มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออกระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๒ – ๒๕๔๘	๔-๑๓
ตารางที่	๔.๑๐-๑	ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร	๔-๒๖
ตารางที่	๔.๑๐-๒	จำนวนของพนักงานในองค์กร	๔-๒๖
ตารางที่	๔.๑๐-๓	รายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือน	๔-๒๗
ตารางที่	๔.๑๐-๔	องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา	๔-๒๗
ตารางที่	๔.๑๐-๕	กิจกรรมหลักขององค์กร	๔-๒๘
ตารางที่	๔.๑๐-๖	รูปแบบการบริหารจัดการองค์กร	๔-๒๘
ตารางที่	๔.๑๐-๗	แหล่งที่มาของวัตถุดิบ	๔-๒๙
ตารางที่	๔.๑๐-๘	ระยะเวลาการผลิต	๔-๒๙
ตารางที่	๔.๑๐-๙	แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า	๔-๓๐
ตารางที่	๔.๑๐-๑๐	ความต่อเนื่องของตลาด	๔-๓๐
ตารางที่	๔.๑๐-๑๑	ช่องทางการจัดจำหน่าย	๔-๓๐
ตารางที่	๔.๑๐-๑๒	วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่	๔-๓๑
ตารางที่	๔.๑๐-๑๓	รูปแบบของการผลิตและจำหน่าย	๔-๓๑
ตารางที่	๔.๑๐-๑๔	ความสำคัญของการดำเนินการของผู้ประกอบการ	๔-๓๒
ตารางที่	๔.๑๐-๑๕	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	๔-๓๒
ตารางที่	๔.๑๐-๑๖	ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๔-๓๔
ตารางที่	๔.๑๐-๑๗	ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๔-๓๕
ตารางที่	๔.๑๐-๑๘	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	๔-.๓๕
ตารางที่	๔.๑๐-๑๙	ความสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	๔-๓๖
ตารางที่	๔.๑๐-๒๐	การใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจ	๔-๓๗
ตารางที่	๔.๑๐-๒๑	ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร	๔-๓๘
ตารางที่	๔.๑๐-๒๒	จำนวนของพนักงานในองค์กร	๔-๓๘
ตารางที่	๔.๑๐-๒๓	รายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือน	๔-๓๙
ตารางที่	๔.๑๐-๒๔	องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา	๔-๓๙
ตารางที่	๔.๑๐-๒๕	กิจกรรมหลักขององค์กร	๔-๔๐
ตารางที่	๔.๑๐-๒๖	รูปแบบการบริหารจัดการองค์กร	๔-๔๐

สารบัญตาราง (ต่อ)

			หน้า
ตารางที่	๔.๑๐-๒๗	แหล่งที่มาของวัตถุดิบ	๔-๔๑
ตารางที่	๔.๑๐-๒๘	ระยะเวลาการผลิต	๔-๔๑
ตารางที่	๔.๑๐-๒๙	แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า	๔-๔๒
ตารางที่	๔.๑๐-๓๐	ความต่อเนื่องของตลาด	๔-๔๒
ตารางที่	๔.๑๐-๓๑	ช่องทางการจัดจำหน่าย	๔-๔๓
ตารางที่	๔.๑๐-๓๒	วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่	๔-๔๓
ตารางที่	๔.๑๐-๓๓	รูปแบบของการผลิตและจำหน่าย	๔-๔๔
ตารางที่	๔.๑๐-๓๔	ความสำคัญของการดำเนินการของผู้ประกอบการ	๔-๔๔
ตารางที่	๔.๑๐-๓๕	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	๔-๔๕
ตารางที่	๔.๑๐-๓๖	ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๔-๔๗
ตารางที่	๔.๑๐-๓๗	ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ	๔-๔๗
ตารางที่	๔.๑๐-๓๘	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	๔-๔๘
ตารางที่	๔.๑๐-๓๙	ความสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	๔-๔๘
ตารางที่	๔.๑๐-๔๐	การใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจ	๔-๔๙
ตารางที่	๔.๑๐-๔๑	ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาเข้าในธุรกิจ SMEs	๔-๕๑
ตารางที่	๔.๑๐-๔๒	ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ในธุรกิจ SMEs	๔-๕๒
ตารางที่	๕.๓-๑	ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาเข้าในธุรกิจ SMEs	๕-๗
ตารางที่	๕.๓-๒	ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาออกในธุรกิจ SMEs	๕-๘

สารบัญรูป

			หน้า
รูปที่	๒.๒-๑	แสดงทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ ฉบับที่ ๑ ไปสู่ ฉบับที่ ๒	๒-๕๖
รูปที่	๒.๔-๑	การกำหนดตำแหน่งผลิตภัณฑ์ชุมชนประเภทเครื่องนุ่งห่ม	๒-๗๘
รูปที่	๒.๔-๒	ระบบห่วงโซ่อุปทาน	๒-๗๙
รูปที่	๓.๒-๑	กรอบแนวคิดของแผนงานวิจัย	๓-๑
รูปที่	๓.๒-๒	กระบวนการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ SMEs	๓-๒
รูปที่	๓.๒-๓	กรอบการดำเนินงานในโครงการวิจัย	๓-๓
รูปที่	๓.๓-๑	แผนผังขั้นตอนของการศึกษา	๓-๖
รูปที่	๓.๔-๑	สรุปภาพรวมของการเก็บข้อมูลในมิติต่างๆ	๓-๑๔

บทที่ ๑
บทนำ

๑.๑ บทนำ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมมีการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาความยากจน โดยได้ให้ความสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับฐานล่าง คือ ระดับหมู่บ้าน ตำบล เพื่อมุ่งพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมไปพร้อมกัน ซึ่งเมื่อชุมชนระดับนี้เกิดความเข้มแข็งและสามารถพึ่งตนเองได้ก็จะส่งผลให้สังคมและเศรษฐกิจของชาติโดยรวมเข้มแข็งในที่สุด จึงได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับล่างขึ้น การดำเนินการของชุมชนต่างๆ ที่มีอยู่ทั่วประเทศ เปรียบเสมือนคล้ายกับเส้นเลือดฝอยในร่างกายของมนุษย์ ซึ่งถ้าเปรียบร่างกายเป็นเหมือนประเทศชาติจะเห็นว่าประเทศชาติจะอยู่รอดได้ก็ต่อเมื่อชุมชนเหล่านี้สามารถสร้างงาน สร้างรายได้และเลี้ยงตัวเองได้ รวมทั้งมีความเข้มแข็งในการที่จะคิดเอง ทำเอง โดยใช้ภูมิปัญญาที่มีในท้องถิ่นนั้นๆ การประการธุรกิจ SMEs เป็นแนวทางหนึ่ง ที่จะสร้างความเจริญแก่ชุมชนให้สามารถยกระดับฐานะความเป็นอยู่ของคนในชุมชนให้ดีขึ้น โดยการผลิตหรือจัดการทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่น ให้กลายเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ มีจุดเด่นเป็นเอกลักษณ์ของตนเองที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่น สามารถจำหน่ายในตลาดทั้งภายในและต่างประเทศ

การประการธุรกิจ SMEs เป็นแนวคิดที่ต้องการดำเนินการให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของชุมชนในการสร้างเอกลักษณ์สินค้าชุมชนในแต่ละพื้นที่ให้มีตลาดรองรับและทำเป็นธุรกิจที่ยั่งยืน โดยให้แต่ละชุมชนมีผลิตภัณฑ์ดีเด่นอย่างน้อยหนึ่งผลิตภัณฑ์ โดยเป็นผลิตภัณฑ์ที่อยู่บนพื้นฐานภูมิปัญญาท้องถิ่น วัฒนธรรม ประเพณีและใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น ซึ่งถือได้ว่าเป็นการสร้างเศรษฐกิจชุมชนให้เกิดขึ้น และใช้เป็นเครื่องมือกระตุ้นให้เกิดการพัฒนากระบวนการเรียนรู้ของชุมชน และพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้ได้มาตรฐานตรงกับความต้องการของตลาดสากล อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนฐานต่างมีความเข้มแข็งต่อไป ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับตรงกันว่า SMEs มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้เกิดการสร้างงานและการกระจายรายได้เป็นตัวขับเคลื่อนที่ทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจที่ดีที่สุด ที่สำคัญคือ SMEs ไทย เป็นหน่วยธุรกิจที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศสูงที่สุดเมื่อเทียบอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ที่ต้องมีต้นทุนการผลิตในด้านเครื่องจักรและเทคโนโลยีการผลิตรวมทั้งวัตถุดิบที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

นอกจากนี้ SMEs ทำให้เกิดการพัฒนาไปตามชุมชนในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ นับเป็นการส่งเสริมการกระจายความเจริญไปสู่ชุมชนต่างๆ ทั่วประเทศ ตามแนวทางปรัชญาแนวคิดของโครงการนั้นสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ ที่ยึดหลักปรัชญา “เศรษฐกิจพอเพียง” ยึดทางสายกลางที่อยู่บนพื้นฐานของความสมดุลพอดี รู้จักพอประมาณอย่างมีเหตุผล มีความรอบรู้เท่าทันโลก เป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตของคนไทย มุ่งเน้นให้เกิด “การพัฒนาที่ยั่งยืนและความอยู่ดีมีสุขของคนไทย” โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่ตัวบุคคลหรือทรัพยากรมนุษย์ เป็นศูนย์กลางของการพัฒนาและเป็นการพัฒนาอย่างมี “สมดุล” ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คนในสังคมมีความสุขถ้วนหน้า สามารถพึ่งตนเองและก้าวทันโลก โดยยังคงรักษาเอกลักษณ์ความเป็นไทยไว้

ในระยะเวลาที่ผ่านมา ไทยอาศัยความได้เปรียบเทียบทางด้านทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่จำนวนมากและค่าจ้างแรงงานต่ำ ช่วยควบคุมต้นทุนการผลิตสินค้าให้อยู่ในระดับไม่สูงนัก จึงสามารถ

แข่งขันได้ในตลาดโลก อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันความได้เปรียบดังกล่าวเริ่มลดลง เนื่องจากเกิดการลดน้อยถอยลงของจำนวนทรัพยากรธรรมชาติและค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้น นอกจากนี้ สภาพแวดล้อมในตลาดโลกมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เช่น มีการแข่งขันทางการค้ารายใหม่ๆ ที่สามารถผลิตสินค้าได้ในราคาต่ำกว่าไทยและมีการพัฒนาคุณภาพสินค้ามากขึ้นเป็นลำดับ ดังนั้น ไทยจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับกลยุทธ์ และยกระดับความสามารถในการผลิตและการตลาดเพื่อการส่งออกให้สูงขึ้น เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด และช่วยให้สินค้าไทยยืนหยัดต่อไปบนเวทีการค้าโลกในอนาคต

ทั้งนี้เพื่อปรับตัวให้เข้ากับสภาวะการแข่งขันของโลก ไทยได้บัญญัติแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ได้อัญเชิญแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงตามพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมาเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ ยึดหลักทางสายกลางในการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อกำหนดยุทธ์ศาสตร์ระยะยาว ซึ่งมีหลักแนวคิด คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ในทุกมิติอย่างเป็นองค์รวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างระบบการบริหารจัดการที่ดี ให้เกิดขึ้นในทุกระดับอันจะก่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยทางภาครัฐได้ดำเนินนโยบายในจัดให้มีสินค้า SMEs เพื่อให้แต่ละชุมชนได้ใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นมาในการพัฒนาสินค้า อยู่บนพื้นฐานแห่งปรัชญา ๓ ประเด็น ดังนี้

๑. การเน้นนำภูมิปัญญาท้องถิ่น พัฒนาสู่สากล (Local Yet Global) เป็นการเสริมสร้างผลิตภัณฑ์ที่ชุมชนพัฒนาขึ้นให้มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่นอย่างมีจุดเด่นเฉพาะเป็นที่ยอมรับของตลาดภายในและต่างประเทศ

๒. สนับสนุนให้ชุมชนสามารถพึ่งตนเอง และคิดอย่างสร้างสรรค์ (Self-Reliance-Creativity) เป็นการระดมความคิดของชุมชนท้องถิ่นในการคิดค้นและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่สอดคล้องกับวัฒนธรรม

๓. การสร้างทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development) เป็นการพัฒนาความคิดภูมิปัญญาท้องถิ่นให้มีความคิดกว้างไกล

อย่างไรก็ตามเนื่องจากประชากรในท้องถิ่นยังขาดความรู้ความเข้าใจในการหาตลาดและรูปแบบของการนำสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นไปสู่ตลาดในสภาพที่ตรงกับความต้องการ (เช่น รูปแบบของบรรจุภัณฑ์นวัตกรรม) รวมทั้งขาดการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนของสินค้า หรือผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นลง นอกจากนี้ยังขาดทักษะหรือการจัดการในอันที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ของตน เพื่อเสริมสร้างและพัฒนาทักษะและความรู้ความเข้าใจต่างๆ จำเป็นต้องมีการถ่ายทอดเทคนิคและองค์ความรู้ให้กับชุมชนในท้องถิ่นเพื่อให้พวกเขาสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับผลิตภัณฑ์ของพวกตนได้อย่างสัมฤทธิ์ผล

การที่ธุรกิจ SMEs จะประสบความสำเร็จได้นั้น นอกจากประชาชนหรือชาวบ้านในชุมชนนำเอาความคิดสร้างสรรค์หรือนำเอาภูมิปัญญาในท้องถิ่นมาพัฒนาในรูปแบบของผลิตภัณฑ์อาจจะยังไม่เพียงพอ แต่ภาครัฐฯ ควรจะเข้ามาดูแลและสนับสนุน ในเรื่องของทุนหมุนเวียนและการหาตลาดในระยะเริ่มต้น การสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดเทคนิคการบริหารจัดการต่างๆ ให้กับชาวบ้านเหล่านี้ หนึ่งในเทคนิคหรือองค์ความรู้ที่ชาวบ้านควรรู้และนำไปประยุกต์ใช้กับผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่นของตน คือ การจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน (Logistics & Supply Chain Management)

การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งซึ่งถือว่าเป็นแนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์สมัยใหม่ที่สามารถช่วยในการลดต้นทุนและตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้เทคนิคทางด้านการบริหารการดำเนินงานและเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยเพื่อให้ทันต่อการแข่งขันในโลกยุคปัจจุบัน การจัดการห่วงโซ่อุปทานเป็นการดำเนินงานที่เกิดขึ้นตั้งแต่แหล่งวัตถุดิบไปจนถึงผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ซึ่งจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและความรู้ระหว่างกันเป็นการพัฒนาเชิงการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจในการประสานงาน การดำเนินธุรกรรม การตัดสินใจ

การสร้างสิ่งจูงใจที่เอื้อประโยชน์ และเป็นการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในด้านต่างๆ ร่วมกัน (กรมส่งเสริมการส่งออก, ๒๕๕๘)

ระบบโลจิสติกส์ หมายถึง การเคลื่อนย้าย (Flow) สินค้าและข้อมูลต่างๆ ตั้งแต่เป็นวัตถุดิบจนเป็นสินค้าสำเร็จรูปจากต้นทางจนถึงปลายทางไปส่งยังผู้บริโภคขั้นสุดท้าย โดยมีการประสานและความร่วมมือในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงาน จากคำนิยามดังกล่าว จะพบว่าระบบโลจิสติกส์จะเป็นกระบวนการต่อเนื่องเสมือนแม่น้ำที่กระแสน้ำไหลผ่านภูมิประเทศที่แตกต่างกันไป ความแตกต่างของพื้นที่ภูมิประเทศจึงไม่ใช่จุดสำคัญ แต่ความสำคัญอยู่ที่การไหลของน้ำ ระบบโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับการนำผลิตภัณฑ์ (สินค้าหรือบริการ) ไป ณ สถานที่ที่มีความต้องการและตามเวลาที่ลูกค้าต้องการ การนำผลิตภัณฑ์ไป ณ ที่ที่มีความต้องการจำเป็นจะต้องมีการบูรณาการ กิจกรรมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านข้อมูลข่าวสาร การขนส่ง สินค้าคงคลัง คลังสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ และการบรรจุหีบห่อ โดยประสานกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้เข้าด้วยกัน ในอันที่จะทำให้สินค้าหรือวัตถุดิบตั้งแต่การจัดหา การเคลื่อนย้ายสินค้าให้มีต้นทุนต่ำที่สุด รวมทั้งมีการเพิ่มระดับการบริการเพื่อยกระดับความพึงพอใจของลูกค้า

ระบบโลจิสติกส์แบ่งออกได้เป็นสองขั้นตอนหลักๆ คือ ขั้นตอนแรกเป็นการจัดการการไหลหรือการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนจากต้นทางมาถึงยังบริษัทหรือผู้ประกอบการ (Material Management) ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมย่อยๆ ดังนี้คือ กิจกรรมการจัดหา (Sourcing) การจัดซื้อ (Purchasing) กิจกรรมการขนส่งขาเข้า (Inbound Transportation) การรับและการเก็บรักษาสินค้า (Receiving และ Storage) และกิจกรรมเกี่ยวกับวัตถุดิบคงคลัง (Raw Material Inventory)

ส่วนขั้นตอนที่สองจะเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปไปยังลูกค้า (Physical Distribution) ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมย่อยดังนี้ คือ การประมวลคำสั่งซื้อ (Order Processing) กิจกรรมสินค้าคงคลัง (Finished Goods Inventory) กิจกรรมการจัดการคลังสินค้า (Warehousing) การเคลื่อนย้ายพัสดุ (Material Handing) การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การขนส่งขาออก (Outbound Transportation) การบริการลูกค้า (Customer Service) นอกจากนี้กิจกรรมการเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปยังรวมถึงการนำสินค้าที่ใช้แล้วกลับเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลอีกด้วย

กล่าวได้ว่า ระบบโลจิสติกส์ในมุมมองของธุรกิจ SMEs คือ กระบวนการจะเริ่มต้นตั้งแต่การที่ผู้ประกอบการดำเนินการจัดหาวัตถุดิบหรือส่วนประกอบต่างๆ ที่จะนำมาทำเป็นผลิตภัณฑ์ ไปจนถึงกระบวนการในการจัดเก็บผลิตภัณฑ์ การบรรจุไปจนถึงการส่งมอบให้ถึงมือของลูกค้า ประเด็นหลักๆ อยู่ที่ว่าอะไรเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างผลกำไรได้มากขึ้น รวมทั้งปัจจัยอะไรที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ แล้วผู้ประกอบการจะสามารถลดต้นทุนในกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มลงได้อย่างไร และผู้ประกอบการสามารถสร้างหรือยกระดับความพึงพอใจให้กับลูกค้าในเรื่องต่างๆ เช่น ช่วงเวลาการส่งมอบที่สั้นลง มีคุณภาพในการจัดส่งของผลิตภัณฑ์ตรงเวลา สินค้าไม่เสียหายได้อย่างไร

จากความสำคัญดังกล่าวข้างต้น คณะผู้วิจัยของมหาวิทยาลัยบูรพา ซึ่งเป็นบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์จากหลายสาขา เพื่อดำเนิน โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (Development potential for the operation for Enhancing Competitive Advantage to SMEs Firms and Adoption of Logistics and Supply Chain Management)

เนื่องจากคณะผู้วิจัยเห็นว่าการที่ชาวบ้านหรือผู้ประกอบการในชุมชนสามารถใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นมาใช้ในการพัฒนาสินค้าเพียงอย่างเดียว อาจจะยังไม่เพียงพอที่จะทำให้สินค้าของชุมชนสามารถที่จะแข่งขันกับสินค้าของคู่แข่งทั้งภายในและต่างประเทศได้ จำเป็นที่ผู้ประกอบการเหล่านี้

ควรจะได้รับความรู้เกี่ยวกับหลักการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเชื่อมโยงสินค้าจากชุมชนสู่ตลาดทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้น หลักการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน จะเป็นความรู้ที่ผู้ประกอบการควรทราบเพื่อที่ผู้ประกอบการสามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อสร้างจุดแข็ง และโอกาสในการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของตน รวมทั้งนำเอากลยุทธ์ที่ได้รับมาใช้กับการดำเนินการของตน และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของตนได้อย่างมีประสิทธิผล

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑.๒.๑ เพื่อศึกษารูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจตลอดซัพพลายเชนขาเข้า ตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ การจัดเก็บวัตถุดิบขาเข้า การบริหารจัดการสต็อกวัตถุดิบขาเข้าของผู้ประกอบการ SMEs เป็นมูลค่ามากกว่าร้อยละ ๖๐ ของผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งหมดของไทย

๑.๒.๒ เพื่อตรวจสอบรูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจตลอดซัพพลายเชนขาออก ตั้งแต่กระบวนการสั่งซื้อสินค้า SMEs ทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศ ระบบการจัดการคลังสินค้า การบริหารสต็อกสินค้าขาออก การขนส่งและการกระจายสินค้าและการให้บริการลูกค้าของผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งคิดเป็นมูลค่ามากกว่าร้อยละ ๖๐ ของผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งหมดของไทย

๑.๒.๓ เพื่อตรวจสอบและระบุถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการในการจัดซื้อจัดหาการผลิตและการกระจายสินค้าและการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย

๑.๒.๔ เพื่อหาวิธีการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย

๑.๒.๕ เพื่อหาและกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในอันที่จะสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ SMEs เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ SMEs เป็นที่ต้องการของตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๑.๓ ขอบเขตของการวิจัย

๑.๓.๑ การดำเนินการศึกษาครั้งนี้ คณะผู้วิจัยจะต้องส่งรายงานเพื่อเสนอแนวทาง และขั้นตอนการดำเนินการศึกษา

๑.๓.๒ รวบรวมข้อมูล ศึกษาและวิเคราะห์นโยบาย กฎหมาย มาตรการ กฎระเบียบต่างๆ ที่จะมีผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์ SMEs

๑.๓.๓ รวมรวมข้อมูลต่างๆ ทั้งข้อมูลทุติยภูมิเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ SMEs และเกี่ยวกับความรู้ทางด้านการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ที่เคยศึกษาและมีการทำวิจัยไว้ในอดีตและปัจจุบัน ทั้งของไทยและต่างประเทศ

๑.๓.๔ รวบรวม ประเมินและวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของธุรกิจ SMEs ของไทย โดยแยกประเภทของผลิตภัณฑ์ต่างๆ

๑.๓.๕ ศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะโอกาสในการลงทุนในธุรกิจ SMEs ต่างๆ รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบของการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ประเทศไทยสามารถ ไปลงทุนในต่างประเทศในกรณีที่มีการเปิดเสรีการให้บริการโลจิสติกส์กับประเทศต่างๆ

๑.๓.๖ ศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลประโยชน์และผลกระทบ (Cost/Benefit) ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเปิดเสรีการให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย พร้อมกับระบุประเภท รายการ

และรูปแบบของธุรกิจ SMEs ที่ประเทศไทยมีโอกาสในตลาดต่างประเทศและควรให้ความสำคัญอันดับต้นๆ รวมทั้งธุรกิจ SMEs ที่มีความอ่อนไหวของประเทศไทยและเสนอแนะ พร้อมกับทบทวนรูปแบบและทิศทางของผลิตภัณฑ์ SMEs ของประเทศ

๑.๓.๗ ตรวจสอบรูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจตลอดซัพพลายเชนขาออก ตั้งแต่กระบวนการสั่งซื้อสินค้า SMEs ทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศ ระบบการจัดการคลังสินค้า การบริหารสต็อกสินค้าขาออก การขนส่งและการกระจายสินค้าและการให้บริการลูกค้าของผู้ประกอบการ SMEs

๑.๓.๘ ตรวจสอบและระบุถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการในการจัดซื้อจัดหาการผลิตและการกระจายสินค้าและการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย และหาวิธีการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย

๑.๓.๙ หาและกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในอันที่จะสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ SMEs เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ SMEs เป็นที่ต้องการของตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๑.๓.๑๐ จัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ จากผู้มีส่วนได้เสีย อย่างน้อย ๑ ครั้ง โดยจัดให้มีผู้เข้าร่วมกิจกรรมในจำนวนที่เหมาะสม สะดวกและง่ายแก่การสื่อสารทำความเข้าใจโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๔ ผู้รับผิดชอบโครงการวิจัย

๑.๔.๑ หัวหน้าโครงการ

รองศาสตราจารย์ ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
๑๖๙ ถนนลงหาดบางแสน ต.แสนสุข
อ.เมือง จ.ชลบุรี ๒๐๑๓๑
โทรศัพท์ (๐๓๘) ๓๙๐-๐๐๕ โทรสาร (๐๓๘) ๓๙๐-๐๐๕
Email: taweesak๙๙@hotmail.com

๑.๔.๒ นักวิจัยร่วมโครงการ

ผู้ร่วมวิจัยคนที่ **๑**

นางสาวสุขุมาภรณ์ พัฒนไพบูลย์วงศ์
๑๖๙ ถนนลงหาดบางแสน ต.แสนสุข
อ.เมือง จ.ชลบุรี ๒๐๑๓๑
โทรศัพท์ (๐๓๘) ๓๙๐-๐๐๕ โทรสาร (๐๓๘) ๓๙๐-๐๐๕
Email: msp.buu@gmail.com

ผู้ร่วมวิจัยคนที่ ๒

นางสาวธนาวดี หมดใส
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
๑๖๙ ถนนลงหาดบางแสน ต.แสนสุข
อ.เมือง จ.ชลบุรี ๒๐๑๓๑

โทรศัพท์ (๐๓๘) ๓๙๐-๐๐๕ โทรสาร (๐๓๘) ๓๙๐-๐๐๕
Email: pearwapraew@gmail.com

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ รูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจตลอดซัพพลายเชนขาเข้า ตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ การจัดเก็บวัตถุดิบขาเข้า การบริหารจัดการสต็อกวัตถุดิบขาเข้าของผู้ประกอบการ SMEs เป็นมูลค่ามากกว่าร้อยละ ๖๐ ของผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งหมดของไทย

๑๕.๒ รูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจตลอดซัพพลายเชนขาออกตั้งแต่กระบวนการสั่งซื้อสินค้า SMEs ทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศ ระบบการจัดการคลังสินค้า การบริหารสต็อกสินค้าขาออก การขนส่งและการกระจายสินค้าและการให้บริการลูกค้าของผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งคิดเป็นมูลค่ามากกว่าร้อยละ ๖๐ ของผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งหมดของไทย

๑.๕.๓ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการในการจัดซื้อจัดหา การผลิตและการกระจายสินค้าและการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย

๑.๕.๔ วิธีการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ของไทย

๑.๕.๕ ยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในอันที่จะสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ SMEs เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ SMEs เป็นที่ต้องการของตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ

บทที่ ๒
ทบทวนวรรณกรรม ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ บทนำ

การศึกษาครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาฯ ของประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ซึ่งจะทำการวิเคราะห์ภาพใหญ่ ในระดับมหภาคหรือระดับชาติจนกระทั่งลงไปถึงระดับจุลภาคหรือระดับพื้นที่ศึกษา โดยหน่วยงานหลักของประเทศไทยที่มีหน้าที่ในการวางแผนพัฒนาประเทศ คือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะเสนอแนะและให้ความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะได้จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงระยะเวลา ๕ ปี

ในปัจจุบันนี้ นอกจากการมียุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีแล้ว ประเทศไทยได้ใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ได้กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เหมาะสม โดยเร่งสร้างภูมิคุ้มกันเพื่อป้องกันปัจจัยเสี่ยง และเสริมรากฐานของประเทศด้านต่างๆ ให้เข้มแข็งควบคู่ไปกับการพัฒนาคนและสังคมไทยให้มีคุณภาพ มีโอกาสเข้าถึงทรัพยากรและได้รับประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นธรรม รวมทั้งสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจด้วยฐานความรู้ และความคิดสร้างสรรค์บนพื้นฐานการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นำไปสู่การพัฒนาประเทศที่มั่นคงและยั่งยืน ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs หรือในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ซึ่งการศึกษาครั้งนี้จะวิเคราะห์ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับทิศทางการพัฒนาของประเทศ การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกและเกี่ยวข้องกับการพัฒนาการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs และการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เพื่อเตรียมความพร้อมในด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ SMEs และระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะการจัดเตรียมระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อรองรับการเติบโตและการขยายตัวของตลาดผลิตภัณฑ์ SMEs ในอนาคต

๒.๒ การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาฯ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)

กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)

๑.๑ วิสัยทัศน์

"ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง"หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน"

ความมั่นคง

- การมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัย และการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศในทุกระดับทั้งระดับประเทศสังคมชุมชนครัวเรือนและปัจเจกบุคคล
- ความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจสังคมสิ่งแวดล้อมและการเมือง
- ประเทศมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีสถาบันชาติ ศาสน พระมหากษัตริย์ที่เข้มแข็งเป็นศูนย์กลางและเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน
- ระบบการเมืองที่มั่นคง เป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่องและโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล สังคมมีความปรองดองและความสามัคคี สามารถผนึกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศชุมชนมีความเข้มแข็งครอบครัวมีความอบอุ่น
- ความมั่นคงของอาหารพลังงานและน้ำ ประชาชนมีความมั่นคงในชีวิตมีงานและรายได้ที่มั่นคงพอเพียงกับการดำรงชีวิตมีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

ความมั่งคั่ง

- ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง จนเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น
- เศรษฐกิจมีความสามารถในการแข่งขันสูง สามารถสร้างรายได้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ สร้างฐานเศรษฐกิจ และสังคมแห่งอนาคต และเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจมีบทบาทสำคัญในระดับภูมิภาคและระดับโลกเกิดสายสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการค้าอย่างมีพลัง
- ความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่อง ได้แก่ ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคม และทุนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ความยั่งยืน

- การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่ไม่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเกินพอดีไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศน์
- การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับกฎระเบียบของประชาคมโลก ซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบต่อสังคมมีความเอื้ออาทรเสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม

- มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน ในสังคมยึดถือและปฏิบัติตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อการพัฒนาในระดับอย่างสมดุลมีเสถียรภาพและยั่งยืน

อนาคตประเทศไทยปี ๒๕๗๙ : ร่วมมือกันขับเคลื่อนประเทศให้ก้าวไปสู่

- เศรษฐกิจและสังคมไทย มีการพัฒนาอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยสถาบันหลักของชาติดำรงอยู่อย่างมั่นคง เป็นจุดยึดเหนี่ยวของสังคม มีความสามัคคีของคนในชาติ มีความสงบและอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขในทุกพื้นที่ และมีระดับรายได้ในกลุ่มประเทศรายได้สูง ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในภูมิภาคและโลก

- ระบบเศรษฐกิจเป็น Trading Nation และฐานเศรษฐกิจดิจิตัล ที่มีการเติบโตอย่างมีคุณภาพ มีเสถียรภาพ แข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและมีฐานการผลิตบริการและลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียน เพื่อให้ประเทศไทยเข้าสู่การมีรายได้สูงภายในปี ๒๕๗๙ และกลายเป็นประเทศพัฒนาแล้วโดย

- ภาคเกษตร พัฒนามุ่งสู่ความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหารและเป็นฐานการผลิต bio-bases ที่สำคัญและผลิตภาพการผลิตสูง

- ภาคอุตสาหกรรม ยกระดับศักยภาพฐานอุตสาหกรรมเดิม พัฒนาอุตสาหกรรมอนาคตให้เป็นฐานรายได้ใหม่ โดยมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตการค้าและการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เช่น ศูนย์การผลิตรถยนต์ และชิ้นส่วน และศูนย์ทดสอบ และวิจัยพัฒนารถยนต์และชิ้นส่วนของเอเชีย ศูนย์กลางการผลิตพลังงาน/วัสดุชีวภาพของภูมิภาคอาเซียน ศูนย์กลางการผลิตอุตสาหกรรมดิจิตอล เป็นต้น

- ภาคบริการ ยกระดับศักยภาพ/คุณภาพธุรกิจบริการเดิมและส่งเสริมธุรกิจบริการอนาคตให้เป็นฐานรายได้ใหม่ โดยมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการลงทุนและการให้บริการของภูมิภาคอาเซียน เช่น ศูนย์กลางการให้บริการสุขภาพของภูมิภาคอาเซียนเมืองหลวงแห่งการท่องเที่ยวและบริการของอาเซียน ศูนย์บริการทางการเงิน การศึกษานานาชาติและบริการด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

- วิสาหกิจและการดำเนินธุรกิจ วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม เข้มแข็งเป็นฐานการผลิตและบริการที่สำคัญของประเทศ

- คนไทยในอนาคต มีศักยภาพในการร่วมกันพัฒนาประเทศ สามารถปรับตัวรองรับบริบทการพัฒนาในอนาคต มีความพร้อมทั้งกายใจสติปัญญา มีทักษะวิเคราะห์อย่างมีเหตุผล มีการเรียนรู้ตลอดชีวิต มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง มีจิตสำนึกวัฒนธรรมที่ดีงาม รู้คุณค่าความเป็นไทย และมีความรับผิดชอบเป็นรากฐานที่มั่นคงของชุมชน สังคม รักชาติและสถาบันพระมหากษัตริย์

- สังคมไทยเป็นสังคมที่เป็นธรรมมีความเหลื่อมล้ำน้อย อัตราความยากจนต่ำ มีการกระจายโอกาสการเข้าถึงทรัพยากร การสร้างฐานอาชีพบริการทางสังคมที่มีคุณภาพและกระบวนการยุติธรรมอย่างทั่วถึง โดยที่ประชาชนทุกช่วงวัยมีคุณภาพชีวิตที่ดีครอบครัวอยู่ดีมีสุข ไม่คอรัปชั่น

- เศรษฐกิจและสังคมพัฒนาอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจสีเขียวระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ มีพื้นที่สีเขียวใหญ่ขึ้นประชาชนมีพฤติกรรมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- การบริหารภาครัฐโปร่งใสมีประสิทธิภาพ รับผิดชอบตรวจสอบได้อย่างเป็นธรรมและประชาชนมีส่วนร่วม มีการกระจายอำนาจและแบ่งภารกิจรับผิดชอบที่เหมาะสมระหว่างส่วนกลางภูมิภาคและท้องถิ่น

๑.๒ กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)

ยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ **"ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง"** นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุขและตอบสนองตอบต่อการบรรลุ ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างรายได้ระดับสูงเป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคงเสมอภาค และเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ

ตารางที่ ๒.๒-๑ กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์	กรอบแนวทางที่สำคัญ
๑. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง	(๑) การเสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติและการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข (๒) การปฏิรูปกลไกการบริหารประเทศ (๓) การป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้ (๔) การบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนและชายฝั่งทะเล (๕) การพัฒนาระบบกลไกมาตรการและความร่วมมือระหว่างประเทศทุกระดับ (๖) การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพการผนึกกำลังป้องกันประเทศและกองทัพ (๗) การพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและการปกป้องรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลรวมทั้งเสริมสร้างความมั่นคงทางอาหารพลังงานและน้ำ (๘) การปรับกระบวนการทำงานของกลไกที่เกี่ยวข้องจากแนวดิ่งสู่แนวระนาบมากขึ้น
๒. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	**(๑) สมรรถนะทางเศรษฐกิจ** ได้แก่ รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและสร้างความเชื่อมั่น ส่งเสริมการค้าและการลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชน และพัฒนาประเทศสู่ความเป็นชาติการค้า เพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าและได้ประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคเพิ่มขึ้น **(๒) การพัฒนาภาคการผลิตและบริการภาคเกษตร** ได้แก่ เสริมสร้างฐานการผลิตการเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร พัฒนาสินค้าเกษตรและอาหารที่มีศักยภาพในการแข่งขัน และส่งเสริมเกษตรกรรายย่อยให้ปรับไปสู่รูปแบบเกษตรยั่งยืนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และรวมกลุ่มเกษตรกรในการพัฒนาอาชีพที่เข้มแข็ง **ภาคอุตสาหกรรม** พัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ ได้แก่ พัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกที่มีศักยภาพสูง สร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยและพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในอนาคต เป็นต้น และภาคบริการพัฒนา

ตารางที่ ๒.๒-๑ กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กรอบแนวทางที่สำคัญ
๒. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน(ต่อ)	ยกระดับผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ผลักดันประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการให้บริการสุขภาพและส่งเสริมธุรกิจบริการที่มีศักยภาพ **(๓) พัฒนาผู้ประกอบการและเศรษฐกิจชุมชน** ได้แก่ พัฒนาทักษะและองค์ความรู้ของผู้ประกอบการไทยพัฒนา และยกระดับผลิตภาพแรงงาน เพื่อส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมสู่สากล ยกระดับศักยภาพของสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ไทย ให้ก้าวไกลสู่สากลและพัฒนาวิสาหกิจชุมชนและสถาบันเกษตรกร **(๔) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง** โดยพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก พัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญของประเทศ และพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนประเทศ **(๕) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** ในด้านการขนส่งความมั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและการวิจัยและพัฒนา **(๖) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก** สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนากับประเทศในอนุภูมิภาคและนานาประเทศ ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ ส่งเสริมความร่วมมือกับภูมิภาคและนานาชาติในการสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน อาหารสิ่งแวดล้อม และการบริหารจัดการภัยพิบัติ ส่งเสริมบทบาทการเป็นผู้ประสานประโยชน์ในการเชื่อมโยงและสร้างความสมดุลของความสัมพันธ์ของประเทศไทยกับกลุ่มอำนาจทางเศรษฐกิจต่างๆ เพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมของไทยในองค์การระหว่างประเทศในการผลักดันการพัฒนาในอนุภูมิภาคและภูมิภาค สนับสนุนการเปิดการค้าเสรีและสร้างองค์ความรู้ด้านการต่างประเทศต่อส่วนต่างๆ และสาธารณชนไทย
๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน	(๑) การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต ให้สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศ โดยพัฒนาเริ่มตั้งแต่ในครรภ์และต่อเนื่องไปตลอดช่วงชีวิต (๒) การยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ให้มีคุณภาพเท่าเทียมและทั่วถึง (๓) การสร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี (๔) การสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทยให้เอื้อต่อการพัฒนาคน
๔. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม	(๑) การสร้างความมั่นคงและการลดความเหลื่อมล้าทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (๒) การพัฒนาระบบบริการและระบบบริหารจัดการสุขภาพ (๓) การสร้างสภาพแวดล้อมและนวัตกรรมที่เอื้อต่อการดารงชีวิตในสังคมสูงวัย

ตารางที่ ๒.๒-๑ กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กรอบแนวทางที่สำคัญ
	(๔) การสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม และทุนทางวัฒนธรรมและความเข้มแข็งของชุมชน (๕) การพัฒนาการสื่อสารมวลชนให้เป็นกลไกในการสนับสนุนการพัฒนา
๕. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	(๑) การจัดระบบอนุรักษ์ ฟื้นฟูและป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ (๒) การวางระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพทั้ง ๒๕ ลุ่มน้ำ เน้นการปรับระบบการบริหารจัดการอุทกภัยอย่างบูรณาการ (๓) การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในทุกภาคเศรษฐกิจ (๔) การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (๕) การร่วมลดปัญหาโลกร้อนและปรับตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (๖) การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และนโยบายการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม
๖. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ	(๑) การปรับปรุงการบริหารจัดการรายได้และรายจ่ายของภาครัฐ (๒) การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชนของหน่วยงานภาครัฐ (๓) การปรับปรุงบทบาท ภารกิจ และโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ ให้มีขนาดที่เหมาะสม (๔) การวางระบบบริหารงานราชการแบบบูรณาการ (๕) การพัฒนาระบบบริหารจัดการกำลังคนและพัฒนาบุคลากรภาครัฐในการปฏิบัติราชการ (๖) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (๗) การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม และสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ ตลอดจน พัฒนาหน่วยงานภาครัฐและบุคลากรที่มีหน้าที่เสนอความเห็นทางกฎหมายให้มีศักยภาพ

ที่มา : ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี, ๒๕๖๐

ความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)

- คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ตามที่สำนักงานฯ เสนอและให้สำนักงานฯ รับความเห็นของสำนักงบประมาณไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้แผนพัฒนาฯฉบับที่ ๑๒ มีความครบถ้วนสมบูรณ์สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและแนวทางการปฏิรูปประเทศให้สำนักงานฯ พิจารณาปรับปรุงรูปแบบและแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ใน ๔ ประเด็นหลัก ดังนี้

๑) ต้องมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และมีการแปลงยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าว เป็นแผนงาน/โครงการในช่วง ๕ ปี โดยระบุแผนปฏิบัติการและกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จที่เป็นรูปธรรมรวมทั้งให้มีการประเมินผลของการดำเนินงานทุกรอบ ๑ ปีและ ๕ ปี เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานของรัฐบาลต่อไป

๒) ปรับปรุงเนื้อหาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ให้สอดคล้องและสะท้อนถึงการดำเนินงานตามนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการขับเคลื่อนไปแล้วในช่วงที่ผ่านมา

๓) ระบุกลไกการขับเคลื่อนแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลไกทางกฎหมายและกลไกประชารัฐที่จะช่วยสนับสนุนให้ทุกภาคส่วนดำเนิน การตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ทั้งนี้ให้สำนักงานฯเสนอกลไกดังกล่าวให้รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) พิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

๔) ในขั้นตอนการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ให้สำนักงานฯ ประสานงานกับคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติอย่างใกล้ชิดและจัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐเอกชนและประชาสังคมเพื่อให้แนวทางการพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ดังนั้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จึงนำวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติ มาเป็นวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ และนำยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้ง ๖ ด้านที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติมาเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ในลักษณะของการถ่ายทอดยุทธศาสตร์ระยะยาวลงสู่การปฏิบัติ ในช่วงเวลา ๕ ปี โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้ตอบสนองกับบริบทการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในช่วง ๕ ปีแรกของยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) เป็นสำคัญ

๑.๓ กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๑.๓.๑ ความเป็นมา

๑) ในปี ๒๕๕๘ สำนักงานฯ ได้นำผลที่ได้จากการประชุมระดมความเห็นการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ระดับภาคการประชุมระดมความคิดเห็นเฉพาะกลุ่ม (Focus Group) จากภาคีการพัฒนาการประชุมประจำปี ๒๕๕๘ ของ สศช. และการร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ วิสัยทัศน์ประเทศไทยของสภาปฏิรูปแห่งชาติมาพิจารณาปรับปรุงและยกร่างเป็นทิศทางการพัฒนาในช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการจัดทำแผนพัฒนาฯฉบับที่ ๑๒ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอกก.สศช. พิจารณาต่อไป

๒) ที่ประชุมกก.สศช. ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ มีมติเห็นชอบทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ทั้ง ๑๐ ยุทธศาสตร์และ (ร่าง) องค์ประกอบของคณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์เฉพาะด้านของแผนพัฒนาฯฉบับที่ ๑๒ ทั้ง ๙ คณะตามที่สานักงานฯเสนอพร้อมทั้งมอบหมายให้สานักงานฯ นำทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๓) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบทิศทางและกรอบยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ตามที่สำนักงานฯ เสนอและให้สำนักงานฯ รับความเห็นของสำนักงบประมาณไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและแนวทางการปฏิรูปประเทศ ให้สำนักงานฯ พิจารณาปรับปรุงรูปแบบและแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาฯฉบับที่ ๑๒ ให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และมีการแปลงยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าวเป็นแผนงาน/โครงการในช่วง ๕ ปี โดยระบุแผนปฏิบัติการและกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จที่เป็นรูปธรรม รวมทั้งให้มีการประเมินผลของการดำเนินงานทุกรอบ ๑ ปี และ ๕ ปี เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานของรัฐบาลต่อไป

๑.๓.๒ รูปแบบเค้าโครงเบื้องต้นและกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒

ตารางที่ ๒.๒-๒ รูปแบบและเค้าโครงเบื้องต้นของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ประกอบด้วย ๔ ส่วนดังนี้

ส่วนที่	ประกอบด้วย
ส่วนที่ ๑ กรอบหลักการของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒	- หลักการของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ - สาระสำคัญของกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) - ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปีและแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒
ส่วนที่ ๒ การประเมินสถานะของประเทศ	- สถานะของประเทศด้านต่างๆ (ด้านเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้านการบริหารจัดการ) - บริบทการเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศทั้งภายในและภายนอก - การวิเคราะห์สถานะของประเทศ (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ความท้าทาย)
ส่วนที่ ๓ วัตถุประสงค์และเป้าหมายในภาพรวม	- วัตถุประสงค์และเป้าหมายในภาพรวม - สรุปย่อยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ๑๐ ยุทธศาสตร์
ส่วนที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ	- เป้าหมายและตัวชี้วัดความสำเร็จรายยุทธศาสตร์ที่ตอบสนองเป้าหมายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ และที่สามารถแปลงไปสู่แนวทางดำเนินการที่ชัดเจนเป็นรูปธรรมได้ - กำหนดแนวทางดำเนินการที่มีความสำคัญสูงที่ต้องผลักดันสู่การปฏิบัติเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนด

ที่มา : ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี, ๒๕๖๐

๑.๓.๓ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

การพัฒนาที่ยั่งยืน คือ การพัฒนาที่สนองตอบต่อความต้องการของคนรุ่นปัจจุบัน โดยไม่ทำให้คนรุ่นต่อไปในอนาคตต้องประนีประนอมยอมลดทอนความสามารถที่จะตอบสนองความต้องการของตนเอง”

การพัฒนาที่ยั่งยืนมีลักษณะที่เป็นบูรณาการ คือ ท้าให้เกิดเป็นองค์รวม หมายความว่า องค์ประกอบทั้งหลายที่เกี่ยวข้องจะต้องมาประสานกันครบองค์ และมีลักษณะอีก

อย่างหนึ่ง คือ มีดุลยภาพ หรือพูดอีกนัยหนึ่ง คือ การทำให้กิจกรรมมนุษย์สอดคล้องกับเกณฑ์ของธรรมชาติ

การพัฒนาที่ยั่งยืน จะต้องเป็นการพัฒนาที่ก่อให้เกิดความสมดุลหรือมีปฏิสัมพันธ์ที่เกื้อกูลกันในระหว่างมิติอันเป็นองค์ประกอบที่จะทำให้ชีวิตมนุษย์อยู่ดี มีสุขคือ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม จิตใจ รวมทั้งทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งต่อคนในรุ่นปัจจุบันและคนรุ่นอนาคตเอง

๑.๓.๔ พัฒนาการของการพัฒนาที่ยั่งยืนในไทย

- เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม
- สังคมไม่มีความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ
- สิ่งแวดล้อมได้รับการฟื้นฟู อนุรักษ์และจัดการอย่างยั่งยืน
- ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาทุกด้าน

๑.๓.๕ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

๑) ยุติความยากจน ทุกรูปแบบในทุกที่

๒) ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืน

๓) สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดี และส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

๔) สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุม และเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

๕) บรรลุความเสมอภาคระหว่างเพศและเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้หญิงและเด็กหญิงทุกคน

๖) สร้างหลักประกันให้มีน้ำใช้และมีการบริหารจัดการน้ำและการสุขาภิบาลอย่างยั่งยืนสำหรับทุกคน

๗) สร้างหลักประกันให้ทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่ย่อมเยา เชื่อถือได้และยั่งยืน

๘) ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่ต่อเนื่อง ครอบคลุมและยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน

๙) สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

๑๐) ลดความไม่เสมอภาค ภายในและระหว่างประเทศ

๑๑) ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทาน และยั่งยืน

๑๒) สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและผลิตที่ยั่งยืน

๑๓) ดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบ

๑๔) อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

๑๕) ปกป้อง ฟื้นฟู และส่งเสริมการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน การบริหารจัดการป่าไม้ที่ยั่งยืน การต่อต้านการกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดยั้งการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นฟูสภาพดินและหยุดยั้งการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

๑๖) ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรมและสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผลรับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

๑๗) เสริมความเข้มแข็งให้แก่กลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูหุ้นส่วนตามความร่วมมือระดับโลกสาหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน

สรุปภาพรวมยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับใหม่ที่อยู่ระหว่างการยกร่างในขณะนี้นั้น หมวดแนวนโยบายแห่งรัฐได้กำหนดว่า รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ตามรัฐธรรมนูญฉบับนี้ ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติจะเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาประเทศในระยะยาว ซึ่งขณะนี้รัฐบาลได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติขึ้นมาเพื่อยกร่างยุทธศาสตร์ชาติเบื้องต้น มี ลศช. และรองเลขาธิการ สศช. เป็นกรรมการในคณะกรรมการฯ ดังกล่าวด้วย โดยในเบื้องต้นได้กำหนดวิสัยทัศน์ในกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๗๗) ไว้ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

เพื่อให้ทุกภาคส่วนในสังคมมีความตระหนักถึงเป้าหมายอนาคตของประเทศไทยร่วมกัน และเกิดการรวมพลังในการขับเคลื่อนการพัฒนา เพื่อการสร้างและรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติและบรรลุวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติที่กล่าวข้างต้น จึงจำเป็นจะต้องมีการถ่ายทอดแนวทางการพัฒนาของยุทธศาสตร์ชาติสู่การปฏิบัติในแต่ละช่วงเวลาอย่างบูรณาการ หน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่กำหนดแผนยุทธศาสตร์ในระดับต่างๆ ควรจะยึดกรอบการพัฒนาที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเป็นแนวทางในการพัฒนา ไม่ว่าจะเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เป็นแผนการพัฒนาแบบบูรณาการทุกสาขาของการพัฒนา หรือแผนแม่บทการพัฒนาเฉพาะด้านต่างๆ ดังนั้น ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ซึ่งถือว่าเป็นปฐมบทของยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี จึงนำวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติมาเป็นวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ และนำยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้ง ๖ ด้านที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติมาเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ โดยจะกำหนดยุทธศาสตร์ให้ตอบสนองกับบริบทการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในช่วง ๕ ปีแรกของยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๐–๒๕๖๔) เป็นสำคัญ

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ เศรษฐกิจโลกยังอยู่ในช่วงของการฟื้นตัวจากปัญหาวิกฤตต่างๆ การแข่งขันในตลาดโลกจะรุนแรงขึ้นโดยที่ประเทศต่างๆ มุ่งเน้นการนานวัตกรรมมาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ในขณะที่เศรษฐกิจไทยขยายตัวต่ำกว่าศักยภาพมาต่อเนื่องหลายปีทั้งจากผลกระทบของเศรษฐกิจโลกซบเซาและข้อจำกัดภายในประเทศเองที่เป็นอุปสรรคต่อ

การเพิ่มผลิตภาพและขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งฐานเศรษฐกิจภายในประเทศขยายตัวช้า ๕ ปี ต่อจากนี้ไปจึงเป็นช่วงเวลาของการฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยให้กลับมาขยายตัวได้สูงขึ้น โดยการเร่งการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ตามแผนที่วางไว้และสร้างบรรยากาศการลงทุนที่จูงใจให้ภาคเอกชนขยายการลงทุนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาเป้าหมายสำคัญ และขณะเดียวกัน ๕ ปีต่อจากนี้เป็นช่วงของการปฏิรูปเศรษฐกิจในหลายด้านเพื่อวางพื้นฐานให้สามารถพัฒนาต่อยอดให้ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงได้ภายในปี ๒๕๗๐ ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยการใช้นวัตกรรม คุณภาพคน และการปรับปรุงด้านกฎระเบียบและการบริหารจัดการที่ดีเป็นปัจจัยนำในการสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืนให้ความสำคัญกับการบริหารเศรษฐกิจมหภาคให้มีเสถียรภาพ เพิ่มประสิทธิภาพภาคการเงินและดูแลวินัยทางการเงินการคลัง ควบคู่กับการดำเนินยุทธศาสตร์สร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจรายสาขาทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการที่เป็นฐานรายได้เดิมและขยายสาขาการผลิตและบริการใหม่ๆ สำหรับอนาคต

การขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จะเน้นการพัฒนาและใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นก้าวหน้าที่เข้มข้นมากขึ้น การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล การพัฒนาและยกระดับคุณภาพของกำลังคน และความคิดสร้างสรรค์ในการขยายฐานเศรษฐกิจและฐานรายได้ใหม่ควบคู่กับการเพิ่มผลิตภาพของฐานการผลิต และบริการเดิม รวมทั้งการต่อยอดการผลิตและบริการเดิมโดยใช้ดิจิทัลและเทคโนโลยีอัจฉริยะ นอกจากนั้นจะให้ความสำคัญกับการใช้ศักยภาพของทรัพยากรชีวภาพ การส่งเสริมการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่มูลค่าอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ การผสมผสานภาคบริการเข้ากับการค้าและการเตรียมความพร้อมของภาคบริการให้สามารถรองรับการแข่งขันที่เสรีขึ้น การเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันให้กับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม รวมทั้งการสร้างสังคมผู้ประกอบการที่ผลิตได้ขายเป็น โดยพิจารณาการเปลี่ยนแปลงความต้องการของผู้บริโภคอย่างรวดเร็วและมาตรฐานสากลของสินค้าและบริการที่สูงขึ้นรวมถึงมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาระบบและกลไก ตลอดจนการพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อกระจายโอกาสเศรษฐกิจให้คนในชุมชนและท้องถิ่นและแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ

แนวทางการพัฒนาที่มีความสำคัญสูงและสามารถผลักดันสู่การปฏิบัติ

๑. การบริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวม เพื่อสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ จำเป็นต้องเพิ่มศักยภาพของเศรษฐกิจเพื่อให้เศรษฐกิจขยายตัวได้สูงขึ้น โดยไม่สร้างแรงกดดันให้เกิดการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ภาวะเงินเฟ้อ และแรงกดดันต่อภาระการคลังที่มากเกินควร มีการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการกระจายผลประโยชน์การพัฒนา โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๑.๑ การพัฒนาด้านการคลัง โดย

๑.๑.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดแผนงานโครงการ การจัดสรรงบประมาณ การบริหารและการตรวจสอบกระบวนการงบประมาณของประเทศ เพื่อให้งบประมาณภาครัฐสนับสนุนการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและลดความเหลื่อมล้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลอย่างเต็มที่ โดยให้มีการกำหนดกรอบการจัดสรรงบประมาณในระยะปานกลางที่มีความชัดเจน การจัดทำงบประมาณเชิงบูรณาการและเชิงพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับเป้าหมายเชิง

ยุทธศาสตร์อย่างแท้จริง ปรับปรุงกลไกการจัดทำงบประมาณที่มีการถ่วงดุลอำนาจและระบบการพิจารณาอย่างรอบคอบครบถ้วน ซึ่งจะทำให้เกิดผลในทางปฏิบัติเพื่อให้งบประมาณสามารถตอบสนองการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์การพัฒนาในมิติต่างๆ

๑.๑.๒ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้ภาครัฐและขยายฐานภาษีให้ครอบคลุมผู้มีงานทำในระบบที่เข้าข่ายต้องเสียภาษีมีการยื่นแบบ เพื่อชำระภาษีที่ถูกต้องและครบถ้วน โดยควรเร่งรัดการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ เพื่อการเข้าถึงข้อมูลของผู้เสียภาษีทั้งบุคคลและผู้ประกอบการที่ได้มีการลงทะเบียนในฐานข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ และเร่งรัดระบบการให้ความช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยในลักษณะที่เป็นการให้ความช่วยเหลือทางตรง (Negative Income Tax) ซึ่งเป็นการคัดกรองเป้าหมายผู้ได้รับการช่วยเหลือโดยใช้ระดับรายได้เป็นตัวกำหนด

๑.๑.๓ ใช้เครื่องมือทางภาษีเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เกิดการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพื่อเป็นช่องทางการเพิ่มรายได้ภาครัฐ โดยเร่งรัดให้มีการจัดเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เก็บจากผลิตภัณฑ์หรือวัตถุดิบที่ก่อให้เกิดมลพิษ รวมถึงการเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมจากการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางธรรมชาติ

๑.๑.๔ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อลดภาระการพึ่งพารายได้จากรัฐบาล เร่งถ่ายโอนภารกิจการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมบางประเภทที่รัฐบาลจัดเก็บให้แก่ท้องถิ่นเพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถกำหนดอัตราภาษีและวิธีการจัดเก็บที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการของแต่ละท้องถิ่น รวมทั้งเร่งรัดการถ่ายโอนภารกิจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะด้านสาธารณสุขและการศึกษา พร้อมทั้งเสริมสร้างศักยภาพให้แก่ท้องถิ่นให้มีความพร้อมในการดำเนินภารกิจ เพื่อให้ท้องถิ่นสามารถบริหารจัดการภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๑.๕ ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการรัฐวิสาหกิจทั้งระบบและฟื้นฟูรัฐวิสาหกิจที่มีปัญหาฐานะการเงิน และพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพ มาตรฐาน และเป็นธรรม ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนทั้งในด้านการลงทุนและการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในทรัพย์สินของรัฐ รวมทั้งใช้เครื่องมือทางการเงินรูปแบบใหม่ในการลงทุนเพื่อลดความเสี่ยงทางการคลังของรัฐบาล

๑.๒ การพัฒนาภาคการเงิน โดย

๑.๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพของระบบการเงินและสถาบันการเงินทั้งในตลาดเงินและตลาดทุน ให้สามารถสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ลดต้นทุนการให้บริการ และช่วยสนับสนุนการดำเนินมาตรการทางการคลังให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น โดยส่งเสริมให้มีการแข่งขันในระบบสถาบันการเงินให้มากขึ้น ส่งเสริมการใช้บริการทางการเงินและระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Money/E-Payment) และบริการทางการเงินที่เป็นนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ (FinTech) ขณะเดียวกันต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน อาทิ การปรับปรุงกฎหมายทางด้านการเงิน การคุ้มครองผู้ใช้บริการ ระบบการกำกับดูแล และพัฒนาบุคลากรทางการเงิน ตลอดจนสนับสนุนมาตรการต่างๆ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ทั้งนี้

จะต้องเร่งประชาสัมพันธ์ สร้างความเข้าใจ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ให้กับภาคธุรกิจและประชาชนทั่วไปควบคู่กันไป

๑.๒.๒ ขยายการเข้าถึงบริการทางการเงิน โดยการสร้างเครือข่ายความเชื่อมโยงของระบบสถาบันการเงินทั้งระบบ ทั้งสถาบันการเงินเอกชน สถาบันการเงินเฉพาะกิจ และองค์กรการเงินฐานราก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการทางด้านการเงินได้อย่างทั่วถึงในต้นทุนที่เหมาะสมทั้งด้านการออม การลงทุน สินเชื่อ ประกันภัย การชำระเงินและการโอนเงิน ทั้งนี้ จะต้องสร้างความเข้มแข็งให้กับกลุ่มองค์กรการเงินชุมชน โดยให้สถาบันการเงินเฉพาะกิจและสหกรณ์เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ ตลอดจนมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลทางการเงินของผู้ใช้บริการเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน และยกระดับองค์กรการเงินชุมชนที่มีศักยภาพให้มีฐานะทางกฎหมาย เพื่อให้องค์กรการเงินชุมชนเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนการออมเงิน ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ และการพัฒนาคุณภาพชีวิตทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมให้คนในชุมชน ขณะเดียวกันภาครัฐต้องให้ความสำคัญกับการให้ความรู้ทางการเงินและสร้างวินัยทางการเงินเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการทางการเงินได้อย่างชาญฉลาด รู้เท่าทัน และมีทักษะในการบริหารจัดการการเงินส่วนบุคคลได้ โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาการกู้เงินนอกระบบ ควรมีการจัดทำแผนแม่บทในการสร้างความรู้ทางการเงินให้กับประชาชนที่กำหนดแนวทางดำเนินการอย่างชัดเจนและเป็นระบบ และมีการบูรณาการดำเนินงานจากทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานภาครัฐทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น สถาบันการเงิน สถาบันการศึกษา และสื่อมวลชน นอกจากนี้ ควรกำหนดให้สถาบันการเงินทุกแห่งจัดทำแผนงานโครงการสร้างความรู้และวินัยทางการเงินให้กับประชาชนเพื่อเป็นการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมและผู้ใช้บริการ

๑.๑.๓ พัฒนานวัตกรรมทางการเงินรูปแบบใหม่ๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการและบริบทการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้สามารถจัดสรรทรัพยากรของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนการพัฒนาตลาดทุนของประเทศให้มีความกว้างและความลึกมากขึ้น เพื่อเป็นแหล่งทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศโดยการสนับสนุนให้สถาบันการเงินออกแบบผลิตภัณฑ์ทางการเงินให้ตอบสนองความต้องการของแต่ละกลุ่ม อาทิ กลุ่มผู้สูงอายุที่ต้องการหลักประกันการดำรงชีวิตหลังเกษียณ กลุ่มเกษตรกรที่ต้องการเครื่องมือในการประกันความเสียหายพืชผลเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ในขณะที่กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีความต้องการเงินทุนในลักษณะการร่วมทุน อาทิ กองทุนร่วมลงทุนหรือการระดมทุนผ่านระบบออนไลน์ (Crowd Funding)

๑.๑.๔ เพิ่มประสิทธิภาพและเสถียรภาพของสถาบันการเงินเฉพาะกิจให้เป็นกลไกที่สนับสนุนดำเนินนโยบายของรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่สร้างความเสี่ยงทางการคลัง โดยการกำหนดบทบาทภารกิจของสถาบันการเงินเฉพาะกิจแต่ละแห่งให้ชัดเจน ปรับปรุงระบบการบันทึกบัญชีและระบบประเมินผลระหว่างภารกิจปกติและภารกิจตามนโยบายรัฐ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงเป้าหมายหรือผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินนโยบายเป็นสำคัญ และปรับปรุงระบบการบริหารภายในองค์กรโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อให้มีความทันสมัย ยืดหยุ่น คล่องตัว ตลอดจนพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพสามารถปรับตัวเพื่อรองรับบริบททางการเงินที่เปลี่ยนแปลงไป

๒. การเสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการมุ่งเน้นการสร้างความเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และ

การค้าการลงทุนเพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ สร้างรายได้และกระจายรายได้สู่คนในชุมชนอย่างทั่วถึงอันจะนำมาซึ่งความเข้มแข็งของทั้งเศรษฐกิจในภาพรวมและเศรษฐกิจฐานราก ตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๒.๑ การพัฒนาภาคการเกษตร โดย

๒.๑.๑ เสริมสร้างฐานการผลิตภาคเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืน โดย (๑) พัฒนาและบำรุงรักษาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร รวมทั้งจัดระบบการปลูกพืชให้สอดคล้องปริมาณน้ำที่หาได้โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแหล่งเก็บน้ำ แหล่งน้ำในไร่นา อ่างน้ำขนาดเล็กและขนาดกลางให้กระจายตัวตามศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งให้มีการอนุรักษ์และฟื้นฟูพื้นที่ต้นน้ำ และมีการผันน้ำจากแหล่งน้ำที่มีปริมาณน้ำเกินความต้องการเข้ามาเติมในเขื่อนหรือในแหล่งน้ำที่มีปริมาณน้ำน้อยให้เพียงพอกับการทำการเกษตร การจัดทำแผนบริหารจัดการน้ำในภาคเกษตรระดับลุ่มน้ำ และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำเพื่อการเกษตร (๒) คุ้มครองพื้นที่เกษตรกรรมที่มีศักยภาพและขยายโอกาสในการเข้าถึงพื้นที่ทำกินของเกษตรกรให้มากขึ้น โดยผลักดันการจัดทำพระราชบัญญัติคุ้มครองพื้นที่เกษตรกรรมการบริหารจัดการที่ดินเพื่อการเกษตรอย่างเป็นระบบ การรักษาพื้นที่ที่เหมาะสมกับเกษตรกรรมไว้ให้เป็นฐานการผลิตการเกษตรที่มั่นคง รวมถึงการกำหนดเขตการใช้พื้นที่ทำการเกษตรที่เหมาะสม และการสนับสนุนให้ทำการเกษตรที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ ปริมาณน้ำ และความต้องการของตลาดในพื้นที่ รวมทั้งการเร่งฟื้นฟูและปรับปรุงบำรุงดินให้มีความอุดมสมบูรณ์ การฟื้นฟูพื้นที่นาร้าง และส่งเสริมการเข้าถึงปัจจัยการผลิตคุณภาพดีอย่างทั่วถึงและราคาที่เป็นธรรม อาทิ พันธุ์พืชพันธุ์สัตว์ ปุ๋ย และ (๓) ส่งเสริมให้เกษตรกรมีความรู้ในการรวบรวม คัดเลือก และปรับปรุงพันธุกรรมพืช สัตว์ สัตว์น้ำ และจุลินทรีย์ของท้องถิ่น

๒.๑.๒ สร้างและถ่ายทอดองค์ความรู้ทางวิชาการ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม และภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านการเกษตรแบบมีส่วนร่วม เพื่อสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรชีวภาพ (Bio Base) และการปรับระบบการผลิตให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตรมีความปลอดภัยและตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มผู้บริโภคที่หลากหลาย โดยไม่ส่งผลกระทบทางลบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและสิ่งแวดล้อมของประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเกษตรกรรมยั่งยืนโดยอาศัยกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการศึกษาทางเลือกและกำหนดกระบวนการในการศึกษา วิจัย พัฒนาและกลไกการกำกับดูแลอย่างเคร่งครัดและเหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับ (๑) ส่งเสริมการวิจัยพัฒนาปัจจัยการผลิต ด้านพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ พันธุ์สัตว์น้ำเทคโนโลยีการเพาะปลูก และการวิจัยและพัฒนาเครื่องจักรกลทางการเกษตรให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน (๒) วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตและรูปแบบผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปใหม่ๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความหลากหลายของสินค้า ที่เกษตรกรและผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงได้ และ (๓) พัฒนารูปแบบและกระบวนการถ่ายทอดความรู้เพื่อปรับระบบการผลิตที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศให้แก่เกษตรกรอย่างเป็นรูปธรรมอาทิ การจัดทำแปลงต้นแบบผ่านศูนย์เรียนรู้และศูนย์ถ่ายทอดเทคโนโลยีในแต่ละพื้นที่

๒.๑.๓ ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรและอาหารเข้าสู่ระบบมาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดและการบริโภคอาหารเพื่อสุขภาวะ โดย (๑) พัฒนาระบบมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ทั้งในกลุ่มสินค้าที่เป็นอาหารและ

ไม่ใช่อาหาร อาทิ สมุนไพร ผลิตภัณฑ์เสริมสุขภาพ ยา พลังงานทดแทน วัสดุชีวภาพ รวมถึงการพัฒนาระบบการตรวจรับรองคุณภาพและระบบตรวจสอบย้อนกลับให้เป็นไปตามมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับของตลาดภายในและต่างประเทศอย่างทั่วถึง และการกำกับดูแลให้มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อรักษาคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง (๒) ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและอาหารให้ได้คุณภาพมาตรฐานและความปลอดภัยและการบริโภคอาหารเพื่อสุขภาวะ โดยให้ความรู้ด้านกระบวนการผลิตตามมาตรฐาน อาทิ หลักการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี รวมถึงส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและอาหารสาหรับผู้บริโภคเฉพาะกลุ่มที่มีมาตรฐานเฉพาะ อาทิ สินค้าเกษตรอินทรีย์ สินค้าฮาลาล และสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการกำหนดมาตรการจูงใจในการปรับปรุงการผลิต และการส่งเสริมวางระบบการตรวจสอบย้อนกลับ รวมทั้งส่งเสริมการผลิตอาหารที่มีคุณภาพและเพียงพอสาหรับเด็กในวัยเรียนเพื่อเพิ่มสุขภาวะและศักยภาพการเรียนรู้และสร้างความตระหนักในการบริโภคอาหารและโภชนาการที่ส่งผลต่อสุขภาวะ และ (๓) ขับเคลื่อนการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์อย่างจริงจัง โดยการสร้างแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนเข้าสู่มาตรฐานเกษตรอินทรีย์ผ่านมาตรการทางการเงินการคลัง การส่งเสริมการผลิต การยกระดับราคาสินค้าเกษตรอินทรีย์ให้แตกต่างจากสินค้าเกษตรที่ใช้สารเคมี ตลอดจนมาตรการส่งเสริมการตลาด และแนวทางอื่นๆ เช่น การใช้หลักการคาร์บอนเครดิต เป็นต้น การสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับกลุ่มผู้บริโภค การพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานและการพิสูจน์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าเกษตรอินทรีย์ การส่งเสริมกระบวนการตรวจรับรองแบบมีส่วนร่วมรวมทั้งการจัดทำโซนนิ่งระบบเกษตรอินทรีย์อย่างเป็นรูปธรรม โดยนำร่องในพื้นที่ที่มีความพร้อมและเหมาะสมและเชื่อมโยงไปสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตรหรือการท่องเที่ยววิถีไทยเพื่อขยายฐานรายได้

๒.๑.๔ เสริมสร้างขีดความสามารถการผลิตในห่วงโซ่อุตสาหกรรมเกษตร โดย (๑) เสริมสร้างศักยภาพของสถาบันเกษตรกรและการรวมกลุ่ม ให้เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมเกษตร โดยอาศัยแนวคิดและกระบวนการสหกรณ์เป็นพื้นฐานในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้ครอบคลุมเกษตรกรและประชาชนในทุกพื้นที่และขยายผลเชื่อมโยงเครือข่ายระบบการผลิตการตลาดและการเงิน กลุ่มเกษตรกร วิสาหกิจชุมชน และคลัสเตอร์ที่เชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรม ตั้งแต่ระดับท้องถิ่นถึงระดับชาติ ร่วมกับการขับเคลื่อนและสนับสนุนการดำเนินธุรกิจการเกษตรแบบประชารัฐการลงทุนแบบความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชน และการทำเกษตรพันธะสัญญาที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและมีความเป็นธรรม (๒) ส่งเสริมให้เกษตรกรผลิตพืช ปศุสัตว์ และการทำประมงให้สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่และความต้องการของตลาด (Zoning) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิต โดยเร่งส่งเสริมการทำเกษตรแปลงใหญ่และเกษตรกรรมแม่นยาสูงในพื้นที่ที่เหมาะสม การร่วมจัดหาปัจจัยการผลิตและเครื่องจักรกลการเกษตร การสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนเพื่อการปรับปรุงการผลิต และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจาเป็นด้านการเกษตร อาทิ ระบบโลจิสติกส์ และระบบภูมิสารสนเทศในการวางแผนการผลิตตลอดห่วงโซ่ ตลอดจนส่งเสริมการทำเกษตรแบบประณีตที่ต้องใช้องค์ความรู้ ควบคู่กับการวางแผนและการจัดการอย่างเป็นระบบมีความเอาใจใส่ และใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่ามากที่สุด รวมทั้งคำนึงถึงระบบนิเวศการพัฒนาสินค้าเกษตรที่ได้จดทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์และการปรับเปลี่ยนการผลิตในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมไปสู่การทาเกษตรทางเลือกอื่นๆ รวมถึงการส่งเสริมระบบและการเลี้ยงปศุสัตว์และการทำประมงอย่างยั่งยืน (๓) วิจัยพัฒนาและใช้เทคโนโลยีและเครื่องจักรสมัยใหม่ในกระบวนการผลิต

ทั้งก่อนการเก็บเกี่ยว หลังเก็บเกี่ยวและในกระบวนการแปรรูปเพื่อให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิตตลอดห่วงโซ่การผลิต (๔) สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร และการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรชีวภาพ เพื่อต่อยอดองค์ความรู้และพัฒนาผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง โดยนำผลการวิจัยและพัฒนามาใช้ประโยชน์ในการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ในเชิงพาณิชย์ที่หลากหลายและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดบนพื้นฐานของการสร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งภาคเกษตรกร ภาคเอกชน และภาครัฐ (๕) บริหารจัดการผลผลิตอย่างเป็นระบบครบวงจร โดยมีการวางแผนการผลิตให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าและความต้องการของผู้บริโภคในตลาด เพื่อสร้างสมดุลการผลิตในทุกระดับตั้งแต่ท้องถิ่น จังหวัด ภูมิภาค และประเทศ ตลอดจนมีการเชื่อมโยงการผลิตภาคเกษตรกับภาคการผลิตอื่น เช่น ภาคบริการและการท่องเที่ยวเพื่อลดการพึ่งพิงการส่งออกสินค้าเกษตรและเพิ่มมูลค่าทางการเกษตร (๖) พัฒนากลไกจัดการความเสี่ยงที่กระทบต่อสินค้าเกษตร ได้แก่ ตลาดซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้า การจัดตั้งกองทุนประกันภัยพืชผลทางการเกษตร รวมทั้งสร้างระบบเตือนภัยทางการเกษตรล่วงหน้า และ (๗) สร้างความร่วมมือด้านการเกษตรกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าและโอกาสในด้านการตลาดจากการส่งออกทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียน

๒.๑.๕ ส่งเสริมและเร่งขยายผลแนวคิดการทาการเกษตรตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดย (๑) ส่งเสริมให้เกษตรกรมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายการเกษตร มีส่วนร่วมคิดร่วมทาและเป็นเจ้าของในการพัฒนาการเกษตรของตนโดยภาครัฐสนับสนุนด้านปัจจัยพื้นฐานที่จาเป็นและเชื่อมโยงการดาเนินการกับศูนย์เรียนรู้ต่างๆ ในพื้นที่ (๒) ส่งเสริมขยายผลและพัฒนาการผลิตในระบบเกษตรกรรมยั่งยืน ทั้งในรูปแบบเกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน วนเกษตร เกษตรอินทรีย์ เกษตรธรรมชาติ รวมถึงการทาเกษตรกรรมตามหลักการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี โดยสนับสนุนบทบาทเครือข่ายปราชญ์ชาวบ้านในการขับเคลื่อน และการปรับกลไกและโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรที่จำเป็นในการทำเกษตรกรรมยั่งยืน อาทิ การพัฒนาระบบข้อมูลเกษตรกรรมยั่งยืน การสร้างองค์ความรู้การสนับสนุนเงินทุนในลักษณะสินเชื่อสีเขียวที่จูงใจการผลิตและการส่งเสริมการตลาด และ (๓) ควบคุมการใช้สารเคมีการเกษตรที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะสารเคมีกำจัดศัตรูพืช ส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ชีวภาพทดแทนสารเคมีการเกษตรให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งใช้สารเคมีการเกษตรอย่างเหมาะสมตามหลักวิชาการเพื่อลดผลกระทบด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกำหนดมาตรการทางการเงินการคลังในการกำกับดูแลการผลิต การนำเข้าและการใช้สารเคมีการเกษตร

๒.๑.๖ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนในการบริหารจัดการภาคเกษตรและสนับสนุนเกษตรกรรุ่นใหม่ โดย (๑) พัฒนาฐานข้อมูลด้านอุปสงค์และอุปทานด้านการเกษตรให้มีความถูกต้องแม่นยำ เชื่อถือได้และสามารถนำมาใช้ประโยชน์สำหรับการวางแผนด้านการเกษตรโดยใช้การตลาดนา รวมถึงการส่งเสริมให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากข้อมูลและเทคโนโลยีได้อย่างทั่วถึง และการพัฒนาระบบเตือนภัยการเกษตรที่มีประสิทธิภาพ (๒) สร้างบุคลากรด้านการเกษตรโดยการผลิตเกษตรกรรุ่นใหม่หรือดาเนินนโยบายบัณฑิตคืนถิ่น การจัดทำหลักสูตรการศึกษาที่เน้นการเรียนรู้จากภาคปฏิบัติเพื่อสร้างเกษตรกรที่มีความรู้และมีความสามารถในการยกระดับการผลิตแปรรูป การตลาดและการบริหารจัดการที่สามารถปรับตัวได้ทันตามการเปลี่ยนแปลงของโลก การสนับสนุนการสร้างและการรวมกลุ่มเกษตรกรปราดเปรื่องให้เป็นผู้บริหารจัดการธุรกิจการเกษตร

ตั้งแต่ต้นน้ำถึงการแปรรูปและการตลาด และเปิดโอกาสให้บุตรของเกษตรกรที่มีพื้นที่ทำการเกษตรมีทัศนคติและความต้องการในการสานต่องานเกษตรกรรมเป็นลาดับแรก ตลอดจนการสร้างค่านิยมที่ดีและการสร้างความมั่นคงของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร โดยเฉพาะการดูแลสวัสดิการชาวนาควบคู่กับการสนับสนุนการเพิ่มรายได้จากอาชีพนอกภาคเกษตร รวมถึงการสร้างองค์ความรู้และเข้าถึงเครือข่ายพัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและวางระบบบริหารจัดการความรู้เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้เทคโนโลยี และ (๓) ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรให้ทันสมัย เช่นกฎหมายด้านสารเคมี กฎหมายด้านสหกรณ์ กฎหมายด้านปฏิรูปที่ดิน กฎหมายด้านอาหาร และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานสินค้าเกษตร เป็นต้น

๒.๒ การพัฒนาภาคอุตสาหกรรม

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถก้าวไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง จาเป็นต้องมีการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพในปัจจุบันเพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในระยะต่อไปได้ รวมทั้งกำหนดอุตสาหกรรมอนาคตที่สามารถใช้โอกาสของการเปลี่ยนแปลงบริบทใหม่ๆ ในโลก เช่น การก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ การเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การปรับตัวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม ๔.๐ ที่ขับเคลื่อนโดยเทคโนโลยีเข้มข้น ดิจิทัล และนวัตกรรมเพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ นั้นพิจารณาจาก ๒ มิติ คือ โอกาสของประเทศไทยจากเปลี่ยนแปลงในบริบทต่างๆ ในโลกและศักยภาพในการแข่งขันที่แท้จริงของประเทศไทยในปัจจุบัน ซึ่งแบ่งกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายได้เป็น ๒ กลุ่ม คือ(๑) กลุ่มอุตสาหกรรมที่ปัจจุบันประเทศไทยมีพื้นฐานที่เข้มแข็งที่จะต่อยอดไปสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นก้าวหน้ามากขึ้น และ (๒) กลุ่มอุตสาหกรรมอนาคตที่ใช้โอกาสจากบริบทใหม่ๆ ของโลกซึ่งอุตสาหกรรมทั้งสองกลุ่มมีแนวทางการพัฒนาหลักที่แตกต่างกัน ดังนี้

๒.๒.๑ พัฒนาต่อยอดความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพปัจจุบันเพื่อยกระดับไปสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยการพัฒนานวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์บนพื้นฐานของการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ (๑) อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่พัฒนาไปสู่ยานยนต์ในอนาคต อาทิ ยานยนต์ไฟฟ้า (๒) อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถพัฒนาไปสู่อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (๓) อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ที่สามารถต่อยอดการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ชีวภาพและพลาสติกชีวภาพ (๔) อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารที่พัฒนาเป็นอาหารสุขภาพ อาหารสร้างสรรค์และอาหารสาหรับกลุ่มเฉพาะ อาทิ ฮาลาล อีกทั้งยังเป็นพื้นฐานต่อยอดสู่อุตสาหกรรมชีวภาพต่างๆ (๕) อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติกซึ่งมีการต่อยอดสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น อาทิ ผลิตภัณฑ์ยางล้อ ผลิตภัณฑ์พลาสติกชีวภาพ และ (๖) อุตสาหกรรมที่ใช้ศักยภาพของทุนมนุษย์ อาทิ อุตสาหกรรมสร้างสรรค์ต่างๆ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๑) ยกระดับศักยภาพของอุตสาหกรรมที่เป็นฐานรายได้สำคัญของประเทศในปัจจุบันให้มีการใช้เทคโนโลยีขั้นก้าวหน้า เพื่อผลิตสินค้าที่รองรับความต้องการที่หลากหลายของผู้บริโภค โดยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมปรับกระบวนการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ด้วยการมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมให้มีทักษะขั้นก้าวหน้าเพื่อต่อยอดฐานองค์ความรู้เทคโนโลยีเดิมไปสู่การใช้และ

พัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตโดยใช้ระบบอัตโนมัติในกระบวนการผลิตมากขึ้นและสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าที่สูงขึ้น โดยการวิจัยและพัฒนา การใช้นวัตกรรม ความคิดสร้างสรรค์และพื้นฐานทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาไทย รวมทั้งการส่งเสริมการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดระหว่างสถาบันการศึกษาและภาคอุตสาหกรรมทั้งด้านการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมและเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่จะเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม โดยผ่านระบบการศึกษาทวิภาคีและสหกิจศึกษา หรือระบบอื่นที่เหมาะสม และด้านการวิจัยและพัฒนาในสาขาเทคโนโลยีขั้นก้าวหน้าที่เหมาะสมกับแต่ละอุตสาหกรรมและสามารถต่อยอดเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันได้

๒) สร้างระบบกลไกและเครือข่ายที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงความร่วมมือของภาคธุรกิจในลักษณะคลัสเตอร์ ตลอดห่วงโซ่มูลค่าตั้งแต่ภาคเกษตร อุตสาหกรรมและบริการ อาทิ มาตรการจูงใจสถานประกอบการให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ พัฒนาบุคลากร/แรงงาน และทำการวิจัยและพัฒนาร่วมกัน โดยสนับสนุนให้สถาบันการศึกษา/สถาบันวิจัยและพัฒนามีบทบาทเป็นกลไกหลักในการเชื่อมโยงความร่วมมือระหว่างธุรกิจหรือสถานประกอบการต่างๆ ที่รวมตัวกันเป็นคลัสเตอร์ รวมทั้งการสร้างกลไกและระบบมาตรฐานที่มีการตรวจสอบย้อนกลับที่มีประสิทธิภาพเพื่อส่งเสริมให้เกิดการจัดการวัตถุดิบต้นน้ำภาคเกษตรจนถึงบริการขนส่งและกระจายสินค้าปลายน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นอุปสงค์หรือความต้องการของตลาดเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่การผลิต

๓) สนับสนุนการกระจายการลงทุนไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน เพื่อสร้างฐานการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าที่เข้มแข็งของอุตสาหกรรมในภูมิภาคอาเซียน และขยายโอกาสของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในการเข้าสู่ห่วงโซ่มูลค่าของโลกโดยการอานวยความสะดวกทางด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมของไทยใช้ประโยชน์จากการลงทุนในพื้นที่เป้าหมายในประเทศและประเทศอื่นในภูมิภาคอาเซียนทั้งในด้านวัตถุดิบ แรงงาน ตลาด สิทธิประโยชน์ด้านการผลิตและการค้าการลงทุน ซึ่งถือเป็นการกระจายรายได้ สร้างโอกาสการขยายช่องทางการตลาด เชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตในภูมิภาค รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่เป้าหมายและระหว่างประเทศด้วย

๔) ส่งเสริมการสร้างและพัฒนาตลาดสาหรับสินค้าที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะตลาดในประเทศโดยสนับสนุนการจัดซื้อวัตถุดิบและสินค้าที่ผลิตภายในประเทศที่มีมาตรฐาน ควบคู่กับการยกระดับมาตรฐานบังคับขั้นพื้นฐานทั้งสินค้าที่ผลิตภายในประเทศและสินค้านำเข้า เพื่อสร้างปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนาคุณภาพมาตรฐานของสินค้า พร้อมทั้งมุ่งพัฒนาความรู้ความเข้าใจของผู้บริโภคในประเทศในการให้ความสำคัญกับการบริโภคสินค้าที่มีคุณภาพมาตรฐานมากขึ้น ขณะเดียวกันต้องมุ่งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการยกระดับการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมากขึ้น เพื่อให้สามารถเข้าสู่ตลาดสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงมากขึ้น เช่น สินค้าอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ สินค้าสำหรับกลุ่มเฉพาะ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพ/สิ่งแวดล้อม สินค้าที่รองรับวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่และกลุ่มผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อสูง เป็นต้น

๒.๒.๒ วางรากฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมสาหรับอนาคต โดยมุ่งสร้างอุตสาหกรรมใหม่ที่ผสานโอกาสจากแนวโน้มบริบทโลกในอนาคตและการปรับเปลี่ยนเข้าสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อตอบสนองต่อความต้องการในตลาดเฉพาะและตลาดที่รองรับความต้องการรูปแบบใหม่ในอนาคต โดยให้ความสำคัญในลาดับต้นกับอุตสาหกรรมที่สามารถพัฒนาต่อยอดจากฐานความเก่งของอุตสาหกรรมศักยภาพในปัจจุบัน ได้แก่ (๑) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์อัตโนมัติเพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพของภาคการผลิตและบริการ โดยระยะแรกต้องมุ่งส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใช้ระบบอัตโนมัติมากขึ้น เพื่อกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์ในประเทศที่เพียงพอเพื่อให้เกิดแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการผลิต พัฒนา และออกแบบระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์สาหรับการผลิตและธุรกิจบริการในอนาคต (๒) อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยาน โดยระยะแรกอาจเน้นด้านการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่สามารถต่อยอดจากศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และขณะเดียวกันควรเร่งวางระบบและพัฒนาบุคลากรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างเข้มข้นและต่อเนื่อง เพื่อรองรับธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานในระยะต่อไป (๓) อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ โดยในระยะแรกเน้นอุปกรณ์และเครื่องมือที่มีปริมาณความต้องการใช้ในประเทศสูงและใช้เทคโนโลยีที่ยังไม่สูงนักก่อน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบริการสุขภาพนานาชาติและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และขณะเดียวกันต้องเร่งวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการผลิตเครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีระดับความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นและ (๔) อุตสาหกรรมพลังงานชีวภาพเพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้และสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรและวัตถุดิบชีวมวล ซึ่งต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนเพื่อวางรากฐานการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมอนาคต โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

๑) วางแผนและพัฒนากำลังคนรองรับอุตสาหกรรมอนาคต โดยต้องมีการกำหนดและขับเคลื่อนแผนการพัฒนากำลังคนเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมอนาคตเป้าหมายทั้งระยะเร่งรัดและระยะยาวอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยต้องประสานการทางานร่วมกันทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบัน การศึกษาและสถาบันวิจัยต่างๆ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน สามารถตอบสนองต่อการผลิตของอุตสาหกรรมอนาคตอย่างทันท่วงที โดยในระยะเร่งรัดต้องมีการกำหนดกลไกที่ชัดเจน แต่มีความยืดหยุ่นในการพัฒนาทักษะกำลังแรงงานกลุ่มที่อยู่ในอุตสาหกรรมในปัจจุบันและกลุ่มที่กำลังจะเข้าสู่อุตสาหกรรมให้มีทักษะพื้นฐานที่สำคัญสาหรับอุตสาหกรรมอนาคต รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมและระบบการศึกษาเร่งรัด เพื่อให้สามารถผลิตบุคลากรที่มีทักษะรองรับอุตสาหกรรมอนาคตในระยะแรกได้อย่างทันการณ์สาหรับการวางแผนพัฒนากำลังคนในระยะต่อไป ต้องกำหนดกลุ่มกำลังคนเป้าหมาย รวมทั้งความรู้ ทักษะ และคุณลักษณะที่จำเป็นต่อการยกระดับความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมอนาคตที่ชัดเจน เพื่อวางระบบการพัฒนาบุคลากรสาหรับอุตสาหกรรมอนาคตที่มีประสิทธิผลอย่างแท้จริง

๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีรองรับอุตสาหกรรมอนาคต โดยมุ่งเน้นการลงทุนเพื่อสร้างความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพทั้งด้านการคมนาคมขนส่งการบริหารจัดการน้ำ ระบบโครงข่ายโทรคมนาคมและการสื่อสารต่างๆ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานเชิงระบบและการบริหารจัดการ อาทิ ระบบการบ่มเพาะและถ่ายทอดเทคโนโลยีระดับสูงสู่ผู้ประกอบการไทย การสร้างและพัฒนาศูนย์วิจัยและทดสอบกลางสาหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อรองรับการพัฒนาและการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในอนาคต

๓) สนับสนุนให้มีการศึกษาเชิงลึกเพื่อกำหนดนโยบายที่ชัดเจนและนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อใช้ในการตัดสินใจ “สร้างหรือซื้อ” (Make or Buy) เทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อรองรับการพัฒนาประเทศในอนาคต โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ไทยยังไม่มีศักยภาพด้านเทคโนโลยีระดับสูงเพื่อให้มีการกำหนดแนวทางและวางระบบการพัฒนาที่ชัดเจนและปฏิบัติได้ขณะเดียวกันต้องสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากเจ้าของเทคโนโลยีให้กับบุคลากรและผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจังทั้งโดยมาตรการภาคบังคับและภาคสมัครใจ เช่น การกำหนดมาตรการจูงใจให้ผู้ประกอบการไทยรายใหญ่หรือผู้ประกอบการต่างชาติที่มีองค์ความรู้และเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยร่วมทุนหรือร่วมวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีกับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมของไทย และการอานวยความสะดวกและจูงใจให้มีการจ้างงานบุคลากรหรือผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยและพัฒนาในสาขาเทคโนโลยีเป้าหมาย เป็นต้น

๔) ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เอื้อให้เกิดอุตสาหกรรมสำหรับอนาคต อาทิ ด้านการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรม ด้านการนำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์ ด้านการให้การรับรองและทดสอบมาตรฐาน ด้านการวิจัยและพัฒนา ด้านการพัฒนาบุคลากร โดยต้องให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกและความสอดคล้องกันของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนและสนับสนุนให้เกิดการเกื้อกูลกันเพื่อความสมดุลของการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

๒.๓ การพัฒนาภาคบริการและการท่องเที่ยว โดย

๒.๓.๑ เสริมสร้างขีดความสามารถการแข่งขันในเชิงธุรกิจของภาคบริการที่มีศักยภาพทั้งฐานบริการเดิมและฐานบริการใหม่ เพื่อส่งเสริมให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตได้อย่างเข้มแข็งโดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๑) พัฒนาศักยภาพของฐานบริการเดิมให้เติบโตอย่างเข้มแข็ง เช่น การท่องเที่ยว บริการขนส่งและโลจิสติกส์ การค้าส่งค้าปลีก อสังหาริมทรัพย์ บริการก่อสร้าง ต่อเรือและซ่อมเรือ และบริการสาธารณูปโภค ธุรกิจด้านการกีฬา บริการทางการเงิน บริการสุขภาพ การจัดประชุมและนิทรรศการนานาชาติ (MICE) เป็นต้น โดยส่งเสริมการลงทุนเพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของธุรกิจบริการ เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการไทยให้สามารถปรับตัวได้ทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างเป็นพลวัต พัฒนาระบบรับรองมาตรฐานและกำหนดให้มีมาตรฐานธุรกิจภาคบริการตามมาตรฐานสากล ยกระดับคุณภาพให้สนองตอบต่อความต้องการของตลาด และพัฒนายกระดับโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความเชื่อมโยงกันทั้งภายในและระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมเพื่อพัฒนาธุรกิจให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล ตลอดจนสนับสนุนการใช้สื่อสังคมออนไลน์ที่เหมาะสมเพื่อขยายตลาดสินค้าและบริการทั้งในและต่างประเทศ

๒) ยกระดับฐานธุรกิจบริการใหม่ที่มีแนวโน้มขยายตัวและมีศักยภาพในการเติบโต อาทิ ธุรกิจบริการดิจิทัล การศึกษานานาชาติ ธุรกิจบันเทิงและคอนเทนต์ และบริการวิชาชีพให้ก้าวไปสู่บริการที่ทันสมัยมากขึ้น โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีใหม่ เช่น กิจการ Cloud Service แอพพลิเคชั่นทางการเงิน การเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น รวมทั้งสร้างความ

เชื่อมโยงระหว่างธุรกิจบริการที่มีศักยภาพเพื่อให้เกิดการเติบโตอย่างบูรณาการและส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันบนฐานการพัฒนาเชิงธุรกิจและกระจายผลประโยชน์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

๓) สร้างกลไกการขับเคลื่อนภาคบริการที่เป็นเอกภาพ โดยกำหนดให้มีหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ภาคบริการของประเทศทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ บูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อร่วมกันสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาภาคบริการทั้งระบบ ควบคู่กับการกำกับ ดูแล และติดตามประเมินผลการพัฒนาให้เป็นไปตามกรอบทิศทางและเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ เพื่อทำหน้าที่ขับเคลื่อนการพัฒนาภาคบริการในภาพรวมและธุรกิจบริการรายสาขาที่มีศักยภาพ

๒.๓.๒ พัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

๑) ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว โดยดาเนินการ (๑) ส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวโดยใช้ประโยชน์จากอัตลักษณ์และเอกลักษณ์แห่งความเป็นไทยที่สะท้อนวัฒนธรรมท้องถิ่นและวิถีชีวิตชุมชน อาทิ การท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ ซึ่งจะเป็นการกระจายรายได้ไปสู่คนในชุมชนและท้องถิ่นทั่วประเทศอย่างทั่วถึงและเป็นธรรมรวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ เพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย ตลอดจนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพจากทั่วโลก (๒) พัฒนากลุ่มคลัสเตอร์ท่องเที่ยวตามศักยภาพของพื้นที่เชื่อมโยงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวตามความต้องการของตลาด อาทิ การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวทางทะเล การท่องเที่ยวสีเขียวการท่องเที่ยวเชิงศิลปะและวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมและนิทรรศการ การท่องเที่ยวเชิงกีฬาและการท่องเที่ยวกลุ่มมุสลิม (๓) ฟื้นฟูความเชื่อมั่นและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของการท่องเที่ยวไทยในสายตาโลก (๔) ดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดทั้งเชิงรับและเชิงรุกในตลาดเป้าหมายทั้งตลาดศักยภาพเดิมและตลาดใหม่ โดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวคุณภาพเพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นให้เกิดความคุ้มค่าต่อประสบการณ์มากกว่าการท่องเที่ยวที่คุ้มค่าเงิน รวมทั้งสนับสนุนให้คนไทยเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศมากขึ้นเพื่อลดการพึ่งพิงตลาดต่างประเทศ (๕) พัฒนาทักษะฝีมือบุคลากรในภาคบริการและการท่องเที่ยว จัดฝึกอบรมมัคคุเทศก์ภาษาต่างประเทศทั่วประเทศ และ (๖) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

๒) ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัย จัดทำและบังคับใช้มาตรฐานด้านการท่องเที่ยว โดย (๑) เร่งปรับกฎหมายและระเบียบที่เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการสาหรับอนาคต โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการหลักการและการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อให้สามารถนาไปสู่การอำนวยความสะดวกและการพัฒนาภาคการผลิตและบริการได้ตรงตามทิศทางที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพ (๒) ทบทวน ปรับปรุง และพัฒนากฎหมาย กฎ ระเบียบ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมกีฬา ธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวของประเทศให้สอดคล้องกับสภาวการณ์และการจัดทากฎหมายที่

เกี่ยวข้องกับมาตรฐานการท่องเที่ยวของไทยสู่สากล และ (๓) ส่งเสริมให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการท่องเที่ยวได้ตามสิทธิที่พึงมีพึงได้ของบุคคล

๓) ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้เป็นกลไกในการบริหารจัดการและกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และภาคประชาสังคม ในการยกระดับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน รวมทั้งกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม

๒.๓.๓ พัฒนาอุตสาหกรรมกีฬาอย่างครบวงจร โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๑) ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการกีฬา เนื่องจากกีฬาถือเป็นหลักพื้นฐานของการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีผลต่อการสร้างวินัย จิตสานึก ความสามัคคี และน้ำใจนักกีฬา รวมทั้งสร้างคุณค่าและคุณภาพชีวิตให้ประชาชน ตลอดจนเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจให้กับประเทศจากกิจกรรมและธุรกิจบริการที่เกี่ยวโยงกับอุตสาหกรรมกีฬา ดังนั้น จึงควรส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกมิติและครบวงจร เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมกีฬาทั้งการผลิตและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์กีฬา ธุรกิจเพื่อการบริการ ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร อาหารเสริมและเครื่องดื่ม ธุรกิจกิจกรรมการแข่งขันต่างๆ ธุรกิจประกันภัย การเดินทางและการขนส่ง รวมถึงสถาบันพัฒนากีฬาอาชีพทุกระดับ เพื่อให้อุตสาหกรรมกีฬาสามารถสร้างโอกาสสร้างงานและรายได้ รวมถึงสร้างอาชีพให้กับประชาชนทุกกลุ่ม โดย (๑) ส่งเสริมกิจกรรมกีฬาเพื่อสร้างรายได้ รวมทั้งสนับสนุนการจัดมหกรรมกีฬานานาชาติ การเป็นเจ้าภาพงานกีฬาระดับโลก และการจัดงานประชุมวิชาการนานาชาติทางด้านกีฬา เวชศาสตร์การกีฬา และวิทยาศาสตร์การกีฬา (๒) ส่งเสริมธุรกิจและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการกีฬาทั้งในอุตสาหกรรมกีฬาและธุรกิจบริการที่เชื่อมโยงกับการกีฬา อาทิ ธุรกิจอุปกรณ์กีฬา ธุรกิจสถานที่การแข่งขันกีฬา และธุรกิจการฝึกสอนนักกีฬาและ (๓) ส่งเสริมกิจกรรมด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้ให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของการกีฬาและกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมการกีฬาและนันทนาการมากขึ้น

๒) ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการกีฬาเพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมกีฬาของประเทศ จึงควรปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการกีฬาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตั้งแต่ระดับนโยบายไปจนถึงระดับปฏิบัติ ดังนี้ (๑) จัดตั้งกลไกการบริหารจัดการในรูปแบบคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อทำหน้าที่จัดทาและขับเคลื่อนนโยบายด้านการกีฬาของประเทศ(๒) ส่งเสริมการดำเนินการของภาครัฐและเอกชนในการยกระดับอุตสาหกรรมกีฬา และ (๓) จัดตั้งสถาบันเฉพาะทางด้านการกีฬาเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการกีฬาหรือวิทยาศาสตร์การกีฬาของภูมิภาค

๒.๔ การพัฒนาภาคการค้าและการลงทุน โดย

๒.๔.๑ ส่งเสริมการทาตลาดเชิงรุก เพื่อเพิ่มความต้องการบริโภคสินค้าภายในประเทศและการส่งออกสินค้าไทย โดยสร้างความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศในสินค้าที่มีคุณภาพมาตรฐานสร้างตราสินค้า พัฒนาบรรจุภัณฑ์ แสวงหาตลาดใหม่และขยายตลาดการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน สร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการจัดตั้งสานักงานใหญ่ข้ามประเทศ และบริษัทการค้าระหว่างประเทศ และการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการค้าและการลงทุน ตลอดจนการพัฒนาทักษะของผู้ประกอบการให้ผลิตได้และขายเป็นในการทาธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

๒.๔.๒ พัฒนาการอานวยความสะดวกทางการค้าให้ได้มาตรฐานสากล ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงพัฒนาระบบประกันความเสี่ยงภัยของสินค้าและบริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและลดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจตลอดจนการผลักดันการลดอุปสรรคทางการค้า โดยเฉพาะมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีโดยขยายการจัดทาข้อตกลงการยอมรับร่วมระหว่างกันในสินค้าและบริการที่สำคัญในอาเซียน และในระดับทวิภาคี ปรับบทบาทของหน่วยงานภาครัฐในการทางานเชิงรุกมากขึ้น เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งการติดตามและเจรจาแก้ไขปัญหามาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี การใช้แนวทางการส่งเสริมการค้ามากกว่าการกำหนดควบคุม และการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการค้าการลงทุนที่จำเป็น ถูกต้องและทันต่อสถานการณ์รวมถึงมีแหล่งให้คาปรึกษาที่ครบวงจรตลอดห่วงโซ่อุปทาน

๒.๔.๓ สนับสนุนผู้ประกอบการลงทุนในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการเพิ่มผลิตภาพในการค้าและการประกอบธุรกิจทั้งในภาคการผลิตการตลาด การบริหารจัดการ การเงิน และโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการเป็นเศรษฐกิจดิจิทัล ขณะที่ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการชาระเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความปลอดภัย การพัฒนาระบบรับรองผู้ซื้อผู้ขายที่มีมาตรฐานและน่าเชื่อถือ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาทักษะและการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือโดยเสรี

๒.๔.๔ ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดย (๑) สร้างผู้ประกอบการใหม่ที่มีจิตวิญญาณในการเป็นผู้ประกอบการที่มีทักษะในการทำธุรกิจ รู้จักใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการผลิตการจัดการ การขาย หรือเป็น Smart SMEs และพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชนเพื่อการพึ่งตนเอง โดยสนับสนุนการจัดตั้งวิสาหกิจชุมชนตามความพร้อมและศักยภาพในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมให้มีการกำหนดหลักสูตรที่เกี่ยวกับทักษะการเป็นผู้ประกอบการ ทั้งในระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน ระดับอุดมศึกษาและสายอาชีพให้มีความรู้ความเข้าใจในการเริ่มต้นธุรกิจ และตระหนักถึงแนวโน้มการทาธุรกิจสีเขียว ตลอดจนการสร้างสภาพแวดล้อมในสถานศึกษาให้เอื้อต่อการเรียนรู้และกระตุ้นการเป็นผู้ประกอบการ (๒) สร้างสังคมผู้ประกอบการโดยสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการทำธุรกิจทั้งในเรื่องการเข้าถึงข้อมูลด้านธุรกิจและสิทธิประโยชน์ แหล่งเงินทุน นวัตกรรมสาหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการจัดการและการตลาด รวมทั้งกำหนดมาตรการสนับสนุนให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมมีการจดทะเบียนธุรกิจตามกฎหมาย และพัฒนากลไกสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการสร้างขีดความสามารถของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้เติบโตและแข่งขันได้ และ (๓) ส่งเสริมการรวมกลุ่มเป็นคลัสเตอร์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในลักษณะห่วงโซ่มูลค่าและการเชื่อมโยงกับธุรกิจขนาดใหญ่ รวมทั้งการสร้างโอกาสในการดาเนินธุรกิจในต่างประเทศโดยการกำหนดนโยบาย/มาตรการเพื่อจูงใจให้บริษัทขนาดใหญ่ที่มีการค้าและการลงทุนในต่างประเทศเป็นผู้สนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้สามารถเข้าสู่ตลาดต่างประเทศและห่วงโซ่การผลิตของโลก ตลอดจนส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

๒.๔.๕ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในประเทศและการลงทุนของคนไทยในต่างประเทศ โดยการส่งเสริมการลงทุนในประเทศควรให้ความสำคัญกับ (๑) การพัฒนากลไกการคุ้มครองการลงทุนและการระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐกับเอกชนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น

ให้กับนักลงทุน โดยสร้างความเข้มแข็งให้ระบบอนุญาโตตุลาการของไทย และลดปัญหาข้อพิพาทระหว่างรัฐบาลและเอกชนโดยพัฒนาการบริหารจัดการในการจัดทาสัญญา การบริหารสัญญา และการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ และ(๒) การลดอุปสรรค ขั้นตอนการเคลื่อนย้ายแรงงานโดยการลดระยะเวลาการรายงานตัวของแรงงานต่างด้าว รวมถึงการขยายระยะเวลาการขออนุญาตทำงานของแรงงานต่างด้าว ในส่วนของการส่งเสริมการลงทุนของคนไทยในต่างประเทศควรให้ความสำคัญกับ (๑) ส่งเสริมให้มีหน่วยงานหลักในการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศโดยเฉพาะในประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม ในการให้ข้อมูลการลงทุนเชิงลึกด้านการค้าและการลงทุนในประเทศเป้าหมาย (๒) จัดทามาตรการส่งเสริมและให้สิทธิประโยชน์การลงทุนของคนไทยในต่างประเทศ และการลดอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายเงินระหว่างประเทศและการแลกเปลี่ยนเงินการสนับสนุนด้านแหล่งเงินทุน และ (๓) การสนับสนุนปัจจัยอำนวยความสะดวกการลงทุน โดยการส่งเสริมบริการป้องกันความเสี่ยงทางการค้าและส่งเสริมการเพิ่มสาขาธนาคารพาณิชย์ไทยในต่างประเทศ

๒.๔.๖ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรมและอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน ตลอดจนการดาเนินธุรกิจของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปรับปรุงกฎระเบียบ แนวทางปฏิบัติด้านพิธีการศุลกากรที่ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้า และมีการบังคับใช้ด้านศุลกากรที่มีความโปร่งใสและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายแข่งขันทางการค้า เพื่อให้มีการแข่งขันที่เป็นธรรมในตลาดและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายให้ทันต่อสถานการณ์การค้าเสรีในปัจจุบัน การปรับกฎหมายและกฎเกณฑ์เพื่อสนับสนุนวิสาหกิจเริ่มต้น ตลอดจนการมีกฎหมายด้านธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการและผู้บริโภคในการใช้พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่มากขึ้น

๒.๔.๗ พัฒนาระบบทรัพย์สินทางปัญญา โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการตรวจสอบและจดทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญา การส่งเสริมการจดทะเบียนและใช้ผลงานสร้างสรรค์ด้านนวัตกรรมและทรัพย์สินทางปัญญาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ พร้อมทั้งสนับสนุนการสร้างตลาดกลางทรัพย์สินทางปัญญา และพัฒนาระบบฐานข้อมูลทรัพย์สินทางปัญญาของไทยเพื่อให้นักวิจัยและผู้ประกอบการสามารถนำทรัพย์สินทางปัญญาที่หมดอายุไปพัฒนาต่อยอดและใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้มากขึ้นนอกจากนี้ ควรมีการดำเนินการอย่างแข็งขันในการป้องกันและปราบปรามการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาโดยบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกการใช้สินค้าที่มีลิขสิทธิ์ถูกกฎหมาย

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคมการกระจายความเจริญ และการพัฒนาเมืองและพื้นที่ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศประสบปัญหาความต่อเนื่องในการดาเนินการ และปัญหาเชิงปริมาณ คุณภาพและการบริหารจัดการการให้บริการที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทำให้มีข้อจากัดในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของ

ประเทศในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ จะมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดาเนินการ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐานและการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทาธุรกิจในต่างประเทศ

แนวทางการพัฒนา

๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งทางราง โดย

๑.๑.๑ พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ด้วยการเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ระบบโทรคมนาคมและอาณัติสัญญาณ รถจักรและล้อเลื่อน และเริ่มก่อสร้างทางคู่ในแนวเส้นทางรถไฟที่อยู่ภายในรัศมี ๕๐๐ กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร อาทิ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงจิระ-อุบลราชธานี ช่วงชุมพร -สุราษฎร์ธานี รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ เข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ

๑.๑.๒ ศึกษาแผนที่นำทาง (Road map) ของการปรับเปลี่ยนไปใช้รถจักรที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าแทนรถจักรดีเซล เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการให้บริการและบริหารจัดการรถไฟ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการระบบรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๑.๑.๓ พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน เพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่โครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร จะทำหน้าที่ในการรวบรวมปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐาน โดยในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ควรเริ่มพัฒนาโครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐานอย่างน้อย ๑ เส้นทาง และเตรียมแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองหลักในภูมิภาค ช่วยยกระดับมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ และสร้างโอกาสในการเรียนรู้เทคโนโลยีการบริหารจัดการระบบรถไฟชั้นสูงให้แก่คนไทย ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศในระยะต่อไป

๑.๑.๔ จัดทำมาตรฐานระบบรถไฟทั้งขนาดทาง ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) และมาตรฐานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ เพื่อยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ และลดข้อจำกัดใน

การกำหนดคุณสมบัติทางเทคนิคในขั้นตอนการประกวดราคา ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการซ่อมบำรุงระบบรถไฟและรถไฟฟ้า

๑.๑.๕ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศและด่านการค้าที่สำคัญ

๑.๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดย

๑.๒.๑ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเริ่มพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาคที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของเมือง อาทิ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง (Light Rail) รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit :BRT) และรถราง โดยเน้นการพัฒนาในเมืองหลักที่สำคัญเป็นลำดับแรกก่อน อาทิ ขอนแก่น เชียงใหม่ สงขลาหาดใหญ่ และภูเก็ต

๑.๒.๒ เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

๑.๒.๓ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายผังเมือง การสร้างอัตลักษณ์ของพื้นที่ และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

๑.๒.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง (Non–Motorized Transport: NMT) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้ามทางเท้า และทางจักรยานในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และการสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานในเขตเมือง เพื่อเพิ่มสัดส่วนของการเดินทางที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ในภาพรวม ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยออกแบบพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของภาครัฐให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ภายใต้หลักการการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

๑.๓ พัฒนาโครงข่ายทางถนน โดย

๑.๓.๑ บำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพ รวมทั้งความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาทิ ด่านปาดังเบซาร์ ด่านบ้านพุน้ำร้อน รวมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ

๑.๓.๒ นำเทคโนโลยีระบบการขนสงและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems) มาใช้ในการควบคุมและสั่งการจราจร โดยให้มีการบูรณาการข้อมูลการเดินทางทุกรูปแบบในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้มีข้อมูลประกอบการตัดสินใจควบคุมและสั่งการจราจรที่ทันต่อเหตุการณ์ และสามารถให้ข้อมูลแก่ผู้สัญจรเพื่อประกอบการตัดสินใจวางแผนการเดินทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการจราจร เพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง รวมทั้งสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการในสภาวะวิกฤตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ โดย

๑.๔.๑ เร่งพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองตามแผนแม่บทให้แล้วเสร็จภายในช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ศึกษาทางเลือกและความเหมาะสมของการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อมภายหลังจากที่ปริมาณความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง จัดทำแผนการใช้ประโยชน์และแผนการบำรุงรักษาท่าอากาศยานในภูมิภาค เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐ ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพแห่งอื่น อาทิ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน

๑.๔.๒ ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความเชี่ยวชาญของบุคลากร ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) องค์กรความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สานักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น(Japan Civil Aviation Bureau: JCAB)

๑.๔.๓ พัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management) ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความล่าช้า และทำให้เกิดความคล่องตัวของเที่ยวบิน รวมทั้งให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ ทั้งนี้ การพัฒนาดังกล่าวต้องสอดคล้องกับนโยบาย มาตรฐาน และแผนการพัฒนาทางการบินของประชาคมโลก ภายใต้การกำกับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดย

บูรณาการการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดระหว่างกระทรวงคมนาคมกระทรวงกลาโหม รวมทั้งส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

๑.๕ พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ โดย

๑.๕.๑ ปรับปรุงการใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยกรมเจ้าท่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันศึกษาแนวทางการบริหารจัดการ การส่งเสริมการตลาด การพัฒนาด้านอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปให้สามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศ รวมทั้งสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือหลักภายในประเทศและต่างประเทศ

๑.๕.๒ กำกับดูแลการให้บริการของภาคเอกชนผู้รับสัมปทานในท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน และยกระดับมาตรฐานการให้บริการให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาครวมทั้งเตรียมการพัฒนาขยายขีดความสามารถการให้บริการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังบนพื้นฐานของกระบวนการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่

๒. การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง

๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย

๒.๑.๑ ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกระดับทักษะขีดความสามารถของบุคลากรในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและมาตรฐานสากล โดยเฉพาะการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน จะต้องวางแผนพัฒนากำลังคนร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสถาบันการศึกษาที่ได้มาตรฐานสากลด้านการบิน พร้อมทั้งกำหนดแนวทางยกระดับมาตรฐานหลักสูตรและอุปกรณ์การเรียนการสอนของสถาบันการศึกษาต่างๆ ให้สอดคล้องตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์กรความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา และสำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น

๒.๑.๒ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมทางราง โดยปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งรถไฟฟ้า และรถจักรให้เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง พร้อมทั้งกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แก่ผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชนรวมทั้งสถาบันศึกษา พัฒนาศักยภาพบุคลากร ปรับปรุงมาตรการส่งเสริมการลงทุนทั้งในระดับผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการขนาดกลาง และผู้ประกอบการขนาดย่อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ พร้อมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

๒.๑.๓ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน โดยสนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากลการปรับปรุงกฎหมายและการกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่สามารถจูงใจให้ผู้ผลิตในต่างประเทศเข้ามาตั้งฐานการผลิตภายในประเทศไทย การพัฒนาบุคลากรและ

นวัตกรรมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและการเป็นศูนย์กลางทางอากาศของภูมิภาคในระยะยาว

๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดย

๒.๒.๑ เร่งจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulatory Unit) ผู้ให้บริการในสาขาการขนส่งทางราง กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางราง กำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและระดับคุณภาพการให้บริการ กำหนดมาตรการส่งเสริมการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในกิจการระบบรางของประเทศ และการคุ้มครองผู้ใช้บริการ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

๒.๒.๒ เร่งพัฒนาขีดความสามารถขององค์กรกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ โดยการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร อุปกรณ์ ปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและทางน้ำให้สอดคล้องกับรูปแบบการให้บริการและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การกำกับดูแลอัตราค่าบริการ คุณภาพการให้บริการ การคุ้มครองผู้บริโภค และความปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาความสามารถในการกู้ภัยและการสืบสวนกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และกำหนดมาตรการและแนวทางป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเตรียมการเผชิญเหตุฉุกเฉิน เพื่อรักษาคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากลตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

๒.๒.๓ พิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมถึงการพิจารณากลไกการสนับสนุนทางการเงินเพื่อชดเชยผลการดำเนินงานขาดทุนของผู้ให้บริการ (Operator) ในระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นธรรมระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ โดยอาจพิจารณาจัดตั้งกองทุนระบบขนส่งสาธารณะแทนการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (Public Service Obligation: PSO) เพื่อให้สามารถนาค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีกำไรไปชดเชยการให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีผลขาดทุน ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิรูปการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองได้อย่างยั่งยืน

๒.๒.๔ ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมาณการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาโครงข่ายถนนของภาครัฐ

๓. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดย

๓.๑.๑ ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่

อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารแก่องค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

๓.๑.๒ พัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการเกษตร โดยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร สร้างโซ่คุณค่าให้แก่เกษตรกรสถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบธุรกิจ ตั้งแต่ระดับฟาร์มจนส่งมอบสินค้าเกษตรถึงผู้บริโภค (Logistic Management from Farm to Fork) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชนหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดโซ่การผลิต อาทิ การสร้างศูนย์รวบรวมคัดแยกตกแต่งคุณภาพ แปรรูป บรรจุภัณฑ์ และกระจายผลผลิตของชุมชน

๓.๑.๓ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาครวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คาปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

๓.๑.๔ ส่งเสริมให้มีการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ด้านโลจิสติกส์ โดยใช้มาตรการทางการเงินหรือมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์

๓.๒ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก โดยการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางของระบบ NSW ทำหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G๒G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G๒B) โดยเร็ว สนับสนุนการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง โดยเฉพาะสินค้านำร่อง ๕ ชนิด ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุอันตราย และเร่งรัดการพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน (G๒B) รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบ

และกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตูการค้าสำคัญ อาทิ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดนและผลักดันการออกกฎหมายบังคับใช้ในการทาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ

๓.๓ พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยเน้นการเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนในการปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวะศึกษาและระดับปริญญา ฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้าน และส่งเสริมความร่วมมือกับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน เพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการภาคธุรกิจ

๓.๔ บริหารจัดการระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเน้นการติดตามประเมินผลการดาเนินงานของหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคีในภูมิภาคและนานาชาติที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ อาทิ ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Trade Facilitation Agreement) และข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิค (Trans-Pacific Partnership: TPP) เพื่อเป็นข้อมูลสาคัญในการเตรียมการปรับปรุงและวางแผนการพัฒนา รวมทั้งการจัดทาฐานข้อมูลและระบบตัว ชี้วัดที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้านการเกษตร อุตสาหกรรมหรือพาณิชย์

๔. การพัฒนาด้านพลังงาน

๔.๑ ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน โดย

๔.๑.๑ พัฒนามาตรการสนับสนุนด้านการเงินและสร้างแรงจูงใจในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของภาคอุตสาหกรรม ภาคขนส่ง ภาคธุรกิจ และภาคครัวเรือน อาทิ มาตรการหรือโครงการ เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงาน และมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและระบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งสร้างความรู้ ความเข้าใจ และรณรงค์สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์พลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานอย่างต่อเนื่อง

๔.๑.๒ ปรับปรุงโครงสร้างราคาพลังงานให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงเป็นธรรม และพัฒนากลไกด้านภาษี เพื่อนำมาใช้ในการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานอย่างประหยัด

๔.๑.๓ บังคับใช้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์พลังงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐานอาคาร (Building Energy Code: BEC) สำหรับอาคารใหม่ และเกณฑ์มาตรฐานการประหยัดพลังงานสำหรับผู้ผลิตและจำหน่ายพลังงาน (Energy Efficiency Resources Standard: EERS) รวมทั้งกำหนดนโยบายและมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐานไฟฟ้าที่ชัดเจนในการสนับสนุนและรองรับการขยายตัวของยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานรองรับการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าอย่างกว้างขวางในอนาคต

๔.๑.๔ ส่งเสริมให้ภาครัฐและเอกชนวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีประหยัดพลังงานและการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน สำหรับเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ ใน

กระบวนการผลิต การดำเนินธุรกิจและการดำรงชีวิต เพื่อพัฒนาไปสู่การกำหนดเกณฑ์มาตรฐานที่ครอบคลุมทั้งในภาคอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจและภาคครัวเรือน และส่งเสริมให้เกิดการนำไปใช้อย่างแพร่หลาย รวมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมการใช้งานเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ ที่ต่างกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาด้านระบบโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ให้ครอบคลุมทั้งระบบผลิต ระบบส่ง ระบบจาหน่าย และผู้ใช้ไฟฟ้า เพื่อให้สามารถนำผลการดาเนินการไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์

๔.๒ จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน โดย

๔.๒.๑ จัดหากำลังผลิตไฟฟ้าให้มีการกระจายประเภทเชื้อเพลิง (Fuel Diversification) ที่ใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้าตามกรอบประมาณการสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงของแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยตามศักยภาพเชิงพื้นที่ พัฒนาระบบส่งและระบบจำหน่ายไฟฟ้าให้มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณพลังไฟฟ้าที่ผลิตได้ตามศักยภาพและสอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้ไฟฟ้าของแต่ละพื้นที่ รวมถึงสอดคล้องกับปริมาณไฟฟ้าที่มีอยู่แล้วในระบบ รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้ารายพื้นที่ เพื่อสะท้อนถึงต้นทุนที่แท้จริงโดยเปรียบเทียบกับโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

๔.๒.๒ สำรวจและพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมใหม่ และผลักดันการใช้ประโยชน์ก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยให้คุ้มค่าเต็มศักยภาพ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ท่าเรือรับก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG Terminal) อย่างเหมาะสมและรองรับนโยบายส่งเสริมการแข่งขัน ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการให้บริการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อแก่บุคคลที่สาม (Third Party Access: TPA) ในราคาที่เป็นธรรม และเพิ่มการลงทุนในระบบโครงสรางพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิงโดยการพัฒนาระบบการขนสงน้ำมันทางทอ

๔.๓ เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการ การผลิต และการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด โดย

๔.๓.๑ พัฒนาระบบการจัดการข้อมูลการผลิตและการใช้พลังงานทดแทน เพื่อนำมาใช้ในการวางแผนและเตรียมความพร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับพลังงานทดแทนที่จะเกิดขึ้นอย่างกว้างขวางในอนาคต โดยคำนึงถึงการสร้างมาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยด้านพลังงาน ตลอดจนการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับพลังงานทดแทนอย่างถูกต้องและต่อเนื่อง

๔.๓.๒ ประเมินมาตรการและกลไกการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนในรูปแบบ Feed in Tariff (FiT) เพื่อพัฒนาและปรับปรุงรูปแบบการส่งเสริมอื่นๆ โดยคำนึงถึงการกำหนดต้นทุนที่เหมาะสมและเป็นธรรมทั้งต่อผู้ผลิตและผู้บริโภค และสร้างกลไกในการวางแผนร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อสนับสนุนให้เกิดการผลิตและใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกตามเป้าหมายแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ตั้งแต่ขั้นการจัดหา การเตรียมวัตถุดิบ การขนส่ง ระบบการจัดการ จนถึงการผลิตพลังงานขั้นสุดท้าย

๔.๓.๓ ส่งเสริมการผลิตและการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) ในภาคการขนส่ง โดยใช้กลไกตลาดในการผลักดันให้เชื้อเพลิงชีวภาพมีราคาที่แข่งขันได้กับเชื้อเพลิง

ฟอสซิล ตลอดจนส่งเสริมการผลิตพลังงานทดแทนทั้งการผลิตไฟฟ้าและความร้อนเพื่อใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม สถานประกอบการ และครัวเรือน

๔.๓.๔ วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีพลังงานทดแทนอย่างต่อเนื่อง อาทิ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำ ชีวมวล ก๊าซชีวภาพ พืชพลังงาน และขยะ ให้สามารถลดต้นทุนการผลิตและมีความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์

๔.๔ ปรับปรุงและพัฒนาการกำกับดูแลการประกอบกิจการพลังงานให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบอย่างถูกต้องเหมาะสม มีธรรมาภิบาล และทันสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงในตลาดพลังงาน เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมพลังงานในอนาคต และเตรียมความพร้อมสู่การเปิดเสรีในภาคพลังงาน ตลอดจนสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนเกี่ยวกับการจัดหาพลังงานจากแหล่งต่างๆ และการกำหนดโครงสร้างราคาพลังงานที่สะท้อนต้นทุน และเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบกิจการพลังงานและผู้บริโภค

๔.๕ ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์การซื้อขายพลังงานและเพิ่มโอกาสของไทยในการพัฒนาพลังงานในภูมิภาคอาเซียน โดย

๔.๕.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางพลังงานในประเทศ ทั้งในด้านคุณภาพ ความเชื่อถือได้ และประสิทธิภาพ ให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายพลังงานกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบต่างๆ ให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์การซื้อขายพลังงานในภูมิภาคอาเซียน และเพิ่มโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงานของไทย

๔.๕.๒ ผลักดันการสร้างความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค ให้สามารถพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าและกำหนดคุณภาพน้ำมันสำเร็จรูปร่วมกัน เพื่อขยายโอกาสในการลงทุน รวมถึงให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านในการเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานพลังงาน โดยพิจารณาให้ความช่วยเหลือด้านพลังงานในกลุ่มประเทศอาเซียนตามความเหมาะสม เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ และสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศ

๔.๕.๓ ส่งเสริมและผลักดันให้รัฐวิสาหกิจด้านพลังงานของไทยนำความรู้และความเชี่ยวชาญไปลงทุน ขยายศักยภาพทางธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านพลังงานภายในประเทศบูรณาการการทางานร่วมกัน เพื่อขยายช่องทางธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านและสนับสนุนการเป็นศูนย์การซื้อขายพลังงานในภูมิภาคอาเซียน

๕. การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล

๕.๑ พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมของประเทศให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ โดย

๕.๑.๑ พัฒนาโครงข่ายบรอดแบนด์ความเร็วสูงทั้งระบบสายและไร้สายให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และจัดให้มีบริการโทรคมนาคมพื้นฐานโดยทั่วถึงและบริการเพื่อสังคมเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง

๕.๑.๒ พัฒนาโครงข่ายวงจรสื่อสารระหว่างประเทศทั้งภาคพื้นดิน เคเบิลใต้น้ำดาวเทียม และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอาเซียน รวมทั้งบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ตำแหน่งวงโคจรและคลื่นความถี่ทั้งในเชิงพาณิชย์และบริการสาธารณะ เพื่อสร้างมั่นคงและประสิทธิภาพให้แก่ระบบการเชื่อมสัญญาณระหว่างประเทศ

๕.๑.๓ บริหารจัดการเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมและสื่อสารมวลชนให้มีการบูรณาการใช้โครงข่ายและอุปกรณ์ร่วมกัน และจัดทำแผนการจัดสรรคลื่นความถี่ที่ไม่ได้ใช้งานและใกล้สิ้นสุดสัญญาสัมปทานให้ชัดเจน เพื่อให้การใช้ทรัพยากรของประเทศเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และลดความซ้ำซ้อนและค่าใช้จ่ายในการลงทุน

๕.๒ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ โดย

๕.๒.๑ ส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทาธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล โดยจัดทาแพลตฟอร์ม (Platform) ธุรกิจดิจิทัล พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ในภาคเกษตร ภาคการผลิต และภาคธุรกิจ การสร้างร้านค้าและมาตรฐานสินค้าออนไลน์ ส่งเสริมธุรกิจของผู้ประกอบการดิจิทัลรุ่นใหม่ (Start up) ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และวิสาหกิจชุมชน

๕.๒.๒ พัฒนาระบบมาตรฐานรหัสของสินค้าและบริการของประเทศไทยให้เกิดความน่าเชื่อถือ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และรองรับกับการทาธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) การบริหารห่วงโซ่อุปทานทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Supply Chain) และการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment)

๕.๓ ส่งเสริมนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัลและเทคโนโลยีอวกาศของไทย โดย

๕.๓.๑ สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาด้านโทรคมนาคม ให้สามารถนำไปต่อยอดในเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เทคโนโลยีการสื่อสารไร้สายความเร็วสูง ระบบซอฟต์แวร์ (Software) อุปกรณ์รับส่งสัญญาณ ระบบสื่อสารความเร็วสูง ระบบดาวเทียม และเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ

๕.๓.๒ พัฒนาบุคลากรภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งสถาบันการศึกษาให้มีความรู้ความสามารถรองรับต่อการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมในอนาคต

๕.๔ สร้างความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ โดยจัดตั้งศูนย์การเฝ้าระวังและรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพื่อดูแลปัญหาและรับมือกับภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไปตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยีโดยเฉพาะความมั่งคงปลอดภัยในภาคการเงิน และความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล

๕.๕ ปรับปรุงกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนากิจการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อาทิ กฎหมายพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่ทันสมัย การกำหนดมาตรฐานระบบตรวจสอบยืนยันตัวตนทางออนไลน์ระเบียบการใช้สิทธิแห่งทางในการพัฒนาและขยายโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม รวมทั้งการจัดตั้งองค์กรภาคเอกชนในรูปแบบสภาวิชาชีพดิจิทัลเพื่อเป็นกลไกในการพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัลในส่วนของภาคเอกชนที่เชื่อมโยงกับภาครัฐ

๖. การพัฒนาระบบน้ำประปา

๖.๑ พัฒนาระบบน้ำประปาให้ครอบคลุมและทั่วถึง โดย

๖.๑.๑ จัดให้มีแผนแม่บทการให้บริการน้ำประปาระดับภาคในระยะยาวทั้งในด้านการพัฒนาแหล่งน้ำดิบ ระบบผลิต ระบบท่อส่งน้ำ ระบบจาหน่ายน้ำ และประมาณการ

ความต้องการใช้น้ำ เพื่อใช้เป็นกรอบในการบูรณาการแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำของประเทศ และเป็นแนวทางการดำเนินงานในการจัดหาน้ำประปาให้กับประชาชนอย่างทั่วถึง

๖.๑.๒ ขยายกำลังการผลิต โครงข่ายท่อส่งน้ำและจำหน่ายน้ำ ให้สามารถรองรับกับปริมาณความต้องการใช้น้ำที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ในเขตภูมิภาคที่มีความพร้อมด้านแหล่งน้ำ แต่ประชาชนยังไม่ได้รับบริการน้ำประปาสาหรับใช้อุปโภคบริโภคอย่างเพียงพอ พื้นที่ท่องเที่ยวและพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๖.๑.๓ จัดหาน้ำสะอาดและก่อสร้างระบบประปาหมู่บ้านให้เพียงพอต่อความจำเป็นขั้นพื้นฐานให้ครอบคลุมทุกหมู่บ้าน โดยให้ความสำคัญกับหมู่บ้านในชนบทที่ยังไม่มีน้ำสะอาดหรือระบบประปาสำหรับใช้อุปโภคบริโภคและมีความพร้อมดำเนินการเป็นลาดับแรก

๖.๒ การบริหารจัดการการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพและการสร้างนวัตกรรม โดย

๖.๒.๑ จัดทำแผนบริหารจัดการด้านการใช้น้ำของกลุ่มผู้ใช้น้ำประปาประเภทต่างๆ และใช้มาตรการ ๓R (Reduce Reuse และ Recycle) และการจัดเก็บค่าน้ำเสีย เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างจิตสำนึกให้มีการใช้น้ำอย่างประหยัดในภาคครัวเรือน ภาคธุรกิจ และภาคอุตสาหกรรม

๖.๒.๒ ส่งเสริมให้ภาคเอกชนและหน่วยงานภาครัฐดาเนินการศึกษาวิจัยเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยพัฒนากระบวนการผลิตน้ำ โดยเฉพาะการใช้น้ำทะเลผลิตน้ำประปาด้วยต้นทุนที่ต่ำลง การเพิ่มประสิทธิภาพระบบส่งน้ำ การสร้างนวัตกรรมใหม่หรืออุปกรณ์ที่ช่วยประหยัดน้ำในภาคครัวเรือน ธุรกิจ และอุตสาหกรรม รวมทั้งการถ่ายทอดงานวิจัยมาใช้ประโยชน์ในกิจการประปาทั้งเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม

๖.๒.๓ ลดอัตราน้ำสูญเสียในเชิงรุกควบคู่กับการบำรุงรักษาเชิงป้องกันของระบบประปาทั่วประเทศ โดย

๖.๒.๓.๑ จัดทาแผนลดอัตราน้ำสูญเสีย ในพื้นที่เขตภูมิภาคที่ระบบประปามีอัตราน้ำสูญเสียสูง โดยกำหนดพื้นที่ดำเนินการ เป้าหมายการลดน้ำสูญเสีย ดัชนีชี้วัดขอบเขตของแผนงาน แผนการลงทุนรายปีให้มีความชัดเจนและตรวจสอบได้ รวมทั้งศึกษาระดับอัตราน้ำสูญเสียที่เหมาะสมกับประเทศไทยโดยศึกษาวิธีการลดน้ำสูญเสียในเชิงกายภาพควบคู่กับต้นทุนการผลิตน้ำประปา เพื่อให้การบริหารจัดการน้ำสูญเสียอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด

๖.๒.๓.๒ สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการลดน้ำสูญเสียกับภาครัฐ และถ่ายทอดความรู้ทางวิชาการระหว่างบุคลากรภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในเขตภูมิภาคเพื่อให้ความช่วยเหลือทั้งในระดับวิชาการและระดับปฏิบัติการในการลดน้ำสูญเสีย

๖.๒.๓.๓ พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการลดน้ำสูญเสียที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลสำหรับใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการแรงดันน้ำคู่ขนานไปกับการลดน้ำสูญเสียให้อยู่ในระดับตามเป้าหมายที่กำหนด

๖.๓ ปรับปรุงโครงสร้างการบริหารกิจการประปา โดยแยกบทบาทของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนระหว่างหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแลการประกอบกิจการประปาที่เป็นเอกภาพ และหน่วยงานให้บริการ ควบคู่กับการออกกฎหมายการจัดตั้ง

องค์กรกำกับดูแลกิจการประปาในภาพรวมของประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๒ เพื่อนำไปสู่การให้การบริการน้ำประปาที่มีประสิทธิภาพทั้งในด้านการกระจายบริการไปยังประชาชนทุกระดับ คุณภาพน้ำที่เชื่อถือได้ และการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าน้ำที่เป็นธรรมระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการ

ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ การยกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมให้มีความเข้มแข็งมากขึ้นและการขยายฐานใหม่ที่ให้ความสำคัญกับการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมควบคู่ไปด้วยเป็นเป้าหมายที่สำคัญ ซึ่งการตอบสนองต่อเป้าหมายดังกล่าวประเทศไทยต้องใช้ประโยชน์จากศักยภาพและภูมิสังคมเฉพาะของพื้นที่ การดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกเพื่อเสริมจุดเด่นในระดับภาคและจังหวัดในการเป็นฐานการผลิตและบริการที่สำคัญ ประกอบกับการขยายตัวของประชากรในเขตเมืองเป็นโอกาสในการกระจายความเจริญและยกระดับรายได้ของประชาชนโดยการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่และมีศักยภาพในการรองรับการค้าการลงทุน ช่วยลดแรงกดดันจากกระจุกตัวของการพัฒนาที่อยู่ในกรุงเทพฯ และภาคกลางซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาที่ผ่านมา และในขณะเดียวกันก็เป็นการช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและทำให้เกิดผลตอบแทนในเชิงเศรษฐกิจและสังคมของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เป็นโครงข่ายระหว่างเมืองที่จะเป็นระบบสมบูรณ์ขึ้น เช่นเดียวกับการยกระดับคุณภาพและการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้มีโอกาสเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนาของอาเซียน สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ดี นอกจากนั้น การเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นโอกาสในการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเชื่อมโยงการค้าการลงทุนในภูมิภาคของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ดังนั้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จึงมุ่งเน้นการพัฒนาและเร่งดาเนินการในประเด็นท้าทาย ได้แก่ การสร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่ที่สร้างรายได้สำหรับประชาชนในภาค การพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพ การพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมแห่งอนาคตอย่างมีสมดุล และการบริหารจัดการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เจริญเติบโตและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคและเมืองให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

แนวทางการพัฒนา

๑. การพัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง

๑.๑ ภาคเหนือ : พัฒนาให้เป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง

๑.๑.๑ พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความยั่งยืน มีธุรกิจบริการต่อเนื่องกับการท่องเที่ยวบริการสุขภาพและการศึกษาที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูง

๑.๑.๑.๑ พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ได้แก่ ๑.๑) กลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์ ในพื้นที่ ๘ จังหวัดภาคเหนือตอนบน โดยนำความโดดเด่นของอารยธรรมล้านนาซึ่งมีเอกลักษณ์ด้านวัฒนธรรมและภูมิปัญญา พัฒนาสู่สินค้าและบริการการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ๑.๒) กลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลก ในพื้นที่จังหวัดสุโขทัยและกำแพงเพชร โดยฟื้นฟูและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างอุทยาน

ประวัติศาสตร์สุโขทัย-ศรีสัชนาลัย-กำแพงเพชร และเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้เคียง ๑.๓) กลุ่มท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เชียงรายแม่ฮ่องสอน น่าน เพชรบูรณ์ และอุทัยธานี โดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอานวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว

๑.๑.๑.๒ พัฒนายกระดับการท่องเที่ยวคุณภาพกลุ่มเป้าหมายเฉพาะในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน และน่าน ได้แก่ การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมและนิทรรศการ การท่องเที่ยวเชิงกีฬาและผจญภัย การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวพานักระยะยาว และการท่องเที่ยวแบบพักผ่อนโดยสร้างกิจกรรมการท่องเที่ยว และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สอดคล้องตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมช่องทางการตลาดโดยใช้อินเทอร์เน็ต

๑.๑.๑.๓ สนับสนุนเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและธุรกิจด้านอาหารและสินค้าเพื่อสุขภาพ บริการทางการแพทย์และสุขภาพ บริการการศึกษานานาชาติ รวมทั้งผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์ โดยเฉพาะกลุ่มดิจิทัล ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีศักยภาพสูงของภาค โดยให้ความสำคัญกับการนานวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการให้มีความแตกต่างโดดเด่น สามารถตอบสนองต่อตลาดเป้าหมายเฉพาะ

๑.๑.๒ พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตร และสร้างมูลค่าเพิ่มภายใต้แนวคิดเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ ควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปให้มีความหลากหลายสอดคล้องกับความต้องการของตลาด

๑.๑.๒.๑ พัฒนาให้ภาคเหนือตอนบนเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ และภาคเหนือตอนล่างเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยในรูปแบบฟาร์มเกษตรอัจฉริยะ โดยส่งเสริมการลดใช้สารเคมีในภาคเกษตรเพื่อปรับระบบการผลิตจากเกษตรเคมีไปสู่การผลิตตามแนวทางเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ สนับสนุนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้ในกระบวนการผลิตรวมถึงสนับสนุนการรวมกลุ่มเกษตรกรในการวางแผนการผลิตและการสร้างเครือข่ายการตลาดให้มีประสิทธิภาพ

๑.๑.๒.๒ ยกระดับอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรในพื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิตที่สำคัญ โดยสนับสนุนให้เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง ลำพูน เป็นพื้นที่หลักในการแปรรูปพืชผัก ผลไม้และสมุนไพร ในขณะที่ พิจิตร กำแพงเพชร และนครสวรรค์เป็นพื้นที่หลักในการแปรรูปข้าว พืชไร่ และพืชพลังงาน โดยนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตตลอดสายการผลิต และสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของตลาดเฉพาะ อาทิ อาหารเสริมเพื่อสุขภาพ

๑.๑.๒.๓ พัฒนาพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ และกำแพงเพชร ให้เป็นแหล่งผลิตพลังงานทดแทน โดยนำผลผลิตและวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรจากพืชและสัตว์มาพัฒนาเป็นพลังงานทดแทนเพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรที่เป็นวัตถุดิบและลดปัญหาสิ่งแวดล้อม

๑.๑.๓ ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้คืนความอุดมสมบูรณ์ สร้างความสมดุลแก่ระบบนิเวศ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

๑.๑.๓.๑ ฟื้นฟูและอนุรักษ์ป่าไม้ซึ่งเป็นป่าต้นน้ำในพื้นที่ ๘ จังหวัดภาคเหนือตอนบน โดยให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูป่าต้นน้ำที่เสื่อมโทรมให้มีความอุดมสมบูรณ์ เพื่อให้เป็นแหล่งดูดซับน้ำฝนและเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนในแต่ละลุ่มน้ำ ควบคู่ไปกับการป้องกันแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายพื้นที่ป่าและส่งเสริมการปลูกป่าเพื่อเพิ่มพื้นที่ป่าต้นน้ำ

๑.๑.๓.๒ พัฒนาการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบในลุ่มน้ำหลักของภาค ได้แก่ ลุ่มน้ำปิง วัง ยม และน่าน โดยการพัฒนาปรับปรุงระบบส่งน้ำให้เชื่อมโยงกับพื้นที่การเกษตรอย่างทั่วถึง จัดทำโครงการผันน้ำ ก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำจากแหล่งน้ำที่มีปริมาณน้ำเกินความต้องการไปยังแหล่งน้ำที่มีปริมาณน้ำน้อยกว่าเพื่อเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุน ก่อสร้างแหล่งกักเก็บน้ำให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ และพัฒนาแหล่งกักเก็บน้ำนอกเขตพื้นที่ชลประทานในลักษณะแก้มลิงให้กระจายตามพื้นที่ต่างๆ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง

๑.๑.๓.๓ แก้ไขปัญหาหมอกควันในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนและจังหวัดตาก โดยส่งเสริมการปรับเปลี่ยนการทาเกษตรจากการปลูกพืชเชิงเดี่ยวไปสู่การปลูกพืชในระบบวนเกษตร จัดระเบียบการเผาในพื้นที่เกษตร กำหนดช่วงเวลาเผาให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดด้วยการ "ชิงเผา" ก่อนช่วงวิกฤตหมอกควันของแต่ละพื้นที่ ส่งเสริมให้นำเศษวัสดุทางการเกษตรไปทำปุ๋ยชีวภาพหรือเชื้อเพลิงอัดแท่งเพื่อให้ไม่มีวัสดุทางการเกษตรเหลือเผาในที่สุด และส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันแก้ไขปัญหาหมอกควัน

๑.๑.๔ พัฒนาระบบการดูแลผู้สูงอายุรองรับการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุของภาคเหนือที่เร็วกว่าระดับประเทศ ๑๐ ปี

๑.๑.๔.๑ ส่งเสริมการสร้างรายได้และการมีงานทำของผู้สูงอายุ เพื่อให้ผู้สูงอายุมีรายได้และพัฒนาศักยภาพของตัวเองอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการในรูปของกลุ่มอาชีพและกลุ่มวิสาหกิจชุมชน

๑.๑.๔.๒ พัฒนานวัตกรรมการดูแลผู้สูงอายุระยะยาว เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุที่ไม่สามารถดูแลตนเองได้ รวมทั้งแก้ปัญหาการขาดแคลนผู้ดูแลผู้สูงอายุ

๑.๑.๔.๓ สร้างความเข้มแข็งให้กับสถาบันครอบครัวและชุมชน เพื่อให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทในการจัดสวัสดิการได้อย่างยั่งยืนและเป็นโครงข่ายการคุ้มครองของสังคมให้กับผู้สูงอายุ

๑.๒ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : พัฒนาให้หลุดพ้นจากความยากจนสู่เป้าหมายการพึ่งตนเอง

๑.๒.๑ เพิ่มศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรไปสู่มาตรฐานเกษตรอินทรีย์และอาหารปลอดภัย

๑.๒.๑.๑ พัฒนาพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้ ในพื้นที่จังหวัดยโสธร สุรินทร์ ร้อยเอ็ด มหาสารคาม ศรีสะเกษ ให้เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิคุณภาพสูง รวมทั้งพื้นที่ที่มีศักยภาพอื่นๆ โดยปรับกระบวนการผลิตให้อยู่ภายใต้มาตรฐานเกษตรปลอดภัย พัฒนาห่วงโซ่เกษตรอินทรีย์ให้ครอบคลุมทุกขั้นตอนการผลิต พร้อมทั้งขยายพื้นที่เกษตรอินทรีย์ โดยสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบที่สมาชิกกลุ่มผู้ผลิตและชุมชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบกันเอง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ ให้ตอบสนองตลาดสินค้าเพื่อสุขภาพและการส่งออก จัดตั้งกองทุนเกษตรอินทรีย์

ส่งเสริมตลาดสีเขียวในชุมชนและท้องถิ่น ส่งเสริมเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรจาหน่ายสินค้าผ่านช่องทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

๑.๒.๑.๒ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนไปสู่สินค้าเกษตรชนิดใหม่ตามศักยภาพของพื้นที่โดยส่งเสริมการปลูกพืชผัก ผลไม้ และไม้ดอก ในพื้นที่จังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนมศรีสะเกษ และอุบลราชธานี รวมทั้งส่งเสริมโคเนื้อคุณภาพสูงในพื้นที่จังหวัดสกลนคร มุกดาหาร นครพนมและโคนมในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาและอุบลราชธานี

๑.๒.๑.๓ สนับสนุนเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้พึ่งตนเองได้ นำร่องในจังหวัดอำนาจเจริญ กาฬสินธุ์ และขอนแก่น โดยสนับสนุนการรวมกลุ่มเกษตรกร และพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจชุมชนหรือสหกรณ์การเกษตรให้เข้มแข็ง ส่งเสริมการออมและการเข้าถึงแหล่งเงินทุน พัฒนาเกษตรกรรุ่นใหม่ให้เป็นมืออาชีพ โดยยึดหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เกษตรทฤษฎีใหม่ และโครงการ ๑ ไร่ ๑ แสน ส่งเสริมการเรียนรู้จากกลุ่มเกษตรกรที่ประสบความสำเร็จให้เป็นต้นแบบ รวมทั้งส่งเสริมตลาดสินค้าเกษตรในท้องถิ่นและตลาดอิเล็กทรอนิกส์อย่างทั่วถึง

๑.๒.๒ พัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

๑.๒.๒.๑ พัฒนาให้นครราชสีมาเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอาหารแบบครบวงจร โดยสนับสนุนและส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรมอาหารของภาค สร้างเครือข่ายระหว่างภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และภาคราชการเพื่อก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล เทคโนโลยี นวัตกรรมในการแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหารให้เป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่มีมูลค่าสูงและตรงตามความต้องการของตลาด

๑.๒.๒.๒ ยกระดับมาตรฐานสินค้ากลุ่มผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าย้อมคราม และส่งเสริมพื้นที่ที่มีศักยภาพให้ก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางแฟชั่นในระดับภูมิภาค อาทิ ขอนแก่น นครราชสีมา สุรินทร์ และสกลนคร เป็นต้น โดยส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพสินค้า การออกแบบ และตราสัญลักษณ์พัฒนาเทคโนโลยีและงานศึกษาวิจัยสร้างนวัตกรรมเพิ่มมูลค่า พร้อมทั้งพัฒนาและยกระดับผลิตภัณฑ์ชุมชนอื่นๆ โดยยกระดับผู้ประกอบการและสร้างความเชื่อมโยงระหว่างวิสาหกิจชุมชนและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับภาคอุตสาหกรรม และส่งเสริมการจับคู่ธุรกิจเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจ

๑.๒.๒.๓ ส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดย่อมผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคในพื้นที่เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจจังหวัดชัยภูมิ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด มุกดาหาร เพื่อการส่งออกสู่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเน้นอุตสาหกรรมสีเขียวและการใช้วัตถุดิบในพื้นที่

๑.๒.๒.๔ เพิ่มศักยภาพการผลิตพลังงานทดแทนในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางและตอนล่าง โดยให้ความสำคัญกับความสมดุลระหว่างพืชอาหารและพืชพลังงาน โดยส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกพืชพลังงานในพื้นที่ที่เหมาะสม ส่งเสริมการผลิตพลังงานทดแทนด้วยเทคโนโลยีที่ใช้งานได้ง่ายจากพลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานชีวภาพและชีวมวล ทั้งในภาคการผลิต ชุมชนและท้องถิ่นให้มากขึ้น

๑.๒.๓ ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงประเพณีวัฒนธรรม อารยธรรมขอม ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ และกีฬาสู่นานาชาติ

๑.๒.๓.๑ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประเพณีวัฒนธรรมในทุกพื้นที่ ท่องเที่ยวอารยธรรมขอมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ท่องเที่ยววัฒนธรรมลุ่มน้ำโขงและสุขภาพ ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ท่องเที่ยวยุคก่อนประวัติศาสตร์ ในจังหวัดอุดรธานี ขอนแก่น กาฬสินธุ์ ท่องเที่ยวเชิงกีฬาในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ ศรีสะเกษ นครราชสีมา ท่องเที่ยวธรรมชาติในจังหวัดชัยภูมิ เลย นครราชสีมา อุบลราชธานี โดยเพิ่มนวัตกรรมการบริการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายตอบสนองกลุ่มเป้าหมาย พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อให้สามารถท่องเที่ยวได้ทั้งปี รวมทั้งพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงในลักษณะเครือข่ายเพื่อกระจายนักท่องเที่ยวจากเมืองหลักไปสู่เมืองรอง ชุมชนและท้องถิ่น

๑.๒.๓.๒ พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง เลย-อุดรธานี-หนองบัวลาภู-หนองคาย-สปป.ลาว โดยเร่งพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงพื้นที่และเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวระหว่างภาคเอกชนกับชุมชนและท้องถิ่นทั้งในประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้านที่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

๑.๒.๔ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

๑.๒.๔.๑ พัฒนาแหล่งน้ำเดิมและแหล่งน้ำธรรมชาติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การกักเก็บ โดยการปรับปรุงอ่างเก็บน้ำ หนองและฝายที่มีอยู่เดิม และพัฒนาแหล่งน้ำธรรมชาติให้สามารถเพิ่มปริมาณการกักเก็บ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ และตอนล่าง ๒ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของภาค

๑.๒.๔.๒ พัฒนาแหล่งน้ำใหม่ในพื้นที่ลุ่มน้ำเลย ชี มูล และสร้างแหล่งกักเก็บ (แก้มลิง) อ่างเก็บน้ำ ฝาย และแหล่งน้ำขนาดเล็กในพื้นที่ที่เหมาะสมในพื้นที่การเกษตร โดยจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาแหล่งน้ำ พัฒนาระบบส่งน้ำและการกระจายน้ำให้นำไปใช้ประโยชน์ในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งพัฒนาแหล่งน้ำใต้ดินตามความเหมาะสมของพื้นที่โดยไม่ให้เกิดผลกระทบจากดินเค็ม

๑.๒.๕ ฟื้นฟูทรัพยากรป่าไม้ให้คงความอุดมสมบูรณ์และรักษาความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่ต้นน้ำของจังหวัดเลย อุดรธานี สกลนคร ชัยภูมิ นครราชสีมา โดยกำหนดและทำเครื่องหมายแนวเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์และพื้นที่ป่านอกเขตอนุรักษ์ให้ชัดเจน เน้นให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการฟื้นฟู ปลูกป่า และป้องกันการบุกรุก เพื่อรักษาพื้นที่ป่าต้นน้ำและป้องกันการชะล้างพังทลายของดินอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ ตลอดจนส่งเสริมป่าชุมชน เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากป่าไม้อย่างยั่งยืน

๑.๓ ภาคกลาง : พัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำ

๑.๓.๑ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของฐานอุตสาหกรรมเดิมและส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคตให้เป็นฐานรายได้ใหม่ เพื่อยกระดับฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของภาคกลางให้เป็นศูนย์อุตสาหกรรมสีเขียวชั้นนำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

๑.๓.๑.๑ ยกระดับการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ชลบุรี และระยองให้เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมสำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต อาทิ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์โทรคมนาคม และกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยปรับปรุงมาตรการสนับสนุนในด้าน

ต่างๆ ได้แก่ การให้สิทธิประโยชน์ การพัฒนาคนและเทคโนโลยี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค และการสนับสนุนเงินทุนเพื่อผลักดันให้เกิดการลงทุนในพื้นที่เป้าหมาย

๑.๓.๑.๒ พัฒนากำญจนบุรี - ราชบุรี – เพชรบุรีตอนบนให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรและปศุสัตว์ และกลุ่มอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มเชื่อมโยงกับแหล่งผลิตในเมียนมา โดยเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้ารวมทั้งยกระดับคุณภาพสินค้าอุตสาหกรรมในพื้นที่ให้มีความทันสมัยและให้ได้มาตรฐานสากลไปสู่ตลาดอาเซียน

๑.๓.๒ พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการผลิตอาหารและสินค้าเกษตรให้มีความทันสมัยและเป็นสากล เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้ภาคกลางเป็นฐานการผลิตอาหารและสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐานโลก สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการผลิตอาหารของประเทศ

๑.๓.๒.๑ รักษาและพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิตอาหารของพื้นที่จังหวัด ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สุพรรณบุรี ฉะเชิงเทรา ราชบุรี และประจวบคีรีขันธ์ซึ่งเป็นแหล่ง ผลิตข้าว พืชผัก มะพร้าว และประมงน้ำจืดของประเทศ ให้สามารถเป็นฐานส่งออกอาหารรายใหญ่ของโลก โดยเน้นการผลิตและการแปรรูปที่สร้างมูลค่าเพิ่ม รวมถึงการฟื้นฟูพื้นที่เพาะปลูกมะพร้าว เพื่อการส่งออก สินค้าเกษตรคุณภาพสูงที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคในตลาดเฉพาะและตลาดระดับบน

๑.๓.๒.๒ พัฒนาธุรกิจการค้าขายผลไม้จังหวัดระยองด้านตะวันออก จันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และฉะเชิงเทรา ให้เป็นฐานการผลิตและจาหน่ายผลไม้เพื่อการส่งออก โดยปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพสินค้า ตั้งแต่ขั้นตอนการผลิต การบรรจุหีบห่อการแปรรูป และการจัดจาหน่าย

๑.๓.๒.๓ ส่งเสริมการเลี้ยงปศุสัตว์ ได้แก่ โคนม โคเนื้อในจังหวัดสระบุรีและราชบุรี และ สุกร ไก่ และเป็ดในจังหวัดราชบุรี นครปฐม ชลบุรี และฉะเชิงเทรา ให้ผลผลิตมีคุณภาพและได้มาตรฐานความปลอดภัย สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยส่งเสริมให้เกษตรกรมีความรู้ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยและพันธุ์ที่เหมาะสม รวมทั้งปรับปรุงระบบการบริหารจัดการตลาดให้มีประสิทธิภาพ

๑.๓.๒.๔ พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำบริเวณชายฝั่งรอบอ่าวไทย ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ให้คงความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรชายฝั่งทะเลอย่างยั่งยืนต่อไป โดยเร่งรัดการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และการจัดการใช้ประโยชน์ทรัพยากรประมงและสิ่งแวดล้อมให้เป็นระบบเหมาะสม ควบคู่ไปกับการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพ เช่น การส่งเสริมการวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีการจัดการและวิธีการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่ม การส่งเสริมและพัฒนาการประมงพื้นบ้านรวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจการประมง เป็นต้น

๑.๓.๓ ปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคกลางให้เป็นศูนย์รวมการท่องเที่ยวของเอเชียที่มีชื่อเสียงและเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ

๑.๓.๓.๑ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลนานาชาติในจังหวัดชลบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ ให้เป็นฐานการกระจายรายได้และการสร้างงาน โดยยกระดับคุณภาพของธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานระดับนานาชาติและเป็นที่ประทับใจของนักท่องเที่ยว

๑.๓.๓.๒ ฟื้นฟูและปรับปรุงการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดนครนายก ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี จันทบุรีและตราด ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เชิงเกษตรเชิงสุขภาพ และการท่องเที่ยวโดยชุมชน โดยฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวพร้อมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก กิจกรรมการท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานสากล

๑.๓.๓.๓ สนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ลพบุรี ชัยนาท และกาญจนบุรีให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์วัฒนธรรม และเกษตร โดยปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว ให้มีคุณค่าและมูลค่าเพิ่ม มีความหลากหลาย และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดอย่างยั่งยืน

๑.๓.๓.๔ ฟื้นฟูและอนุรักษ์การท่องเที่ยวในจังหวัดปราจีนบุรีและสระแก้ว ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวอารยธรรมขอม โดยฟื้นฟูบูรณะโบราณสถานและสินทรัพย์ทางวัฒนธรรม รวมทั้งปรับปรุงและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและควบคุมการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป

๑.๓.๔ เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการน้ำ แก้ไขปัญหาความขัดแย้งในการใช้น้ำในภาคตะวันออก ระหว่างภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และชุมชน โดยปรับปรุงและบำรุงรักษาแหล่งน้ำเดิม จัดสรรน้ำ และพัฒนาแหล่งน้ำเพิ่มเติม รองรับความต้องการใช้น้ำที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและชุมชนได้อย่างพอเพียงและมีเสถียรภาพ รวมทั้งส่งเสริมการทาแหล่งเก็บกักน้ำขนาดเล็กกระจายในพื้นที่การเกษตรของภาคกลางตอนบนเพื่อแก้ไขปัญหาภัยแล้ง

๑.๔ ภาคใต้ : พัฒนาเป็นฐานการสร้างรายได้ที่หลากหลาย

๑.๔.๑ เสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตรให้เติบโตอย่างเต็มศักยภาพของห่วงโซ่คุณค่าเพื่อสร้างรายได้ให้กับพื้นที่อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

๑.๔.๑.๑ รักษาฐานการผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันในพื้นที่ภาคใต้ให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้เทคโนโลยีการเพิ่มผลิตภาพการผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมัน รวมทั้งการวิจัยการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ยางพาราและปาล์มน้ำมัน ตลอดจนส่งเสริมให้เกษตรกรรายย่อยปรับระบบการผลิตให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ อาทิ เกษตรผสมผสานเกษตรทฤษฎีใหม่ เพื่อให้ภาคใต้เป็นแหล่งผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราและปาล์มน้ำมันที่สำคัญของประเทศ สามารถยกระดับรายได้และลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคายางพาราและปาล์มน้ำมัน

๑.๔.๑.๒ พัฒนาและส่งเสริมพืชผลที่เป็นอัตลักษณ์ของภาคใต้ อาทิ มะพร้าว กล้วยหอม มังคุด ทุเรียน ให้มีคุณภาพมาตรฐานเพื่อการส่งออก โดยการปรับปรุงเทคโนโลยีระบบการผลิต การเก็บเกี่ยว และการเก็บรักษาผลผลิตภายหลังการเก็บเกี่ยว รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การผลิตและการแปรรูปผลผลิตเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้เป็นผลิตภัณฑ์อาหารเสริม เวชภัณฑ์ยาและเครื่องสำอาง ที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในตลาดโลก

๑.๔.๑.๓ พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพและความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งให้เป็นฐานอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร โดยพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งศูนย์กลางอุตสาหกรรมแปรรูปปาล์มน้ำมันครบวงจรและศูนย์กลางการผลิตไบโอดีเซลในพื้นที่จังหวัดกระบี่และสุราษฎร์ธานีรวมทั้งศูนย์กลางอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราครบวงจรในรูปแบบเมืองยางในพื้นที่จังหวัดสงขลา

๑.๔.๑.๔ ยกระดับอุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงกุ้งและสัตว์น้ำชายฝั่งในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานีให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ภาคใต้เป็นแหล่งผลิตภัณฑ์อาหารทะเลที่ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบมาตรฐานการจัดการฟาร์ม รวมถึงกระบวนการผลิตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ มีสุขอนามัยที่ได้มาตรฐานและเป็นไปตามกฎและกติกาสากลการพัฒนาระบบตลาด รวมทั้งส่งเสริมการแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเลเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางการตลาดและเป็นแหล่งสร้างรายได้ให้กับพื้นที่อย่างยั่งยืน

๑.๔.๑.๕ สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตโคเนื้อศรีวิชัยในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง) ให้เป็นฐานการผลิตโคเนื้อที่มีเนื้อคุณภาพสูงและได้มาตรฐาน โดยการพัฒนาปรับปรุงพันธุ์ การขยายการเพาะเลี้ยง การกำหนดมาตรฐานและพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์ เพื่อรองรับตลาดแหล่งท่องเที่ยวของภาคและให้เป็นสินค้าส่งออกสำคัญของพื้นที่

๑.๔.๒ ยกระดับรายได้จากการท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง และกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวสู่พื้นที่เชื่อมโยงรวมทั้งชุมชนและท้องถิ่นอย่างทั่วถึง

๑.๔.๒.๑ สนับสนุนให้จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นแหล่งสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับได้ของพื้นที่ โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสร้างคุณค่าห่วงโซ่ธุรกิจบริการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวโดยเน้นคุณภาพและมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือสำราญในพื้นที่จังหวัดกระบี่และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ควบคู่กับการพัฒนาระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีคุณภาพอย่างเพียงพอ รวมถึงมีระบบรักษาความปลอดภัยได้มาตรฐานสากล เพื่อให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ และทาให้ภาคใต้เป็นเป้าหมายการเดินทางของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือสาราญ

๑.๔.๒.๒ ส่งเสริมและพัฒนาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติในพื้นที่ภาคใต้ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และแหล่งท่องเที่ยวบนบกบริเวณพื้นที่ตอนในที่มีศักยภาพสูงแห่งใหม่ในจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย โดยสนับสนุนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบนบกในบริเวณพื้นที่ตอนในที่มีศักยภาพสูงแห่งใหม่ในจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย อาทิ อ่าง

เก็บน้ำเขื่อนรัชชประภา จังหวัดสุราษฎร์ธานี อุทยานแห่งชาติเขาหลวง จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่มีศักยภาพอื่นๆ เพื่อให้เป็นเส้นทางโครงข่ายการท่องเที่ยว และกลุ่มพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวเดิมที่มีชื่อเสียงในจังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ และเกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และแหล่งท่องเที่ยวทะเลชุมพร ชายทะเลสิชล และขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

๑.๔.๒.๓ ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชนในพื้นที่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง ระนอง ตรัง และสตูล โดยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวชุมชนที่หลากหลายและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่โดยชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวชุมชนอย่างเข้มแข็ง รวมทั้งสร้างเครือข่ายให้ท่องเที่ยวชุมชนเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการท่องเที่ยวรายใหญ่เพื่อเป็นแหล่งสร้างอาชีพใหม่และกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและชุมชน

๑.๔.๒.๔ พัฒนาเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคโดยยกระดับจังหวัดระนองให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปาจังหวัดชุมพรเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงเกษตรและจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นเมืองมรดกโลกและแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์อารยธรรมศรีวิชัยโดยการปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวโครงสร้างพื้นฐานและส่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวการพัฒนาธุรกิจและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความหลากหลายและมีมาตรฐานระดับสากล รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาด้านการตลาดและการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ เพื่อดึงดูดและสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศ และสามารถพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจที่สร้างรายได้และกระจายรายได้ให้กับท้องถิ่นและชุมชนได้อย่างยั่งยืน

๑.๔.๓ พัฒนาเศรษฐกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเฉพาะ โดยนาร่องใน ๓ อำเภอ ได้แก่ เบตง หนองจิก และสุไหง-โกลก ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมแล้วจึงขยายผลไปพื้นที่ใกล้เคียง ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช่ภาษีในระดับที่สูงกว่าพื้นที่อื่น เพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวก การอนุมัติอนุญาตในพื้นที่ให้ได้มาตรฐานสากล พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงภายในพื้นที่และกับประเทศมาเลเซีย พัฒนาเมืองให้พร้อมรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่จะขยายตัวขึ้นสร้างความร่วมมือในลักษณะประชารัฐ ควบคู่กับการจัดทำแผนปฏิบัติด้านความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนภายนอกทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๑.๔.๔ วางระบบป้องกันและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศให้เกิดความยั่งยืนในพื้นที่ที่เป็นแหล่งต้นน้ำของภาค ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สงขลา สตูล ยะลา และนราธิวาส และพื้นที่ได้รับผลกระทบจากการกัดเซาะชายฝั่งจังหวัดนครศรีธรรมราชและสงขลา โดยการส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการบริหารจัดการพื้นที่ป่าต้นน้ำ การใช้ระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจังการบังคับใช้กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมืองอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการควบคุมกิจกรรมบริเวณชายฝั่งทะเลเพื่อลดการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ที่จะส่งผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งในระยะยาว

๒. การพัฒนาเมือง

๒.๑ แนวทางการพัฒนาหลัก

พัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่สาหรับคนทุกกลุ่มในสังคม โดยมีความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจดี เดินทางสะดวก ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการมีคุณภาพและทั่วถึง และเน้นความสอดคล้องกับอัตลักษณ์ ความหลากหลาย และศักยภาพของเมือง บนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม

๒.๑.๑ พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เพื่อการใช้งานของคนทุกกลุ่มในสังคมอย่างเท่าเทียม เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม อย่างมีสมดุลจัดระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการของ ประชาชนและกิจกรรมเศรษฐกิจในเมือง จัดระบบบริการสังคมที่ได้มาตรฐานรวมทั้งที่อยู่อาศัยของผู้มี รายได้น้อย ให้ความสำคัญต่อการผังเมือง การเพิ่มพื้นที่สีเขียว และการดูแลความปลอดภัยของ ประชาชนทั้งจากอุบัติภัย อาชญากรรมและการจราจร

๒.๑.๒ ส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างมีบูรณาการภายใต้การมีส่วน ร่วมของส่วนกลาง ส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม และภาคเอกชน ใช้แนวทางการจัดการขยะมูลฝอย อย่างครบวงจรปรับปรุงการรวบรวมขยะ การคัดแยก การนากลับมาใช้ประโยชน์ และจัดตั้งสถานที่ จัดการขยะมูลฝอยร่วมกันระหว่างชุมชน ตลอดจนรณรงค์การใช้น้ำอย่างประหยัดเพื่อช่วยลดมลพิษ ทางน้ำ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในเขตเมือง

๒.๑.๓ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจร และให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ ความสำคัญต่อระบบรถประจาทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะ ในเขตเมือง ภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

๒.๑.๔ รักษาอัตลักษณ์ของเมืองและสร้างคุณค่าของทรัพยากรเพื่อกระจาย รายได้ให้คนในท้องถิ่น โดยให้ความสำคัญต่อการอนุรักษ์ สืบสานประเพณี วัฒนธรรม สถาปัตยกรรม พื้นบ้าน และเมืองเก่า ตลอดจนใช้เศรษฐกิจดิจิทัลต่อยอดการพัฒนาเมือง ควบคู่กับการส่งเสริมการ เรียนรู้ของชุมชน และการสร้าง “แบรนด์” หรือเอกลักษณ์ของเมือง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมือง อย่างมีคุณค่าทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

๒.๑.๕ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง โดยรวมองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นในเขตเมืองให้มีขนาดที่เหมาะสม เสริมสร้างขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อให้บริหารจัดการเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประชาชนใน พื้นที่มีส่วนร่วมในการวางแผน การพัฒนาเมือง การจัดทาผังเมืองและการบังคับใช้ อีกทั้งเพิ่มบทบาท ของหน่วยงานส่วนกลางในการสนับสนุนการพัฒนาเมืองทั้งด้านเทคนิคและการจัดสรรงบประมาณ รวมถึงเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน (Public Private Partnership: PPP)และนาข้อมูลสารสนเทศมาใช้ในการวางแผนพัฒนา เมือง

๒.๒ แนวทางการพัฒนาเมืองสำคัญ

๒.๒.๑ ส่งเสริมกรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศรวมทั้งเป็นศูนย์กลางการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสุขภาพระดับนานาชาติที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเทคโนโลยีในการสื่อสารและระบบคมนาคมมาตรฐานสูง โดยปรับปรุงและจัดให้มีศูนย์การขนส่งในเขตเมือง อาทิ บางซื่อ จัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ บริการทางสังคมและที่อยู่อาศัย ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชากรเมืองที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งแก้ไขปัญหาจราจร ขยะ น้ำเสีย น้ำท่วม และมลภาวะทางอากาศ ตลอดจนการจัดทัศนียภาพของเมืองให้สวยงาม มีพื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะ

๒.๒.๒ พัฒนาเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และ สมุทรสาคร) ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้านสุขภาพและการศึกษาและเมืองที่อยู่อาศัย โดยประสานการวางระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และบริการทางสังคม กับมาตรการทางผังเมือง ในการชี้นำให้การขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างมีแบบแผนและเหมาะสม รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองให้เอื้อต่อการอยู่อาศัย การเดินทางและการขนส่งโดยสะดวกและปลอดภัย โดยเฉพาะการป้องกันน้ำท่วม-น้ำเสีย พร้อมทั้งการจัดให้มีพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นปอดและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชนเพิ่มขึ้น รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและกิจกรรมต่างๆ ทั้งการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม ธุรกิจการค้า การคมนาคมขนส่ง และการเพิ่มขึ้นของประชากรเมือง

๒.๒.๓ พัฒนาเมืองเชียงใหม่และเมืองพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางการค้าการบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัล โดยการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งสายหลัก สายรอง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและพื้นที่โดยรอบ รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อรองรับ“สังคมดิจิทัล” และการพัฒนาระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

๒.๒.๔ พัฒนาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้าการลงทุนการบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่นๆ และรักษาความสมดุลของระบบนิเวศ

๒.๒.๕ พัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย รวมทั้งการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เพียงพอ ตลอดจนมีระบบบริหารจัดการขยะที่เหมาะสม

๒.๒.๖ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่สำคัญ อาทิ เมืองอยุธยา เมืองนครสวรรค์ เมืองขอนแก่น และเมืองทุ่งสง และบริเวณเมืองชายแดนที่มีศักยภาพ รวมทั้งบริเวณใกล้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ เมืองเบตง เมืองสะเดา เมืองพุน้ำร้อน เมืองอรัญประเทศ เมืองนครพนม เมืองหนองคาย เมืองเชียงของ โดยสนับสนุนให้มีการจัดทำโครงการนาร่องที่ใช้แนวทางการจัดรูปที่ดิน การผังเมืองควบคู่กับการพัฒนาเมืองแบบประหยัดพลังงาน

๓. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

๓.๑ พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

พัฒนาฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ขยายตัวอย่างมีสมดุล มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ บนพื้นฐานการมีส่วนร่วมและได้รับการยอมรับจากชุมชน มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ บริการสังคม และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพและทั่วถึง สามารถสนับสนุนการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน ควบคู่กับการพัฒนาภาคการผลิตต่างๆ ได้อย่างเกื้อกูลและยั่งยืน

แนวทางการพัฒนา

๓.๑.๑ เร่งรัดการแก้ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เศรษฐกิจหลักให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการกำกับดูแลตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมให้ดำเนินการตามระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ภาคประชาชนสถาบันการศึกษาและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม พัฒนาและเชื่อมโยงระบบข้อมูลและระบบติดตามเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพและโปร่งใส เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและลดความขัดแย้งระหว่างอุตสาหกรรมและชุมชน

๓.๑.๒ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยการสนับสนุนอุตสาหกรรมให้ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตและส่งเสริมอุตสาหกรรมอนาคตที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัย เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ลดการปล่อยมลพิษจากแหล่งกำเนิด ลดการรั่วซึมของสารอินทรีย์ระเหยง่าย โดยเฉพาะในพื้นที่มาบตาพุด และใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมให้ขยายพื้นที่อุตสาหกรรมในรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมเพื่อควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตเชื่อมโยงกันเพื่อลดของเสียให้เหลือน้อยที่สุด ด้วยมาตรการส่งเสริมการลงทุนใหม่ การอำนวยความสะดวกของภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ การจัดการผังเมืองและการบังคับใช้ การจัดตั้งกองทุนในพื้นที่ของภาคอุตสาหกรรมร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น ตลอดจนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและส่วนท้องถิ่นเพื่อสร้างสมดุลของการพัฒนา

๓.๑.๓ เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเลเชื่อมโยงอ่าวไทยฝั่งตะวันออกและตะวันตก เพื่อเพิ่มโอกาสให้นักท่องเที่ยวคุณภาพมีจานวนมากขึ้น โดยพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่และท่าเรือสำราญที่ทันสมัยได้มาตรฐานสากล มีความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้าและเชื่อมต่อกับระบบรถไฟ ระบบขนส่งทางบกและทางอากาศ

๓.๑.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบ ให้บูรณาการและเชื่อมโยงกันทั้งระบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง คือสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและอู่ตะเภา เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางรางทางเรือและอากาศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นและเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบและตลาดโลก พัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โครงข่ายน้ำ (น้ำดิบ น้ำประปา) ระบบไฟฟ้า เทคโนโลยีสารสนเทศ การจัดการสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะขยะ น้ำเสีย และ

ปรับปรุงคุณภาพการศึกษาด้านอาชีวศึกษา วิศวกรรมและเทคโนโลยี เพื่อผลิตบุคลากรเฉพาะทางให้สอดคล้องกับความต้องการของกิจกรรมเศรษฐกิจ ในพื้นที่อย่างเหมาะสม และยกระดับบริการสาธารณสุขทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

๓.๑.๕ กระจายผลประโยชน์จากการพัฒนาให้แก่ประชาชนในพื้นที่ โดยส่งเสริมการเชื่อมโยงภาคเศรษฐกิจหลักกับเศรษฐกิจชุมชนในทุกภาคการผลิตทั้งในภาคอุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม วิสาหกิจชุมชน และธุรกิจเพื่อสังคม

๓.๒ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน

พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลที่เป็นรูปธรรม ในพื้นที่เป้าหมายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ๑๐ พื้นที่ ได้แก่ ตาก สระแก้ว สงขลา หนองคาย นครพนม มุกดาหาร ตราด กาญจนบุรี เชียงราย และนราธิวาส

แนวทางการพัฒนา

๓.๒.๑ ส่งเสริมและอานวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมิใช่ภาษีในระดับเหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอานวยความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

๓.๒.๒ สนับสนุนและยกระดับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยพัฒนากิจกรรมด้านการผลิต การค้าโลจิสติกส์การบริการ และการท่องเที่ยวให้สอดรับกับความได้เปรียบของแต่ละพื้นที่ทั้งในด้านที่ตั้ง ทรัพยากรอัตลักษณ์และวัฒนธรรม และโอกาสจากประเทศเพื่อนบ้าน ควบคู่กับการพัฒนาฝีมือแรงงาน และการใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนาเพื่อต่อยอด และยกระดับมาตรฐานการผลิตและการบริการ

๓.๒.๓ ส่งเสริมให้ภาคประชาชนและภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์จากการพัฒนา โดยเน้นการเสริมสร้างขีดความสามารถของวิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และชุมชนให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนา ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของ ภาคประชาสังคม ภาคเอกชน และภาครัฐทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นในกระบวนการพัฒนารวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสังคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและรองรับการเติบโตของพื้นที่

๓.๒.๔ บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วม โดยให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การแก้ปัญหาขยะมูลฝอยโดย “การลดใช้ ใช้ซ้ำ และแปรรูปนากลับมาใช้ใหม่” รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์จัดการขยะมูลฝอยร่วมกันระหว่างชุมชน และการจัดการน้ำเสียตลอดจนการกำหนดมาตรการควบคุมผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่อาจมีต่อพื้นที่รอบนอก

๓.๒.๕ บริหารจัดการด้านสาธารณสุข แรงงาน และความมั่นคง โดยพัฒนาระบบสาธารณสุขชายแดนเพื่อให้ประชากรมีสุขภาพดีถ้วนหน้า มีระบบรักษาโรค ระบบส่งต่อ ระบบส่งเสริมสุขภาพเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรค ที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงระบบจ้างงานแรงงานต่างด้าว-การประกันสุขภาพ-การเข้าเมือง เป็นภารกิจร่วมภายใต้ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน จัดระบบบัตรผ่านแดนหรือบัตรประจาตัวของแรงงานต่างด้าวในแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยให้มีรูปและลายพิมพ์นิ้วมือเพื่อสะดวกต่อการเชื่อมโยงและตรวจสอบข้อมูลบุคคลกับระบบในส่วนกลาง จัดมาตรการและระบบสื่อสารเพื่อดูแลความมั่นคงและรักษาความปลอดภัยของพื้นที่

สรุปภาพแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

๑. กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมาย

มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทย จากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคง และยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมี ความสุข และนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ระยะยาว “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ของประเทศ

๒. ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศ (Country Strategic Positioning)

ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เป้าหมายการพัฒนา ประกอบด้วยเป้าหมายเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพดังนี้

๓.๑ การหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางสู่รายได้สูง โดยเศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕ ต่อปี ผลิตภาพการผลิตเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าเฉลี่ยร้อยละ ๒.๕ ต่อปี การลงทุนรวมขยายตัวไม่ต่ำกว่าเฉลี่ยร้อยละ ๘

๓.๒ การพัฒนาศักยภาพคนให้สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศและการสร้างสังคมสูงวัยอย่างมีคุณภาพ

๓.๓ การลดความเหลื่อมล้ำในสังคม การกระจายรายได้มีความเท่าเทียมกันมากขึ้น บริการทางสังคมมีคุณภาพและมีการกระจายอย่างทั่วถึง

๓.๔ การสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากร สร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ ขับเคลื่อนประเทศสู่เศรษฐกิจและสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มขีดความสามารถในการรับมือภัยพิบัติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีการบริหารจัดการน้ำให้สมดุล

๓.๕ การบริหารราชการแผ่นดินที่มีประสิทธิภาพ

๔. แนวทางการพัฒนา

๔.๑ การยกระดับศักยภาพการแข่งขันและการหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางสู่รายได้สูง โดยการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา พัฒนาสภาวะแวดล้อมของการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ผลักดันให้ผู้ประกอบการมีบทบาทหลักด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม สนับสนุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนใน R&D Center ตลอดจนผลักดันงานวิจัยให้ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และสาธารณะ ให้ความคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา จัดทำ Technology Roadmap

ส่งเสริมอุตสาหกรรม Carbon Fiber การพัฒนาผลิตภาพแรงงาน การส่งเสริมผู้ประกอบการที่เข้มแข็งและพาณิชย์ดิจิตอล เร่งลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ ทั้งการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ

๔.๒ การพัฒนาศักยภาพคนตามช่วงวัยและการปฏิรูประบบเพื่อสร้างสังคมสูงวัยอย่างมีคุณภาพ การพัฒนาศักยภาพคนในทุกช่วงวัยให้สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศ การยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ให้มีคุณภาพ เท่าเทียมและทั่วถึง การพัฒนาด้านสุขภาพ โดยส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางการแพทย์เพื่อรองรับการเป็นสังคมผู้สูงอายุ

๔.๓ การลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม โดยยกระดับรายได้และสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพ การจัดบริการทางสังคมให้ทุกคนตามสิทธิขั้นพื้นฐาน สร้างความเสมอภาคในการเข้าถึงทรัพยากร การเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างเสมอภาค

๔.๔ การรองรับการเชื่อมโยงภูมิภาคและความเป็นเมือง การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง การพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน ส่งเสริมการลงทุน การค้าชายแดน และจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๔.๔ การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การรักษาทุนทางธรรมชาติเพื่อการเติบโตสีเขียวใช้ประโยชน์จากทุนธรรมชาติโดยคำนึงถึงขีดจำกัดและศักยภาพการฟื้นตัวปกป้องรักษาทรัพยากรป่าไม้ การส่งเสริมการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สร้างระบบหมุนเวียนวัสดุที่ใช้แล้ว ที่มีประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนสู่ Zero Waste Society การส่งเสริมการผลิต การลงทุน และการสร้างงานสีเขียว การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การพัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ การเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพ ภูมิอากาศและการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ

๔.๕ การบริหารราชการแผ่นดินที่มีประสิทธิภาพ การสร้างความโปร่งใส การพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้มีความเป็นมืออาชีพและเพียงพอ เพื่อให้ระบบราชการเล็กแต่มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพสูง การพัฒนา อปท. ให้สามารถรับมือการเปลี่ยนแปลง การสร้างระบบตรวจสอบและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดตาม ประเมินผลโครงการที่ใช้จ่ายงบประมาณมากและมีผลกระทบในวงกว้าง

๒.๒.๓ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐- ๒๕๖๔

๒.๒.๓.๑ วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม

“พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน”

โดยกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ไว้ ๔ ตัวชี้วัด โดยแบ่งการประเมิน เป็น ๒ มิติ ประกอบด้วย การประเมินจากภายนอก และการประเมินจากภายใน ดังนี้

- มิติการประเมินจากภายนอก – ใช้วิธีอ้างอิงคะแนนคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (WEF) เพื่อสะท้อนความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

- มิติการประเมินจากภายใน- วัดความสำเร็จของการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ทั้ง ๔ ข้อ ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ ซึ่งส่งผลให้ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ได้แก่ สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ในประเทศไทย อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สัดส่วนต้นทุนการยกระดับคุณภาพชีวิต ของประชำชนและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศบรรลุค่ำเป้าหมาย

๒.๒.๓.๒ พันธกิจกระทรวงคมนาคม

๑. บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา ประเทศ

๒. ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการการจราจรให้เพียงพอกับความ ต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต

๓. กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง

๔. ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง

๕. ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่ำนิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถ ในการประกอบการ

๖. บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

๒.๓.๒.๓ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”- การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐาน ให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

หลักการและเหตุผล

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งมาอย่างต่อเนื่องจนปัจจุบันถือได้ว่าระบบขนส่ง ของไทยมีความครอบคลุมในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ดีด้วยบริบทของประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านทิศทางการพัฒนาประเทศ เศรษฐกิจ สังคม และโครงสร้างประชากร ส่งผลให้ภายในระยะ ๕ ปีจากนี้ ประเทศไทยจำเป็นจะต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและยกระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและบริการ ขนส่งขั้นพื้นฐานให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับกับความเปลี่ยนแปลงและประเด็นท้าทายต่างๆ ในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นภาระที่เพิ่มขึ้นในการบำรุงรักษาทางหลวง การเพิ่มระดับการเข้าถึงระบบขนส่งแก่ประชาชนในพื้นที่ห่างไกล การเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนในเขตเมือง การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชิงสังคม ที่ยังจำเป็นอยู่ และการรองรับผู้ใช้บริการในกลุ่มผู้สูงอายุและผู้พิการ นอกจากนี้การใช้พลังงานในภาคการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณ ๑ ใน ๓ ของการใช้พลังงานของประเทศ และส่วนใหญ่พึ่งพิงพลังงานฟอสซิล ซึ่งต้องนำเข้าจากต่างประเทศก่อให้เกิดปัญหาในหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจจากการเสียเงินตราต่างประเทศ ด้านสิ่งแวดล้อมจากมลพิษทางอากาศ และด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกจากก๊าซเรือนกระจก ดังนั้น ประเทศไทยจึงต้องพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถลดการใช้พลังงาน และเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานสะอาด ในภาคการขนส่ง ประเด็นท้าทายทั้งหมดที่กล่าวมานี้ ถือเป็นรากฐานการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสร้างระบบขนส่งที่ยั่งยืน

กลยุทธ์ ๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไป ตามมาตรฐาน

กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้

กลยุทธ์ ๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง

กลยุทธ์ ๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม

กลยุทธ์ ๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์

๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน

๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้

๓) มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงาน ทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง”- การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคง ของระบบขนส่ง

หลักการและเหตุผล

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลักของระบบขนส่ง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากส่งผลต่อความสูญเสียในชีวิตและ ทรัพย์สินของประชาชนแล้วยังกระทบต่อการให้บริการและส่งผลต่อเนื่องไปถึงความน่าเชื่อถือของระบบขนส่งและปัญหาของภาครัฐในการจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณในการแก้ไข องค์การอนามัยโลกประมาณการว่าประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เฉลี่ยส่งถึง ๒๑,๘๙๗ ราย หรือ ประมาณวันละ ๖๐ ราย และ จัดเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่งเป็นอันดับที่สองของโลก หากพิจารณาองค์ประกอบ ของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งประกอบด้วย “คน รถ ถนน และสภาพแวดล้อม” เป็นที่ยอมรับในสากลว่า “คน” เป็นปัจจัย ที่มีส่วนมากที่สุด ทว่าความพยายามในการแก้ไขปัญหาในประเด็นนี้ที่ผ่านมาอาจยังไม่เข้มข้นเท่าที่ควร

ขณะที่อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งรูปแบบอื่นอาจไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับทางถนนแต่มีผลกระทบ เป็นวงกว้าง อาทิ กรณีอุบัติเหตุทางน้ำซึ่งมักเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว ทำให้กระทบต่อภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัย ในระบบขนส่งของประเทศ นอกจากนี้ กรณีองค์การด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ตรวจพบ ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยยังส่งผลกระทบ ต่อระบบเศรษฐกิจในวงกว้าง

นอกจากปัญหาอุบัติเหตุ ปัจจุบันทุกประเทศทั่วโลกกำลังเผชิญความเสี่ยงจากภัยด้านความมั่นคงที่ระบบขนส่ง มีแนวโน้มจะเป็นเป้าหมายในการก่อการร้าย รวมทั้งความเสี่ยงจากภัยพิบัติธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น การเตรียมการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงและการเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุ จึงเป็นภารกิจที่กระทรวงคมนาคม ต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง เพื่อยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคง ในระบบขนส่งของประเทศ

กลยุทธ์ ๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง

กลยุทธ์ ๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง

กลยุทธ์ ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

กลยุทธ์ ๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง

เป้าประสงค์

๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง

๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย

๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”- การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

หลักการและเหตุผล

ที่ผ่านมาความพยายามในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยอาจจะยังไม่มี ความก้าวหน้าเท่าที่ควร ดังจะเห็นได้จากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในปี พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ โดย World Economic Forum (WEF) ซึ่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๘ ลดลงในสาขาการขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ และเมื่อเทียบกับ ประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ประเทศไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย อย่างมากในทุกสาขาการขนส่ง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระบบขนส่งทางรางประเทศไทยยังเป็นรองประเทศอินโดนีเซีย และเวียดนาม การวางแผนพัฒนาการขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา โดยอาศัยโครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญหลักไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ ดังเห็นได้จากสัดส่วนภาคการขนส่งทางถนนที่มีสัดส่วนกว่าร้อยละ ๘๕ ของการขนส่ง ทั้งหมด ส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบรางและการขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือได้ว่ามีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่ง ที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน รวมถึงภาคการขนส่งทางอากาศ ไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ความไม่สมดุล ในภาคการขนส่งที่เน้นการขนส่งทางถนนส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มีสัดส่วนที่ส่งสะท้อนถึงความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพกำรบริหารจัดการระบบขนส่งทั้งระบบ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงโอกาสในการใช้ระบบขนส่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาล อาทิ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์

กลยุทธ์ ๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ

เป้าประสงค์

๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ

๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล

๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”- การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

หลักการและเหตุผล

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ตามกรอบนโยบายให้สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่กำหนดนั้น นอกจากการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญในการพัฒนาและบริหารระบบขนส่งของประเทศที่สำคัญ ๓ ส่วนหลัก ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแล และบริการการขนส่ง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาส และขีดความสามารถ ลดปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุผลสำเร็จ โดยปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ ปัจจัยด้านระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนา ให้สามารถวิเคราะห์และถ่ายทอดนโยบายสู่ยุทธศาสตร์และแผนงาน สามารถจัดสรรทรัพยากร (งบประมาณ) ให้กับการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยสร้างกลไกในการขับเคลื่อนแผนงานได้สอดคล้องกับสภาวการณ์ รวมถึงการติดตามและประเมินผล เพื่อให้มั่นใจว่าเป้าหมายที่กำหนดสามารถบรรลุผลและเกิดการเรียนรู้เพื่อให้ เกิดการพัฒนาการพัฒนาระบบกฎหมายให้สอดคล้องกับทิศทางในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การพัฒนาองค์กร ภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ทั้งในมิติด้านการเรียนรู้และพัฒนาประสิทธิภาพของระบบ และกระบวนการ การส่งมอบ ผลผลิตที่มีคุณภาพตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และความสามารถด้านประสิทธิผลในการบรรลุตามเป้าหมายของหน่วยงาน การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลให้สามารถสนับสนุนทั้งการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ องค์ความรู้และนวัตกรรมให้ตอบสนองต่อทิศทางการพัฒนา และยกระดับระบบการดำเนินงานที่มีธรรมาภิบาลของหน่วยงานให้เกิดความโปร่งใสและเกิดความเชื่อมั่นกับสาธารณะ ดังนั้นการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าว จึงควรดำเนินการอย่างบูรณาการ เป็นระบบและสอดคลองกัน เพื่อให้เกิดผลสำเร็จแก่ยุทธศาสตร์ได้ในที่สุด

กลยุทธ์ ๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับ บริบทที่เปลี่ยนไป

กลยุทธ์ ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ ๔.๓ พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ

กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง

กลยุทธ์ ๔.๕ พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง

กลยุทธ์ ๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

เป้าประสงค์

๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง

๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง

๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน

๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ

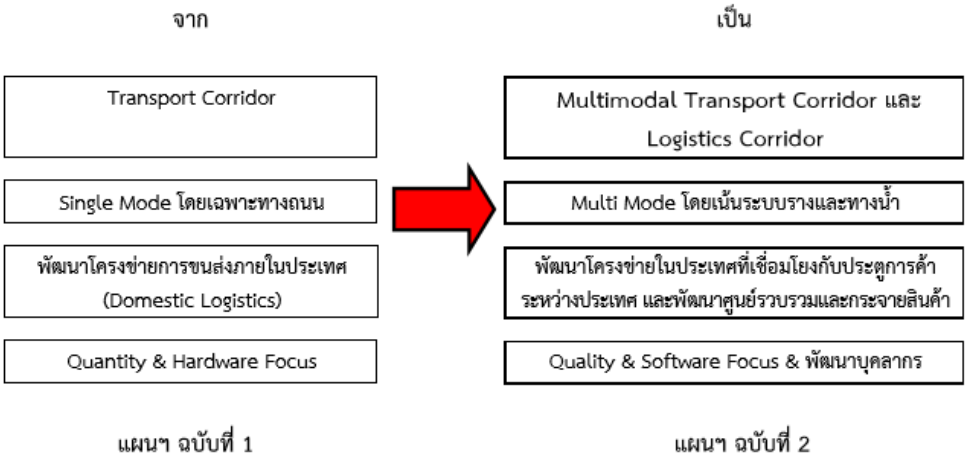
สรุปแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ กับพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ถือได้ว่าเป็นส่วนสนับสนุนในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีส่วนในการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับ พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไปมีความต่อเนื่อง โดยหวังว่าแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะเป็นกรอบในการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในการลดต้นทุนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ตามที่ตนเกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการนำพาประเทศไทยให้สามารถแข่งขันในเวทีโลกได้อย่างยั่งยืน

๒.๓.๔ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐)

จากแผนฯ ฉบับแรกจะเห็นได้ว่า เป็นการเน้นการพัฒนาระดับกายภาพตามแนวพื้นที่การขนส่ง (Transport Corridor) เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายที่มีระยะทางและเวลาที่สั้นลง รวมถึงมีความสะดวกเพิ่มขึ้น แต่ในแผนฯ ฉบับที่ ๒ นี้จะเป็นช่วงเวลาที่ประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งมีตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (Single market and production base) เกิดการเคลื่อนย้ายปัจจัย การผลิตได้อย่างเสรีและทำให้เกิดการขนส่งข้ามแดนเพิ่มมากขึ้น ประเทศไทยจะมีการต้องเตรียมพร้อมรองรับ การแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเร่งรัดพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มศักยภาพ ในการแข่งขันของประเทศ

การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเพื่อการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในแผนฯ ฉบับที่ ๒ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hardware) ควบคู่กับการพัฒนากฎหมาย/ระเบียบ และบุคลากร (Software) และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยเฉพาะการใช้การขนส่งทางรางและน้ำซึ่งเป็นรูปแบบที่ประหยัดพลังงาน รวมถึงการพัฒนาโครงข่าย ภายในประเทศที่เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยสามารถเห็นทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ ฉบับที่ ๑ ไปสู่ ฉบับที่ ๒ ได้ดังนี้



รูปที่ ๒.๒-๑ แสดงทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ ฉบับที่ ๑ ไปสู่ ฉบับที่ ๒

เป้าประสงค์หลัก

"มีระบบโลจิสติกส์การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ของประเทศจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน"

กลยุทธ์หลัก

กลยุทธ์หลักที่ ๑ พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและ การเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

กลยุทธ์หลัก

๑.๑ พัฒนาประสิทธิภาพของประตูการขนส่ง

๑) พัฒนาประตูการขนส่งหลัก (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าเรือแหลมฉบัง)

(๑) ขยายความสามารถ และปรับปรุงการให้บริการ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในเขต ปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีกระบวนการที่ง่าย เป็นระบบอัตโนมัติ และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value creation facility) ให้กับธุรกิจ

(๒) เร่งรัดพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการให้บริการยกขนตู้ ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้เพิ่มมากขึ้น

๒) พัฒนาประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ๑๑ แห่ง ประกอบด้วย (๑) ด่านเชียงแสน (ท่าเทียบเรือ พาณิชย์เชียงแสน) (๒) ด่านเชียงของ (สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔) (๓) ด่านแม่สาย (๔) ด่านหนองคาย (๕) ด่านนครพนม (๖) ด่านแม่สอด (๗) ด่านมุกดาหาร (๘) ด่านอรัญประเทศ (๙) ด่านปาดังเบซาร์ (๑๐) ด่านสะเดา และ (๑๑) ด่านบ้านพุน้ำร้อน

(๑) ปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นประตูที่มีปริมาณ สินค้าเข้า-ออกมากพอที่จะส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรอบ

(๒) เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณใกล้เคียงประตูการขนส่งกับประเทศ เพื่อนบ้าน (ระบบถนน ราง และน้ำ) ให้เกิดการเชื่อมโยงหลายรูปแบบและจุด

เชื่อมต่อการขนส่ง เพื่อส่งเสริมและ สนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศ

(๓) เร่งรัดพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พัฒนา ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน/สถานีขนส่งสินค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งให้มีการให้บริการ แบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ที่สามารถดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว เกิดการแยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน

๓) เร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System ให้เชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW)

๑.๒ พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประตูการขนส่งต่างๆ โดยการ

๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนและทางรถไฟที่จะเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิต ไปสู่ประตูการขนส่งหลักและชายแดน โดยไม่มีช่องโหว่ (Missing Link) หรือ คอขวด (Bottle Neck)

๒) พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spoke) บนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics Corridor) รวมถึงศูนย์กระจายสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เกิด การจัดการระบบโลจิสติกส์ในเขตเมือง (City Logistics) ที่มีประสิทธิภาพ

๑.๓ เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะให้บริการ ระหว่างประตูการขนส่งภายในประเทศและการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยการ

๑) จัดระเบียบผู้ประกอบการต่างประเทศที่จะเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการไทย และยกระดับ มาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยให้มีการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพทั้งผู้ประกอบไทยและ ต่างประเทศ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางบก และพัฒนาพฤติกรรมคนขับรถบรรทุกให้ได้ มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

๒) ส่งเสริมภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการในเส้นทางการขนส่ง รวมถึงการพัฒนา เครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village) เพื่อตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า และลานบรรจุสินค้า เป็นต้น

๓) การให้ความรู้และสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการไทย เพื่อให้เกิดศักยภาพในการแข่งขัน ระหว่างประเทศ

๔) สนับสนุนให้มีการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันด้านการขนส่ง

๕) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการให้มีการแบ่งส่วน นโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการขนส่งที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหาร การขนส่ง พ.ศ. .... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว

กลยุทธ์หลักที่ ๒ สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ พัฒนาโครงข่ายและจุดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ โดยการ

๑) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ เช่น การพัฒนาทางคู่บนเส้นทาง ขนส่งที่หนาแน่น รวมถึงพัฒนาระบบการให้บริการขนส่งทางรถไฟและบริการยกขน ด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ ให้เพียงพอกับความต้องการและเพิ่มบทบาทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ

๒) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและร่องน้ำเพื่อการขนส่งทางลำน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและ แม่น้ำป่าสัก รวมถึงพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง

๓) พัฒนาระบบรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำในบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรม

๒.๒ พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริม ให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ โดยการ

๑) การปรับโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือภายในประเทศและค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ของรัฐ ในการประกอบการท่าเรือ สถานีขนส่ง ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) หรือสิ่งอำนวยความสะดวก ในการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

๒) ปฏิรูปโครงสร้างการบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟ โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและ กำกับดูแลการประกอบกิจการรถไฟ โดยเปิดให้มีการแข่งขันการให้บริการขนส่งสินค้า

๓) ปรับปรุง/แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาและอุปสรรคการขนส่งชายฝั่ง

๒.๓ ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำ และทางรถไฟ โดยการ

๑) การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงสถานีรถไฟ CY และท่าเรือ

๒) ผลักดันมาตรการการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มี การใช้การขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ

๓) นำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) มาใช้ในการให้บริการขนส่ง

๔) พัฒนาและยกมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพ และประสิทธิภาพมากขึ้น

กลยุทธ์หลักที่ ๓ พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำ การพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน – อินเดีย แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๓.๑ พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยงพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา) ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ

๓.๒ พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึก ปากบารากับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทางบกและทางราง) เพื่อให้มีการเชื่อมโยงในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge)

สรุปแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐)

ผลการศึกษาพบว่าภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐) นั้นมีวัตถุประสงค์คือเพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนพบว่ามีความเชื่อมโยงและมีความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นในการสร้างรากฐานที่มั่งคงและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะสร้างโอกาสและความสามารถในการแข่งขันให้ประชาชนในพื้นที่และประเทศโดยรวม

๑. แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)

ภาคตะวันออกของประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดของภูมิภาคอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนและอินเดียที่มีประชากรจำนวนมากและมีอัตราการขยายตัวทาง เศรษฐกิจสูง โดยสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของภูมิภาคเอเชียและประเทศแถบ แปซิฟิค คิดเป็น ๑ ใน ๓ ของมูลค่า GDP ของโลก นอกจากนี้ ๓ จังหวัดภาคตะวันออก (จังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) ยังเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) รถไฟทางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาเป็นแหล่ง ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของ ภาคอุตสาหกรรม จึงสามารถพัฒนาต่อยอดสู่การเป็น “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)” เพื่อให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย ที่จะสนับสนุนการเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการยกระดับ คุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนิน โครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑ ให้แล้วเสร็จ เพื่อนำเสนอ คณะรัฐมนตรีต่อไป และต่อมารองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) มีบัญชาให้สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ประสานและบูรณาการข้อมูลจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ในการนี้ สศช. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๑.๑ วัตถุประสงค์ เพื่อสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงาน ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน

๑.๒ เป้าหมายการพัฒนา

(๑) พื้นที่เป้าหมาย จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมี การออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่มเติม

(๒) อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซูเปอร์คลัสเตอร์ และ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เช่น คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เป็นต้น

๑.๓ สถานะปัจจุบันของพื้นที่

ด้านเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรมและบริการมีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของ พื้นที่ EEC โดยในปี ๒๕๕๗ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ ๖๕ (มูลค่า ๑.๒ ล้านล้านบาท คิดเป็นเกือบ ๑ ใน ๓ ของประเทศ) สาขาบริการร้อยละ ๓๒ และสาขาเกษตรกรรมร้อยละ ๓ การลงทุนสะสมภาคอุตสาหกรรมมูลค่า ๑.๖ ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๘๙ ของประเทศ รายได้เฉลี่ยต่อหัวเท่ากับ ๖๒๔,๑๘๕ บาทต่อปี สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ นอกจากนี้ เมืองพัทยายังมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวทั้งแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่ สวยงาม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง รวมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวก รองรับการท่องเที่ยวครบครัน มีโรงแรมและร้านอาหารที่ได้มาตรฐานจำนวนมาก มีจำนวน นักท่องเที่ยวเฉลี่ย ๑๐ ล้านคนต่อปี (ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๘)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุดของประเทศ ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และนิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพร้อมรองรับการพัฒนา อุตสาหกรรมอีกประมาณ ๓๐,๐๐๐ ไร่

ด้านสิ่งแวดล้อม ยังมีปัญหาการลักลอบทิ้งขยะตามที่สาธารณะ น้ำเสีย และมลพิษ ทางอากาศ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง จำเป็นต้อง มีการกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย

๑.๔ แนวทางการพัฒนา เพื่อยกระดับการพัฒนาพื้นที่ต่อยอดสู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ชั้นนำของเอเชีย ประกอบด้วย ๕ แนวทาง ดังนี้

(๑) พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พร้อมกับเร่งรัดการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดผล ในทางปฏิบัติ โดยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนา

(๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพ รองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายและเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก โดยขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐานสาก

(๓) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานและบริการทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสมดุลของการพัฒนา และกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชน

(๔) พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองสำคัญของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่เอื้อต่อการ ขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีสมดุล เมืองสำคัญในพื้นที่ EEC อาทิ

ฉะเชิงเทรา : พัฒนาเป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีที่ทันสมัยรองรับการขยายตัวของกรุงเทพฯ และ EEC

พัทยา : พัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพและนันทนาการ ศูนย์ประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน และศูนย์การให้บริการด้าน การแพทย์ระดับนานานาชาติ (Medical Tourism)

อู่ตะเภา : พัฒนาเป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์อาเซียน

ระยอง : พัฒนาเป็นเมืองแห่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เมืองนานาชาติที่มีธุรกิจทันสมัย

(๕) ให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งในด้านภาษี การจัดตั้งกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมาย การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติ อนุญาต และการจัดตั้งเขตการค้าเสรี เป็นต้น

๑.๕ แผนการลงทุนภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

(๑) แผนงาน/โครงการ หน่วยงานได้เสนอโครงการเพื่อบรรจุในแผนงานพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ประกอบด้วย ๔ แผนงานย่อย ได้แก่ (๑) แผนงาน พัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (๒) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ (๓) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และ (๔) การบริหารจัดการ รวมจำนวน ๑๗๓ โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๗๑๒,๖๔๕.๒๓ ล้านบาท

(๒) แหล่งเงิน

- งบประมาณรัฐ ๑๔๗,๔๓๔.๖๔ ล้านบาท ที่เหลือเป็นงบรัฐวิสาหกิจ กองทุนหมุนเวียนกองทัพเรือ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) และอื่นๆ ๕๖๕,๒๑๐.๕๙ ล้านบาท

- ปี ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๖,๙๙๒.๙๗ ล้านบาท จำนวน ๔๘ โครงการ

- ปี ๒๕๖๑ วงเงินรวม ๑๘,๓๑๔.๑๗ ล้านบาท (ประกอบด้วยโครงการเริ่มดำเนินการปี ๒๕๖๑ จำนวน ๕๙ โครงการ ๑๑,๕๓๘.๓๘ ล้านบาท และโครงการต่อเนื่องปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒๒ โครงการ ๖,๗๗๕.๗๘ ล้านบาท)

นอกจากนี้ ภาคเอกชนมีแผนการลงทุนด้านพลังงานสำหรับปี ๒๕๕๙-๒๕๖๒ อีก ๙ โครงการ วงเงิน ๒๐๙,๐๓๒.๑๓ ล้านบาท

(๓) ระยะเวลาดำเนินงาน แบ่งเป็น ๓ ระยะ ได้แก่

- ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐) : เป็นการเร่งรัดโครงการด้านโครงสร้าง พื้นฐานคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พัทยา-มาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือ ชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจร ทางเข้าแหลมฉบังและปรับปรุงขยายถนนสายหลัก ปรับปรุงระบบส่งและสถานีไฟฟ้า เพิ่มความจุ อ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำ การจัดการขยะ เพิ่มศักยภาพการให้บริการสาธารณสุข รวมทั้งเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและหรือจัดทำรายงาน

การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือ แหลมฉบังระยะที่ ๓ ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นต้น

- ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๓) ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ ๓ รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพัทยา ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวย ความสะดวกในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผันน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบ การลงทุนทั้งภาครัฐและให้เอกชนร่วมลงทุน

- ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) ครอบคลุมการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ ระบบราง และระบบน้ำ เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๑.๖ ข้อเสนอโครงการที่ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ปี ๒๕๖๐ โครงการที่มีความจำเป็น ที่จะต้องเร่งดำเนินงานในปี ๒๕๖๐ แต่หน่วยงานไม่ได้ขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๐ มีจำนวน ๔๘ โครงการ วงเงินรวม ๖,๙๙๒.๖๗ ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นโครงการในแผนงานพัฒนา เมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการฯ จึงจำเป็นที่จะต้องขอรับการสนับสนุนงบกลาง รายการ เงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ดังนี้

๑.๗ ผลที่คาดว่าจะได้รับ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การ เติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ ๕ ต่อปี เกิดการจ้างงาน ใหม่ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ อัตราต่อปี จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้น ๑๐ ล้านคนต่อปี ลด ต้นทุนโลจิสติกส์ ๔๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นได้รับบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณสุขที่เพียงพอทั่วถึง

แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๑. ความเป็นมา

๑.๑ วันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเสนอ โดยกำหนด คลัสเตอร์เป้าหมายในระยะแรก ได้แก่ (๑) Super Cluster เป็นคลัสเตอร์สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีชั้นสูงและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เช่น คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และคลัสเตอร์ดิจิทัล (๒) คลัสเตอร์เป้าหมายอื่น ๆ ได้แก่ คลัสเตอร์เกษตรแปรรูป คลัสเตอร์สิ่งทอและ เครื่องนุ่งห่ม และ (๓) กิจการเป้าหมายที่จะส่งเสริมเป็นพิเศษในแต่ละคลัสเตอร์ ประกอบด้วย ๒ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาคลัสเตอร์ และกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตที่ มีความสำคัญสูง โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบการขับเคลื่อน นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ให้เป็นรูปธรรม และทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง ประสานงานการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์

๑.๒ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ แบ่งเป็น (๑) การต่อยอด ๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S

curve) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation automotive) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) อุตสาหกรรม การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) และอุตสาหกรรมการแปร รูปอาหาร (Food for the Future) และ (๒) การเติม ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Bio chemicals) อุตสาหกรรมดิจิตอล (Digital) และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

๑.๓ วันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๙ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (คบพ.) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เป็นประธานในการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยให้ใช้ชื่อว่า “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)”

๑.๔ วันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนการดำเนิน โครงการและงบประมาณค่าใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน เพื่อน าเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยให้มีรายละเอียดครอบคลุมประเด็นต่างๆ ดังนี้

(๑) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งระบบด้านพลังงาน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา

(๒) แผนดำเนินการด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการขยะ และมลภาวะต่าง ๆ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่ด้วย

(๓) กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนและดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน โดยเฉพาะการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สิทธิการเช่าที่ดิน และการจัดหาแรงงาน รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ นักลงทุนในการขออนุมัติอนุญาตการประกอบกิจการและให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ

(๔) แผนการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

๒. สาระสำคัญของแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

๒.๑ วัตถุประสงค์

(๑) ยกระดับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย รองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ซึ่งจะสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ

(๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ ทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศให้เชื่อมโยงทั้งระบบและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเจริญเติบโตในพื้นที่

(๔) อำนวยความสะดวกแก่ผู้ลงทุน การให้สิทธิประโยชน์ และการนำแนวคิดการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ

(๕) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยว

๒.๒ เป้าหมายการพัฒนา

(๑) พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย ๓ จังหวัด คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และ ระยอง รวมถึงพื้นที่อื่นใดที่จะมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเพิ่ม

(๒) อุตสาหกรรมเป้าหมาย ประกอบด้วย ๑) ซูเปอร์คลัสเตอร์ ได้แก่ คลัสเตอร์ ยานยนต์และชิ้นส่วน คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม คลัสเตอร์ ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๒) ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไก ขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมการ แปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิง ชีวภาพและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิตอล และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

๒.๓ เศรษฐกิจ

ปัจจุบันพื้นที่ ๓ จังหวัดบริเวณ ชายฝั่งทะเลตะวันออก (ชลบุรี ระยอง และ ฉะเชิงเทรา) เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ และมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ปี ๒๕๕๗ มีผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาประจำปี ๑.๙ ล้านล้านบาท (แบ่งเป็นภาคอุตสาหกรรมร้อยละ ๖๕ ภาคบริการและ อื่นๆ ร้อยละ ๓๒ และภาคเกษตรกรรม ร้อยละ ๓) คิด เป็นร้อยละ ๑๔.๕๗ ของทั้งประเทศ โดยมีผลิตภัณฑ์ มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมสูงสุดถึง ๑.๒ ล้านล้าน บาท คิดเป็นร้อยละ ๓๐ ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ประเทศ หรือมีสัดส่วนเกือบ ๑ ใน ๓ ของประเทศ (สถิติสะสมเงินลงทุนในภาคอุตสาหกรรม ปี ๒๕๕๘ มูลค่า ๑.๖ ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๘๙ ของประเทศ : ข้อมูลจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม มี.ค. ๒๕๕๙) ผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาบริการและอื่นๆ ๐.๖ ล้านล้านบาท (ร้อยละ ๘ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ) และผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาเกษตรกรรม ๐.๐๖ ล้านล้านบาท (ร้อยละ ๔.๕ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ) โดยประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว เท่ากับ ๖๒๔,๑๘๕ บาทต่อปี

การอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ใน ๓ จังหวัดภาคตะวันออก เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นการลงทุนที่จังหวัดระยองมากที่สุด รองลงมา คือ ชลบุรี และ ฉะเชิงเทรา ตามลำดับ โดยในปี ๒๕๕๓ มูลค่าการลงทุนที่ BOI อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนรวม ๑๓๒,๘๔๘ ล้านบาท และในปี ๒๕๕๗ มูลค่าการลงทุนที่ BOI อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนรวม ๓๓๗,๖๙๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๓ กว่าร้อยละ ๑๕๔ อย่างไรก็ดีในปี ๒๕๕๘ มูลค่าการลงทุนที่ BOI อนุมัติ จำนวน ๒๘๒,๖๗๐ ล้านบาท ลดลงจากปี ๒๕๕๗ เนื่องจาก BOI มีการเปลี่ยนแปลง นโยบายการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน สำหรับปี ๒๕๕๙ (มกราคม-กรกฎาคม) มูลค่าการ ลงทุนที่ BOI อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนใน ๓ จังหวัด รวม ๙๙,๕๔๘ ล้านบาท

จำนวนนักท่องเที่ยว รวม ๓ จังหวัด ในปี ๒๕๕๘ เท่ากับ ๓๘.๑๑ ล้านคน โดยมี จำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดที่จังหวัดชลบุรี (รวมเมืองพัทยา) จำนวน ๒๓.๔๘ ล้านคน เพิ่มขึ้น

จากปี ๒๕๕๗ ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวน ๒๑.๖๘ ล้านคน โดยส่วนใหญ่กว่าร้อยละ ๘๐ เป็นการท่องเที่ยว ในเมืองพัทยา สำหรับจังหวัดระยองมีจำนวนนักท่องเที่ยวในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๓.๓๐ ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๗ ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวน ๑๒.๓๐ ล้านคน

จำนวนนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ย้อนหลัง ๕ ปี (ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๘) มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๕๘ มีนักท่องเที่ยวในเมืองพัทยากว่า ๑๙.๗๐ ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๔ ที่มีนักท่องเที่ยวประมาณ ๑๗.๙๙ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๙.๕

รายได้จากการท่องเที่ยวใน ๓ จังหวัดภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) ส่วนใหญ่มาจากการท่องเที่ยวในเมืองพัทยา โดยในปี ๒๕๕๘ เมืองพัทยามีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนกว่า ๑.๓ แสนล้านบาท ในจำนวนนี้มาจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติกว่า ๑.๑ แสนล้านบาท

๓. โครงสร้างพื้นฐาน

พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุดของประเทศ ทั้งด้านการขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และ นิคมอุตสาหกรรม โดยมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมอีกประมาณ ๓๐,๐๐๐ ไร่

๑) ถนน ค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง เชื่อมโยงได้ทุกภาคของประเทศ ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๓ ๓๔ ๓๖ ๓๐๔ ๓๓๑ ๓๔๔ ๓๖๑ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข ๗ กรุงเทพฯ ชลบุรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงพัทยา-มาบตาพุด และก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรและบูรณะทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนน สายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้มีความสมบูรณ์ และเพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดของ การจราจร ปัญหาคอขวด และรองรับการขยายตัวของฐานการผลิตและบริการ

๒) รถไฟ ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชายฝั่งทะเล ตะวันออกกับภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ รถไฟทางคู่สายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา สายฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้าแก่งคอย นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟสัตหีบ-มาบตาพุด และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) สำหรับรองรับปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ลาดกระบัง จำนวน ๖ สถานี

๓) ท่าเรือ ท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าเรือ อุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง มีความทันสมัย สามารถ รองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด ๘๐,๐๐๐ DWT (Post Panamax) ปัจจุบันมีขีดความสามารถ รองรับตู้สินค้าได้ ๑๑ ล้านทีอียูต่อปี และอยู่ระหว่างพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า ๒ ล้านทีอียูต่อปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้สินค้าชายฝั่ง ๓ แสนทีอียูต่อปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้งมีแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ เพื่อรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีก ๗ ล้านทีอียูต่อปี

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมขนาดใหญ่และ ทันสมัย มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาด ๒๖๔,๐๐๐ DWT เปิดให้บริการ

๑๒ ท่า (ท่าเรือสาธารณะ ๒ ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ ๑๐ ท่า) โดยมีเอกชน ๑๙ ราย เช่าดำเนินการเป็นท่าเรือ คลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษา ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ การเงิน ด้านวิศวกรรม และออกแบบเบื้องต้น และจัดทำรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ของท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓

ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (จุกเสม็ด) เป็นที่จอดเรือรบและฐานส่งกำลังบำรุง และใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือ แท่นขุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร

๔) สนามบิน สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อยู่ภายใต้การดูแลของกองทัพเรือ ใช้ประโยชน์ทางด้านความมั่นคงและการพาณิชย์ พื้นที่ทั้งหมดประมาณ ๑๖,๗๐๐ ไร่ มีทางวิ่งขนาด ๓,๕๐๐ เมตร จำนวน ๑ ทางวิ่ง พื้นที่คลังสินค้า ๒๐,๐๐๐ ตารางเมตร และศูนย์ซ่อมอากาศยานของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ๑๕๐ ไร่ ปัจจุบันอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ก่อสร้างแล้วเสร็จรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๓ ล้านคนต่อปี และอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓

๕) นิคมอุตสาหกรรม ในพื้นที่จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา มีนิคมอุตสาหกรรม/ เขตประกอบการ/ สวนอุตสาหกรรม พื้นที่โครงการรวม ๑๒๕,๘๒๔ ไร่ ยังคงมีพื้นที่เหลือขายและอยู่ระหว่างพัฒนาเพิ่มเติมกว่า ๓๐,๐๐๐ ไร่ โดยมีนิคม/เขตอุตสาหกรรมรวม ทั้งหมด ๓๙ แห่ง แบ่งเป็น (๑) นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว (พร้อมลงทุน) ๒๘ แห่ง พื้นที่คงเหลือประมาณ ๑๕,๐๐๐ ไร่ และ (๒) นิคมฯ/เขตอุตสาหกรรม ที่อยู่ระหว่างการ พัฒนา จำนวน ๑๑ แห่ง รวมพื้นที่ประมาณ ๑๕,๐๐๐ ไร่

๖) อ่างเก็บน้ำและท่อส่งน้ำ

อ่างเก็บน้ำ ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มี ๒๓ แห่ง ความจุรวมประมาณ ๑,๓๐๐ ล้าน ลบ.ม. อ่างเก็บน้ำสำคัญ เช่น อ่างฯ บางพระ อ่างฯ หนองค้อ อ่างฯ หนองปลาไหล อ่างฯ ดอกกราย อ่างฯ คลองใหญ่ อ่างฯ ประแสร์ และอ่างฯ คลองสียัด ปัจจุบันมีการจัดสรรน้ำรวม ๑,๑๘๘.๒๐ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี (ความต้องการน้ำเพื่ออุตสาหกรรม ๓๑.๔ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อการเกษตร ๔๒๙.๙ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่ออุปโภค-บริโภค ๗๖.๔ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อการประปา ๓๑๔ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี น้ำเพื่อบริษัท East Water ๓๕๒.๔ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี และน้ำเพื่อรักษาระบบนิเวศ ๘๓.๕ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี) จึงมีน้ำใช้คงเหลือประมาณ ๑๐๐ ล้าน ลบ.ม. ต่อปี รองรับได้ถึงปี ๒๕๖๕

ท่อส่งน้ำและระบบผันน้ำ โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ท่อส่งน้ำดอกกราย-มาบตาพุด ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง ท่อส่งน้ำแหลมฉบัง-พัทยา ท่อส่งน้ำมาบตาพุด สัตหีบ ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง (ระยะที่ ๒) ท่อเชื่อมโยงอ่างฯ ประแสร์-อ่างเก็บน้ำคลองใหญ่ ท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง-บางพระ ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล มาบตาพุด ท่อส่งน้ำดิบในจังหวัดฉะเชิงเทรา ท่อส่งน้ำแม่น้ำระยอง-มาบข่า ท่อส่งน้ำหนองปลาไหล มาบตาพุด เส้นที่ ๓ ท่อผันน้ำจากคลองพระองค์ไชยานุชิต-อ่างฯ บางพระ ระบบผันน้ำอ่างฯ ดอกกราย-อ่างฯ หนองปลาไหล และโครงการผันน้ำจากคลองวังโตนด-อ่างฯ ประแสร์ ฯล

๗) ระบบขนส่งทางท่อ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ร่วมลงทุนกับ โรงกลั่นและบริษัทขายปลีกน้ำมันสำหรับรถยนต์ สร้างระบบการขนส่งทางท่อ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ช่องนนทรี กรุงเทพฯ โดยวางท่อตามแนวทาง รถไฟ และ

(๒) โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ ศรีราชา-ลำลูกกา-สระบุรี มีการควบคุมระบบ การขนส่งโดยคอมพิวเตอร์ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยการขนส่ง

๔. สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ

๑) ระบบประปา

จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) เขต ๑ มีประชากรอาศัยอยู่ในพื้นที่ ๒,๘๔๔,๙๔๐ คน ๑,๖๐๕,๗๖๒ ครัวเรือน มีผู้ใช้น้ำรวม (ข้อมูลปี ๒๕๕๘) ๕๔๑,๓๒๗ ราย โดยการประปาส่วนภูมิภาคมีสาขาที่ให้บริการในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ๑๔ สาขา ประกอบด้วย การประปาสาขาในจังหวัดชลบุรี ๗ สาขา จังหวัดระยอง ๓ สาขา และจังหวัดฉะเชิงเทรา ๔ สาขา ก าลังการผลิตรวม ๒๘,๙๓๐ ลบ.ม. ต่อชั่วโมง โดยมีแหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตประปา ๓ แหล่ง ได้แก่ น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทาน น้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำของ กปภ. และน้ำดิบจากบริษัท จัดการและพัฒนา ทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) รองรับได้ถึงปี ๒๕๖๓

๒) ไฟฟ้า

พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตการให้บริการ ทางไฟฟ้า “กฟก.๒” ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ซึ่งรับผิดชอบการบริการในพื้นที่ ๕ จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และตราด

คาดการณ์ความต้องการไฟฟ้า จากสถานีไฟฟ้าแรงสูงต้นทางในพื้นที่ ๓ จังหวัด ช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๗๙ ประมาณ ๕,๐๑๗-๘,๐๓๐ เมกะวัตต์ โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทยมีขีดความสามารถในปัจจุบันประมาณ ๕,๙๖๒ เมกะวัตต์ สามารถรองรับความ ต้องการไฟฟ้าได้ถึงปี ๒๕๖๕ สำหรับสถานีไฟฟ้าย่อยมีความต้องการไฟฟ้าที่รับไฟระบบ ๒๒ เควี จาก กฟภ. ในพื้นที่ ๓ จังหวัด ช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๗๙ ประมาณ ๓,๓๐๒-๖,๗๓๙ เมกะวัตต์ โดย กฟภ. มีขีดความสามารถในปัจจุบันประมาณ ๕,๕๕๘ เมกะวัตต์ ซึ่งสามารถรองรับความต้องการไฟฟ้าได้ ถึงปี ๒๕๗๑

๓) สิ่งแวดล้อม

การจัดการขยะมูลฝอย พื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในพื้นที่รวม ๒๗๖ แห่ง มี อปท. ให้บริการเก็บขนขยะชุมชนทั้งแบบเต็มพื้นที่และบางส่วนของพื้นที่ จำนวน ๒๑๗ แห่ง คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๕ โดยจังหวัดชลบุรี มีปริมาณขยะเกิดขึ้นมากที่สุด (๙ แสนตัน/ปี) รองลงมา ได้แก่ ระยอง และฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ จังหวัดชลบุรียังมีปริมาณขยะสะสมสูงสุด (๓.๑ แสนตัน) รองลงมาคือจังหวัดฉะเชิงเทรา (๒.๖ แสนตัน) ปัจจุบันจังหวัดระยองมีศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจร ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อให้ สามารถนำขยะมาผลิตเป็นพลังงานเชื้อเพลิง (RDF) ส่วนจังหวัดชลบุรีและฉะเชิงเทรา ยังมีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างกระจัดกระจาย สำหรับขยะอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดระยอง ปัจจุบันถูกนำไปกำจัดที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจังหวัดราชบุรี และที่อื่นๆ

ระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วย น้ำเสียจากชุมชน ส่วนใหญ่ไม่ได้มี การบำบัดก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะและน้ำเสียจากอุตสาหกรรม โดยโรงงานอุตสาหกรรมที่ ตั้งอยู่ในเขตนิคมฯ และนอกเขตนิคมฯ มีการระบายมลพิษทางน้ำสู่แหล่งน้ำสาธารณะจำนวนมาก ทั้งที่เป็นไปตามมาตรฐาน และการลักลอบระบายน้ำโดยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีการเกิด อุบัติเหตุต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

มลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่มาบตาพุดและบริเวณใกล้เคียง จังหวัดระยอง ที่พบสารอินทรีย์ระเหยง่ายบางชนิดซึ่งเป็นสารก่อมะเร็ง ได้แก่ สารเบนซีน สาร ๑,๓-บิวทาไดอีน และสาร ๑,๒-ไดคลอโรอีเทน เกินค่ามาตรฐานในบรรยากาศ นอกจากนี้ยังมีปัญหาอุบัติภัยจากสารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

ดังนั้น สถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ยังคงประสบปัญหาหลายด้าน อาทิ การลักลอบขนขยะทิ้งตามที่สาธารณะ น้ำเสีย และมลพิษทางอากาศ ซึ่งปัญหาสำคัญในพื้นที่ ชุมชนเมืองและพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของ ประชาชนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง จึงต้องมีการแก้ไขปัญหาจากแหล่งกำเนิด การกำกับดูแล การดำเนินงานให้เป็นไปตามกฎหมาย

๔) บริการสาธารณสุข

อัตราการใช้บริการผู้ป่วยนอก จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ปี ๒๕๕๘ จำนวน ๔,๒๑๔,๐๘๙ ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๗ ที่มีจำนวนผู้ป่วยนอก จำนวน ๓,๑๒๐,๕๐๔ ล้านคน และในปี ๒๕๕๙ (ต.ค. ๕๘ – ก.ค. ๕๙) มีผู้ป่วยนอกรวม ๓,๗๘๒,๖๒๓ ล้านคน โดยจังหวัดชลบุรีมีจำนวนผู้ป่วยมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดระยอง และฉะเชิงเทรา ตามลำดับ สำหรับ กลุ่มโรคที่มีจำนวนผู้ป่วยในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรามากที่สุด คือ ความดันโลหิตสูง โดยในปี ๒๕๕๘ มีจำนวน ๗๖๗,๒๔๑ คน รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจ จำนวน ๖๖๘,๒๕๒ คน และเบาหวาน จำนวน ๖๐๗,๑๖๔ คน

สำหรับศักยภาพการให้บริการสาธารณสุขของโรงพยาบาลสำคัญใน ๓ จังหวัด (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) พบว่า ยังไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ป่วย โดยโรงพยาบาลชลบุรี ซึ่งเป็น โรงพยาบาลแม่ข่ายดูแลรักษาผู้ป่วยในเขตสุขภาพที่ ๖ ครอบคลุมพื้นที่ ๘ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว มีผู้เข้ารับ บริการมากกว่า ๓,๗๐๐ คนต่อวัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔ ต่อปี ขณะที่สามารถรองรับผู้ป่วย ได้ ๑,๒๐๐ คนต่อวันเท่านั้น โรงพยาบาลระยองมีผู้เข้ารับบริการในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑,๘๘๙ คนต่อ วัน ตามลำดับ และโรงพยาบาลพุทธโสธร จังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้เข้ารับบริการเฉลี่ยวันละ ๑,๐๐๐– ๓,๐๐๐ คนต่อวัน

๒.๔ แนวทางการพัฒนา

พื้นที่ ๓ จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เป็นที่รู้จักของนักลงทุนต่างประเทศ และมีความพร้อมของ โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทางหลวงพิเศษ มอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่ และสนามบินอู่ตะเภา มีเมืองพัทยาซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก รวมทั้งยังมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวจากภาคอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน สามารถเชื่อมโยงไปยัง ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา ท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังนั้น จึงสามารถยกระดับการพัฒนาพื้นที่ ต่อยอดสู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจชั้นนำของทวีปเอเชีย ที่เรียกว่า “ระเบียงเศรษฐกิจภาค ตะวันออก” โดยมีแนวทางการพัฒนา ๕ แนวทาง ดังนี้

(๑) พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พร้อมกับเร่งรัดการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้ เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนา เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ลดการปล่อยมลพิษจากแหล่งกำเนิด ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ บริหารจัดการกากอุตสาหกรรม พัฒนาสู่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ สนับสนุน การพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตเชื่อมโยง กำกับดูแลโรงงานอุตสาหกรรมให้ดำเนินการตามระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ภาคประชาชน สถาบันการศึกษาและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมใน การติดตามเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดตั้งกองทุนของภาคอุตสาหกรรมเพื่อดูแล ชุมชน

(๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายและเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น โดยขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ทุกรูปแบบให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล และบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ ทั้งท่าอากาศยาน ๓ แห่ง คือสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา และการขนส่งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นและเชื่อมโยงสู่พื้นที่ โดยรอบและตลาดโลก

(๓) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานและ บริการทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสมดุลของการพัฒนา และกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชน โดยพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โครงข่ายน้ำ (น้ำดิบ น้ำประปา) ระบบไฟฟ้า เทคโนโลยีสารสนเทศ การจัดการ สิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะขยะ น้ำเสีย ให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ยกระดับบริการสาธารณสุขทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนส่งเสริม การเชื่อมโยงภาคเศรษฐกิจหลักกับเศรษฐกิจชุมชนในทุกภาคการผลิต ทั้งในภาคอุตสาหกรรม บริการ การท่องเที่ยว และธุรกิจเพื่อสังคม

(๔) พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองสำคัญของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีสมดุล โดยให้ความสำคัญต่อการเพิ่มพื้นที่สีเขียว การดูแลความปลอดภัยของประชาชน การจัดทำผังเมืองและการบังคับใช้ การสร้างสภาพแวดล้อม และชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น การพัฒนาประสิทธิภาพเทคโนโลยีสารสนเทศ เชื่อมโยงในพื้นที่ การให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการวางแผนการพัฒนาเมือง รวมถึงการ เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาในรูปแบบ PPP เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการ บริหารจัดการเมือง

การพัฒนาเมืองสำคัญในพื้นที่ EEC อาทิ

- ฉะเชิงเทรา : พัฒนาเป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีที่ทันสมัยรองรับการขยายตัวของกรุงเทพฯ และ EEC

- พัทยา : พัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพและนันทนาการ ศูนย์ประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน เมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยว เมืองท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีชีวิตชีวา และศูนย์การให้บริการด้านการแพทย์ระดับนานานาชาติ (Medical Tourism)

- อู่ตะเภา : พัฒนาเป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์อาเซียน

- ระยอง : พัฒนาเป็นเมืองแห่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เมืองนานาชาติ ที่มีธุรกิจทันสมัย

๕) ให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม อาทิ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด ๘ ปี ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับในอัตราร้อยละ ๕๐ เป็นระยะเวลา ๕ ปี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบ เป็นต้น การอนุญาตให้ถือครองสิทธิ์ที่ดินหรือเช่าระยะยาว การอำนวยความสะดวกด้านวีซ่าและใบอนุญาตเข้าทำงาน การจัดตั้งกองทุนเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อสนับสนุนการลงทุนการวิจัยและพัฒนาของ ภาคเอกชน การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS : One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกในการอนุมัติอนุญาตต่างๆ การจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) อาทิ ในพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา พื้นที่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมทาง การเงิน และการอนุญาตใช้เงินตราต่างประเทศได้ เป็นต้น

๒.๕ แผนการลงทุนภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอโครงการเพื่อบรรจุในแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ประกอบด้วย ๔ แผนงานย่อย ได้แก่ (๑) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ (๒) แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ (๓) แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง ท่องเที่ยว และสาธารณสุข และ (๔) การบริหารจัดการ รวมจำนวน ๑๗๓ โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๗๑๒,๖๔๕.๒๓ ล้านบาท โดยขอรับจัดสรร งบประมาณรัฐรวม ๑๔๗,๔๓๔.๖๔ ล้านบาท (ที่เหลือเป็นงบรัฐวิสาหกิจ กองทุนหมุนเวียน กองทัพเรือ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) และอื่นๆ ๕๖๕,๒๑๐.๕๙ ล้านบาท) ทั้งนี้เป็นโครงการสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการในปี ๒๕๖๐ จำนวน ๔๘ โครงการ วงเงินรวม ๖,๙๙๒.๙๗ ล้านบาท สำหรับปี ๒๕๖๑ มีวงเงินรวม ๑๘,๓๑๔.๑๗ ล้านบาท (แบ่งเป็นโครงการเริ่มดำเนินการ ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๕๙ โครงการ ๑๑,๕๓๘.๓๘ ล้านบาท และโครงการต่อเนื่องปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒๒ โครงการ ๖,๗๗๕.๗๘ ล้านบาท)

นอกจากนี้ ภาคเอกชนมีแผนการลงทุนด้านพลังงานสำหรับปี ๒๕๕๙-๒๕๖๒ อีก ๙ โครงการ วงเงิน ๒๐๙,๐๓๒.๑๓ ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินงาน แบ่งเป็น ๓ ระยะ ในช่วง ๑๕ ปี ได้แก่

- ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐) เป็นการเร่งรัดโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย เช่น ก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ (พัทยามาบตาพุด) ก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขยายช่องจราจรทางเข้าแหลมฉบังและปรับปรุงขยายถนนสายหลัก ปรับปรุงระบบส่งและสถานีไฟฟ้า เพิ่มความจุอ่างเก็บน้ำ ก่อสร้างระบบผันน้ำ ปรับปรุงขยายประปา ระบบระบายน้ำ การจัดการขยะ เพิ่มศักยภาพการ ให้บริการสาธารณสุข รวมทั้งเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและหรือจัดทำรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น สนามบินอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นต้น

- ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๓) ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ ๓ รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) รถไฟรางเบาพัทยา ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวย ความสะดวกในสนามบินอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ก่อสร้างขยายถนนเชื่อมโยง/ ทางเลี่ยงเมือง ระบบท่อส่งน้ำ/ผันน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และวางผังเมืองรวมชุมชน โดยมีรูปแบบ การลงทุนทั้งภาครัฐและให้เอกชนร่วมลงทุน

- ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) ครอบคลุมการพัฒนาสนามบิน อู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ ระบบราง และระบบน้ำ เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งระบบไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

สรุปแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

ขณะที่แผนงานพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกจะส่งผลที่เป็นบวกต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยจะเป็นตัวเร่งให้มีการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้นและมีการไหลเวียนของประชาชนจากภาคส่วนต่างๆ มากยิ่งขึ้น ทำให้จำเป็นต้องให้ที่มีประสิทธิภาพมาตรฐานสากล ราคาย่อมเยาและมีราคาที่สมเหตุสมผล ขณะที่ไม่เพียงแต่จะจัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรภายในเท่านั้น แต่ควรถูกออกแบบให้เชื่อมโยงโครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เพื่อให้เกิดการพัฒนาแบบบูรณาการอย่างยั่งยืน

๒. แผนการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ฉบับที่ ๔ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)

การส่งเสริม SMEs ในระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) จะมุ่งเน้นให้ SME สามารถอยู่รอดและเติบโตได้อย่างแข็งแกร่ง ภายใต้บริบท การแข่งขันทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว SME ไทยจะต้อง มีความรู้ มีทักษะในการประกอบธุรกิจ สามารถสรรสร้างสินค้า/บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน มีมูลค่าสูง แข่งขันได้ทั้งตลาด ในประเทศและตลาดโลก เพื่อให้ SMEs ไทยก้าวขึ้นเป็นพลัง ขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศได้อย่างแท้จริง

๒.๒.๑ พันธกิจ

๑) พัฒนาระบบนิเวศให้ เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ SMEs

การพัฒนาปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจของ SMEs ให้อยู่ในรูปแบบที่ ช่วยสนับสนุนการเติบโตของ SMEs ไม่ว่าจะเป็น การมีหน่วยงานให้บริการความช่วยเหลือที่ครบถ้วน ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก การติดต่อกับภาครัฐมีขั้นตอนที่ชัดเจนและ รวดเร็ว การมีสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสม กฎหมาย กฎระเบียบ ไม่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจ สิ่งต่างๆ เหล่านี้หากได้รับการปรับปรุงพัฒนาให้อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม จะช่วย SME ให้สามารถ เริ่มต้นธุรกิจและเติบโตได้มากขึ้น

๒) ยกระดับขีดความสามารถใน การประกอบธุรกิจของ SMEs ให้มีประสิทธิภาพ พร้อมเข้าสู่การแข่งขันอย่างมืออาชีพ

การให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน SMEs ในด้านต่างๆ ทั้งการให้ความรู้ คำปรึกษาแนะนำ การสนับสนุน เงินทุน เพื่อสร้างและพัฒนา SMEs ให้มีความรู้ที่เพียงพอในการประกอบธุรกิจ มีทักษะการบริหารจัดการธุรกิจที่ดี รู้จักการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน มีความรู้ และเข้าใจการทำธุรกิจที่ทันสถานการณ์โลก เพื่อให้ SMEs สามารถแข่งขันได้กับธุรกิจในระดับสากล ในบริบทที่ระบบเศรษฐกิจโลกมีความเชื่อมโยงและ แข่งขันกันมากขึ้น

๓) เพิ่มศักยภาพด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมของ SMEs เพื่อสร้างมูลค่า ตอบโจทย์ อนาคตประเทศไทย

การพัฒนายกระดับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมของ SMEs ให้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มศักยภาพ การแข่งขันให้กับ SME โดยให้ความสำคัญกับทั้งการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่จะสนับสนุน การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมให้มีประสิทธิภาพ และการให้ความช่วยเหลือ SMEs ในการพัฒนา เทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเองให้ประสบ ความสำเร็จ โดยมุ่งให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาสินค้าและบริการที่มีความแตกต่าง มีคุณค่าและคุณภาพระดับโลก และจากการยกระดับ กิจกรรมในห่วงโซ่อุปทานที่สูงขึ้น ซึ่งจะเป็นการเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันให้ประเทศไทย ได้อย่างยั่งยืนมากขึ้น และเป็นจุดเริ่มต้นในการก้าวสู่ การเป็นประเทศที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม

๒.๒.๒ ยุทธศาสตร์ การส่งเสริม SMEs

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ส่งเสริมและพัฒนา SMEs รายประเด็น

เป็นการส่งเสริมและพัฒนา SMEs ในแต่ละประเด็นที่มีความสำคัญต่อการเติบโตและขีดความสามารถของ SMEs ทั้งในส่วนการพัฒนา SMEs ให้มีทักษะความสามารถเพิ่มมากขึ้น และส่วนที่เป็นการพัฒนา ระบบนิเวศหรือปัจจัยแวดล้อมที่ช่วยสนับสนุนให้ SMEs เติบโตและเข้มแข็งได้ ประกอบด้วย ๔ กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๑ ยกระดับผลิตภาพ เทคโนโลยี และนวัตกรรม การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาวะ การแข่งขันที่รุนแรง เช่น ทุกวันนี้จำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญอย่างมากกับเรื่องการพัฒนา ผลิตภาพ เทคโนโลยี และนวัตกรรมให้กับ SMEs เพื่อส่งเสริมให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มและยกระดับมูลค่าให้กับสินค้าและบริการ (Moving Up the Value Chain) ตลอดจนเป็นเครื่องมือที่ช่วยเสริมสร้างให้ SMEs สามารถแข่งขันมากขึ้นทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่การเสริมสร้าง ศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ เพื่อปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้หลุดพ้นจากกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง และมีความเจริญก้าวหน้าทัดเทียมกับประเทศพัฒนาแล้ว สถานการณ์ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของ SME ไทยยังอยู่ในระดับที่น่าเป็นกังวลอย่างมาก จากรายงานของ The Global Innovation Index ๒๐๑๕ ซึ่งประเมินและจัดอันดับความพร้อมและศักยภาพ ด้านนวัตกรรมของประเทศต่างๆ ได้จัดประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๕๕ จาก ๑๔๑ ประเทศ ขณะที่ตัวชี้วัดอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น การลงทุนวิจัยและพัฒนาการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การคุ้มครอง ทรัพย์สินทางปัญญาโดยการจดสิทธิบัตร อนุสิทธิบัตร และลิขสิทธิ์ ยังอยู่ ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีจุดอ่อนในเรื่องการบูรณาการ ทำงานร่วมกันของหน่วยงานวิจัยต่างๆ กลไกการเชื่อมโยงงานวิจัยระหว่าง

ภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และ ยังขาดความชัดเจนในการจัดสรรผลประโยชน์ที่เกิดจากการวิจัยและ พัฒนาเชิงพาณิชย์

กลยุทธ์ที่ ๒ ส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุน เงินทุนมีผลอย่างยิ่งต่อการเติบโตและความอยู่รอดของธุรกิจ อย่างไร ก็ตาม การเข้าถึงแหล่งเงินทุนถือเป็นปัญหาสำคัญสำหรับ SMEs ไทย มาอย่างยาวนาน เป็นผลจากข้อจำกัดทั้งด้านความไม่พร้อมของผู้ประกอบการ หลักเกณฑ์ที่ไม่ยืดหยุ่นของสถาบันการเงิน ประเภทของเงินทุนในประเทศ ที่ไม่มีความหลากหลายและไม่ตอบสนองความต้องการของธุรกิจในแต่ละ ช่วงการเติบโต ทั้งนี้ พบว่าผู้ประกอบการที่ต้องเผชิญปัญหาการเข้าถึง แหล่งเงินทุนส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะปิดกิจการ และบางกลุ่มต้องรับภาระ จากต้นทุนการกู้ยืมที่สูงเกินไป ซึ่งถือเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเติบโต ของธุรกิจ ในทางตรงกันข้าม ผู้ประกอบการที่เข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ จะสามารถต่อยอด สร้างการเติบโตของยอดขาย ขยายธุรกิจ และจ้างแรงงานเพิ่ม อย่างไรก็ตาม SMEs บางส่วนที่เข้าถึงแหล่งเงินทุน ก็ยังมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการเงิน ให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้น แนวทางที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการ SMEs สามารถ อยู่รอดและเติบโตได้ คือ การส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุน โดยเพิ่มโอกาส การเข้าถึงแหล่งเงินทุน สร้างและพัฒนาปัจจัยที่เอื้อให้ SMEs สามารถ เข้าถึงแหล่งทุน และสนับสนุนให้มีแหล่งเงินทุนที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อให้ SMEs สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

กลยุทธ์ที่ ๓ ส่งเสริมการเข้าถึงตลาดและการเข้าสู่สากล การเข้าถึงตลาดและความสามารถในการลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศ นับเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในบริบทที่มีการรวมตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) แต่ที่ผ่านมา SMEs ยังมีอุปสรรค ในการเข้าถึงตลาดอยู่มาก ด้วยข้อจำกัดในเรื่องศักยภาพและขีดความสามารถ ของผู้ประกอบการ อีกทั้งภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นโดยเฉพาะ การแข่งขันในระดับสากล ซึ่งมี SMEs ไทยเพียงจำนวนหนึ่งเท่านั้นที่มี ขีดความสามารถในการเข้าสู่ตลาดดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ SMEs เข้าถึงตลาดทั้งภายในประเทศและ ตลาดสากล แนวทางสำคัญ คือ เร่งเสริมศักยภาพและสร้างโอกาสให้ SMEs โดยการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านระบบการจัดซื้อจัดจ้าง ภาครัฐ สนับสนุนการใช้ช่องทางการตลาดที่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย ในประเทศ และต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนปัจจัย ที่เอื้อต่อ การขยายธุรกิจ ในต่างประเทศ ให้สามารถดำเนินการได้โดยสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เสริมสร้างขีดความสามารถ SME เฉพาะกลุ่ม

เป็นการส่งเสริมและพัฒนา SMEs เฉพาะกลุ่ม ซึ่งจะมีสถานการณ์ ปัจจัยแวดล้อม สภาพปัญหา และความต้องการการช่วยเหลือที่แตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางการส่งเสริมและ การพัฒนาเฉพาะ (Tailor-Made) สำหรับแต่ละกลุ่ม ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๑ สร้างผู้ประกอบการใหม่ที่มีมูลค่าสูง (High Value Startup) สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันต้องเผชิญความท้าทาย รอบด้าน ทั้งปัญหาการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมลดลง การย้ายฐาน การผลิตของบริษัทข้ามชาติ การขาดแคลนบุคลากรและแรงงานที่มีทักษะ ขณะที่ขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมในภาคธุรกิจและ อุตสาหกรรม ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพและระดับความสามารถทาง การแข่งขันของไทย ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับ

หลายๆ ประเทศ ดังนั้น การวางรากฐานให้ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมของไทย เป็นกลไกหลัก ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศ จึงจำเป็นต้องเร่งส่งเสริมและสร้าง ผู้ประกอบการใหม่ในกลุ่มที่มีมูลค่าสูง (High Value startup) ซึ่งครอบคลุม ทั้งผู้ประกอบการใหม่ด้านเทคโนโลยี (Tech Startup) และผู้ประกอบการใหม่ ที่เป็นธุรกิจเชิงสร้างสรรค์หรือเชิงวัฒนธรรม (Creative Startup/Cultural Startup) ให้เป็นกำลังหลักสำคัญในการขับเคลื่อนและสร้างมูลค่าเพิ่ม ทางเศรษฐกิจ เพื่อให้ประเทศไทยก้าวข้ามไปเป็นประเทศในกลุ่มรายได้สูง เนื่องจากการสร้างผู้ประกอบการใหม่ในกลุ่มนี้ มีแนวโน้มที่จะสามารถ สร้างรายได้เป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามการสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการใหม่ ในกลุ่มที่มีมูลค่าสูง (High Value Startup) ต้องอาศัยการบูรณาการ ความร่วมมือและทรัพยากรจำนวนมากของทุกภาคส่วน ทั้งการส่งเสริม จากภาครัฐ การผลักดันจากภาคเอกชน ตลอดจนความร่วมมือกับภาคสังคม ผสานกับการบ่มเพาะและเสริมสร้างด้วยองค์ความรู้จากสถาบันการศึกษา การสนับสนุนด้านการเงินเพื่อให้เกิดการต่อยอดธุรกิจ

กลยุทธ์ที่ ๒ ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มและการสร้างเครือข่าย ทางธุรกิจของ SMEs แนวทางสำคัญที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถให้กับ SMEs ได้ คือ การส่งเสริม ให้ SMEs มีการรวมกลุ่มและสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจที่มี ความเข้มแข็ง ซึ่งอาจอยู่ในรูปแบบของการรวมกลุ่มในอุตสาหกรรมเดียวกัน หรือการรวมกลุ่มภายในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน การรวมกลุ่มหรือการสร้าง เครือข่ายจะช่วยให้ SMEs มีความเชื่อมโยงทางธุรกิจที่เกื้อหนุนกันได้ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ และประสบการณ์ต่างๆ รวมทั้งจะทำให้ มีอำนาจในการต่อรองมากขึ้น ดังนั้น เพื่อเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถให้กับ SMEs จึงควรสนับสนุน กลุ่มและเครือข่ายในรูปแบบต่างๆ ของ SMEs ให้มีความเข้มแข็ง มีศักยภาพ ในทางธุรกิจมากขึ้น

กลยุทธ์ที่ ๓ พัฒนาวิสาหกิจฐานรากให้เข้มแข็ง ปัญหาเรื่องความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของคนในประเทศเป็นปัญหาที่สำคัญ มีผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะยาว จึงมีความจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน แนวทางหนึ่งที่จะช่วยลดความเหลื่อมล้ำได้ คือ การสร้างความเข้มแข็งให้กับวิสาหกิจฐานราก ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่ วิสาหกิจรายย่อย ธุรกิจที่ไม่มีการจ้างงาน ผู้ประกอบธุรกิจเพื่อการยังชีพ รวมถึงกลุ่มวิสาหกิจชุมชน ซึ่งเป็นการกระจายรายได้สู่คนที่มีรายได้น้อย และเป็นการสร้างงานให้เกิดในท้องถิ่น แนวทางสำคัญที่จะพัฒนาวิสาหกิจฐานรากให้มีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้ ควรให้ความสำคัญกับการเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่หลากหลาย สะดวก รวดเร็วและสอดคล้องกับความต้องการ การพัฒนาสู่การเป็นผู้ประกอบการมืออาชีพ การพัฒนาเพื่อยกระดับทั้งในด้านคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าและบริการ การบริหารจัดการเชิงธุรกิจ รวมถึงการขยายโอกาสและช่องทางการตลาด ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่การพัฒนาระบบเศรษฐกิจชุมชนให้มีความเข้มแข็งอันนำไปสู่การบรรเทาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนากลไกเพื่อขับเคลื่อน การส่งเสริม SME อย่างเป็นระบบ

เป็นการพัฒนาระบบสนับสนุนในรูปแบบต่างๆ เพื่อช่วยให้การส่งเสริมและพัฒนา SMEs เป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากขึ้น ประกอบด้วย ๒ กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๑ พัฒนาเครื่องมือการส่งเสริม SMEs ให้มี ประสิทธิภาพการส่งเสริมและพัฒนา SMEs ให้สัมฤทธิ์ผลมากขึ้น จำเป็นต้องมีการพัฒนา เครื่องมือการส่งเสริมที่จะ

ช่วยให้กิจกรรมการส่งเสริมและพัฒนา SMEs ในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการให้ความรู้แก่ SMEs การยกระดับมาตรฐาน และกระบวนการผลิต การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การส่งเสริมด้านการตลาดให้สามารถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เครื่องมือการส่งเสริมที่ดีนั้น จะช่วยให้ SMEs มีโอกาสเข้าถึงข้อมูล ความรู้ ความช่วยเหลือ หรือบริการ ได้ทั่วถึงและตรงกับความต้องการมากขึ้น นอกจากนั้นยังจะช่วยให้หน่วยงาน ภาครัฐมีข้อมูลสนับสนุนในการกำหนดมาตรการความช่วยเหลือ SMEs ที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการของ SMEs ได้ดีขึ้น ซึ่ง การส่งเสริม SMEs ที่ผ่านมา ยังให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ค่อนข้างน้อยเกินไป จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการพัฒนาเครื่องมือการส่งเสริม SMEs ในรูปแบบต่างๆ

กลยุทธ์ที่ ๒ ทบทวน ปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ สิทธิประโยชน์ เพื่อเอื้อและลดอุปสรรค ต่อการดำเนินธุรกิจของ SMEs กฎหมาย กฎ ระเบียบ สิทธิประโยชน์ และมาตรการต่างๆ ที่ภาครัฐกำหนด เป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญในการสร้างกลไกการแข่งขันที่เป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำอำนวยความสะดวก และสร้างโอกาสในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งเป็นเครื่องมือจูงใจ SMEs ในการพัฒนาด้านต่างๆ เช่น วิจัยและ พัฒนา ขยายตลาดต่างประเทศ สร้างนวัตกรรม ที่ผ่านมา ภาครัฐมีการใช้กฎหมายหรือสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริม SMEs ไม่มากนัก นอกจากนี้บริบททางธุรกิจของ SMEs ไทยมีการเปลี่ยนแปลง เกิดขึ้นตลอดเวลา ขณะที่การพัฒนากฎหมายยังไม่รองรับธุรกิจใหม่ๆ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องทบทวน ปรับปรุง แก้ไข กฎหมาย กฎ ระเบียบ สิทธิประโยชน์ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของ SMEs ให้ทันกับ สถานการณ์และสนับสนุนการพัฒนา SMEs ให้เติบโตเข้มแข็งต่อไป

สรุปแผนการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ฉบับที่ ๔ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)

หากเปรียบเปรยว่ารากฐานของตึกคืออิฐ รากฐานของเศรษฐกิจคงเปรียบเช่น “เอสเอ็มอี” จากตัวเลขของสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) พบว่าปัจจุบันวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมหรือ SMEs มีจำนวนประมาณ ๒.๘ ล้านกิจการคิดเป็นร้อยละ ๙๙.๗ ของจำนวนวิสาหกิจทั่วประเทศ ก่อให้เกิดการจ้างงานจำนวน ๑๐.๕ ล้านคน สำหรับรัฐบาลภายใต้การนำของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา มุ่งให้ความสำคัญในการส่งเสริม SMEs โดยยกระดับให้เป็นวาระแห่งชาติ และมอบหมาย สสว. เป็นหน่วยงานหลักในการประสานและบูรณาการงานส่งเสริม SMEs ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐรัฐวิสาหกิจ และองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การส่งเสริม SMEs เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เกิดพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศตามเป้าหมายในยุค Thailand ๔.๐

ภายใต้แผนการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) หรือแผนการส่งเสริม SMEs ๔.๐ จึงได้กำหนดเป้าหมายในระดับผลกระทบเชิงมหภาคให้ “สัดส่วนมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมของ SMEs ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศเพิ่มขึ้นเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ภายในปี ๒๕๖๔” โดยพัฒนา SMEs ให้เป็นเครื่องมือสร้างความสามารถในการแข่งขันเพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด (competitive growth) และการกระจายรายได้ลดความเหลื่อมล้ำ (inclusive growth) เป็นแรงขับเคลื่อนประเทศไทยก้าวพ้นกับดักประเทศรายได้ปานกลางให้ได้ใน ๑๐ ปี ซึ่งแผนดังกล่าวมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เป็นแนวทางในการศึกษาของโครงการต่อไป

๒.๓ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ระบบโลจิสติกส์ ถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก การมีระบบบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร และสารสนเทศ ที่ดีนั้น ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ และมีความจำเป็นอย่างมากในการดำเนินธุรกิจยุคการสื่อสาร เพราะยิ่งข้อมูลข่าวสารและสารสนเทศสามารถไหลไปได้อย่างรวดเร็วถูกต้องเท่าใด ก็ยิ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และทำให้ธุรกิจสามารถเพิ่มขีดความสามารถในแข่งขันได้เป็นอย่างมาก (ชิตพงษ์ อัยสานนท์,๒๕๕๒; ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, ๒๕๕๗)

กาญจนา สุคันธสิริกุล (๒๕๕๔) ได้ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เรื่องผลกระทบของธุรกิจแห่งนวัตกรรมที่มีผลต่อการดำเนินงานของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมมีความคิดเห็นด้วย เกี่ยวกับการมีธุรกิจแห่งนวัตกรรมโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านภาวะผู้นำ ด้านกระบวนการด้านการวางแผน ด้านคน และด้านสารสนเทศ และมีความคิดเห็นด้วยเกี่ยวกับ การมีผลการดำเนินงานโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านลูกค้าด้านกระบวนการ ภายใน และด้านการเรียนรู้และพัฒนาและอยู่ในระดับปานกลาง ๑ ด้าน คือด้านการเงิน

ปฐมพร ทรงสุโรจน์(๒๕๕๙) ได้ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เรื่องการศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบการ SMEs พบว่า ด้านพฤติกรรมการกู้เงินของผู้ประกอบการ SMEs ด้านแหล่ง เงินทุนของผู้ประกอบการมีการระดมทุนในส่วนของเจ้าของและผู้ถือหุ้นรวมถึงกู้เงินจากธนาคาร พาณิชย์มากที่สุด สำหรับปัญหาในการดำเนินธุรกิจส่วนมากเกิดจากปัญหาเรื่องสภาพคล่องของเงินทุนหมุนเวียน การกู้ยืมสินเชื่อและสินเชื่อเบิกเกินบัญชีมีมากที่สุดซึ่งเป็นการกู้ยืมเงินระยะสั้นและระยะกลาง ผู้ประกอบการส่วนมากไม่มีอุปสรรคใดๆ ต่อการกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์และปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ที่แจ้งไว้กับธนาคารพาณิชย์ทุกประการ นอกจากนี้ในส่วนของผลกระทบของเศรษฐกิจต่อธุรกิจ SMEs ผู้ประกอบการบางรายเห็นว่าเศรษฐกิจต่อผลประกอบการค่อนข้างมากในเรื่องแรงงาน ต้นทุนการผลิต การแข่งขันภายในธุรกิจ ส่วนความคิดเห็นต่อมาตรการรัฐบาลในการให้ความช่วยเหลือ SMEs พบว่า ผู้ประกอบการได้รับความช่วยเหลือในเรื่องอัตราดอกเบี้ยเงินกู้และวงเงินค้ำประกัน สามารถช่วยเหลือธุรกิจ SMEs ในการลดภาระด้านวงเงินค้ำประกันไปได้จำนวนหนึ่งแต่ก็ยังไม่พอต่อความต้องการของผู้ประกอบการที่มีอย่างต่อเนื่อง

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม(๒๕๕๘) ทำการศึกษาการประเมินประสิทธิภาพและขีดความสามารถของ SMEs ไทยในภาคการผลิต พบว่า สภาพอุตสาหกรรมทั่วไป : หลังจากปี ๒๕๓๘ อุตสาหกรรมไทยขยายตัวในอัตราลดลง แต่เมื่อเทียบกับภาคเกษตรกรรมแล้ว ภาคอุตสาหกรรมยังมีสัดส่วนการผลิตที่สูงและสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก สัดส่วนและบทบาทในภาคการผลิตอุตสาหกรรมของประเทศวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมมีจำนวนมากที่สุด ปัญหาที่พบมากที่สุดในการดำเนินการผลิต คือ ปัญหาการขาดแคลน ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ปัญหาด้านการตลาด ปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบ มาตรการที่ต้องการความช่วยเหลือจากรัฐบาลมากที่สุดคืออัตราดอกเบี้ยหรือการปล่อยเงินกู้ การลดอัตราภาษีนำเข้า การส่งเสริมทางด้านการตลาดทั้งในประเทศและการส่งออก หากข้อมูลเป็นรายวิสาหกิจ ควรเป็นข้อมูลจากวิสาหกิจเดียวกันที่จัดเก็บเป็นระยะเวลาและอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลเป็นระดับกลุ่มอุตสาหกรรม ควรเป็นข้อมูลสำมะโนอุตสาหกรรมซึ่งรวบรวมจากสถานประกอบการทั่วประเทศ ในกรณีที่ข้อมูลรวบรวมได้จากการสำรวจสถานประกอบการอุตสาหกรรม

ควรประมาณการข้อมูลจากการสำรวจขึ้นเป็นข้อมูลในระดับประชากร อย่างไรก็ตามพึงระมัดระวังว่าในการปรับข้อมูลจากการสำรวจขึ้นเป็นข้อมูลในระดับประชากรนั้น ในทางปฏิบัติอาจประสบปัญหาความคลาดเคลื่อนอันเนื่องมากจากขนาดตัวอย่างที่เล็กเกินไป การไม่ได้ข้อมูลจากสถานประกอบการที่มีอยู่ในขอบข่ายของการสำรวจ หรือผู้กรอกแบบสอบถามไม่ให้ข้อมูลที่ถูกต้องตามความเป็นจริง ดังนั้นหากต้องการปรับปรุงข้อมูลให้มีคุณภาพเหมาะสมและน่าเชื่อถือแล้ว ควรดำเนินการ ดังนี้ คือ เพิ่มขนาดตัวอย่างตลอดจนแสวงหามาตรการจูงใจ เพื่อให้สถานประกอบการให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลอย่างสมบูรณ์และถูกต้อง

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย(๒๕๕๑) ได้ทำการศึกษาวิจัยกฎหมายและแนวนโยบายภาครัฐทางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs ศึกษาเฉพาะกรณีผลกระทบของกฎหมายและเรียบที่มีผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของ SMEs พบว่า การประกอบกิจการของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสามารถสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศถึงร้อยละ ๓๙ ทั้งนี้เนื่องจากมี จำนวนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย อยู่ในภาค การผลิต (โดยเฉพาะภาคการผลิตอาหาร/เครื่องดื่ม และภาคการผลิตเครื่องแต่งกาย) ส่วนภาคบริการ และภาคการค้าและซ่อมบำรุง ตามลำดับ และก่อให้เกิดการจ้าง ในปี ๒๕๔๙ ด้วยเหตุที่ธุรกิจ SMEs เป็นแรงผลักดันที่สำคัญต่อเศรษฐกิจไทย จึงจำเป็นต้องศึกษาและประเมินว่ามาตรการหรือกฎระเบียบที่รัฐประกาศใช่อยู่ในปัจจุบันนี้มีผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอย่างไรบ้าง เพื่อให้การกำหนดมาตรการ และ การบังคับใช้กฎระเบียบต่างๆ สามารถส่งเสริมและสร้างความเป็นธรรมในการดำเนินธุรกิจให้แก่ SMEs

๒.๔ การจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

๒.๔.๑ การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการตลาด

การศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านการตลาดที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ชุมชน SMEs เพื่อตอบสนองให้ตรงกับความต้องการของลูกค้า และสร้างความไว้วางใจให้เกิดการยอมรับในตัวผลิตภัณฑ์ โดยการกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดที่เหมาะสม

๒.๔.๒ การแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาด (Market segment)

การแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาด โดยใช้การแบ่งส่วนตามพฤติกรรมศาสตร์ (Behavioral segmentation) เป็นการแบ่งตลาดโดยการอาศัยพื้นฐานของผู้บริโภคต่างๆ เช่น ความรู้ ทัศนคติ การใช้ผลิตภัณฑ์ และปฏิกิริยาตอบสนองต่อผลิตภัณฑ์ เป็นต้น ซึ่งนักการตลาดเชื่อว่าปัจจัยด้านพฤติกรรมได้แก่ โอกาส คุณประโยชน์ สถานภาพของผู้ใช้ อัตราการใช้ ความภักดีต่อตรายี่ห้อ ความพร้อมที่จะซื้อ และ ทัศนคติ ล้วนแต่เป็นจุดเริ่มต้นในการสร้างส่วนแบ่งการตลาด ซึ่งการใช้พฤติกรรมของผู้บริโภคเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง เนื่องจากกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงบ่อยตามภาวะเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ทำให้ง่ายต่อการทำกลยุทธ์

๒.๕.๓ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย (Market target)

๑) กลุ่มเป้าหมายหลัก คือ กลุ่มของพ่อค้าคนกลางหรือห้างร้านต่างๆ ที่มีการจัดจำหน่ายที่เป็นสินค้าและผลิตภัณฑ์เครื่องนุ่งห่มและสินค้าพื้นเมืองทั้งในจังหวัดราชบุรีและต่างจังหวัด ซึ่งกลุ่มลูกค้า เหล่านี้ถือเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักที่มีการรับซื้อผลิตภัณฑ์สินค้าในจำนวนคราวละมากๆ ซึ่งกลุ่ม

เหล่านี้จะนำผลิตภัณฑ์สินค้าไปจำหน่ายต่อให้กับลูกค้ารายย่อยต่อไป ซึ่งถือได้ว่ากลุ่มเป้าหมายนี้เป็นกลุ่มเป้าหมายที่มีขนาดใหญ่

๒) กลุ่มเป้าหมายรอง คือ กลุ่มผู้ผลิตสินค้าชุมชนมีขนาดเล็กหรือกลุ่มย่อยที่เป็นกลุ่มเครือข่ายที่มีการผลิตผลิตภัณฑ์สินค้าชนิดเดียวกัน โดยกลุ่มย่อยเหล่านี้จะมีการรับซื้อสินค้าจะกลุ่มใหญ่เพื่อใช้จำหน่ายให้กับลูกค้า ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์สินค้าในกลุ่มนั้นไม่มีเพียงพอที่จะจำหน่ายให้กับลูกค้า

นอกจากนี้ กลุ่มเป้าหมายรองยังรวมไปถึงกลุ่มของลูกค้าที่มีอาชีพเป็นข้าราชการจากหน่วยงานต่างๆ ที่นิยมใช้สินค้าเครื่องนุ่งห่มที่เป็นผลิตภัณฑ์ชุมชน เช่น ผ้าไหม ซึ่งกลุ่มข้าราชการเหล่านี้จะนำสินค้าไปแปรรูปเป็นชุดผ้าไหมที่ใช้สวมใส่ในการทำงาน ดังนั้นกลุ่มข้าราชการเหล่านี้ก็ถือว่าเป็น กลุ่มเป้าหมายรองที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่งเช่นกัน

๓) การวางตำแหน่งผลิตภัณฑ์ (Market positioning) การวางตำแหน่งผลิตภัณฑ์ถือเป็น การออกแบบการสร้างข้อเสนอการขายและการสร้างภาพพจน์ให้ลูกค้าในตลาดเป้าหมายเข้าใจ และเห็นคุณค่าเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์คู่แข่ง โดยกลุ่มแต่ละกลุ่มของผลิตภัณฑ์ชุมชนตามที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษามานั้นจะมีการสร้างคุณค่าให้กับผลิตภัณฑ์ของตนเอง โดยจะเริ่มตั้งแต่การคัดเลือกวัตถุดิบที่มีคุณภาพมากกว่ากลุ่มอื่นๆ พร้อมทั้งจะคำนึงถึงคุณประโยชน์ที่ลูกค้าจะได้รับจากการซื้อผลิตภัณฑ์ไปใช้

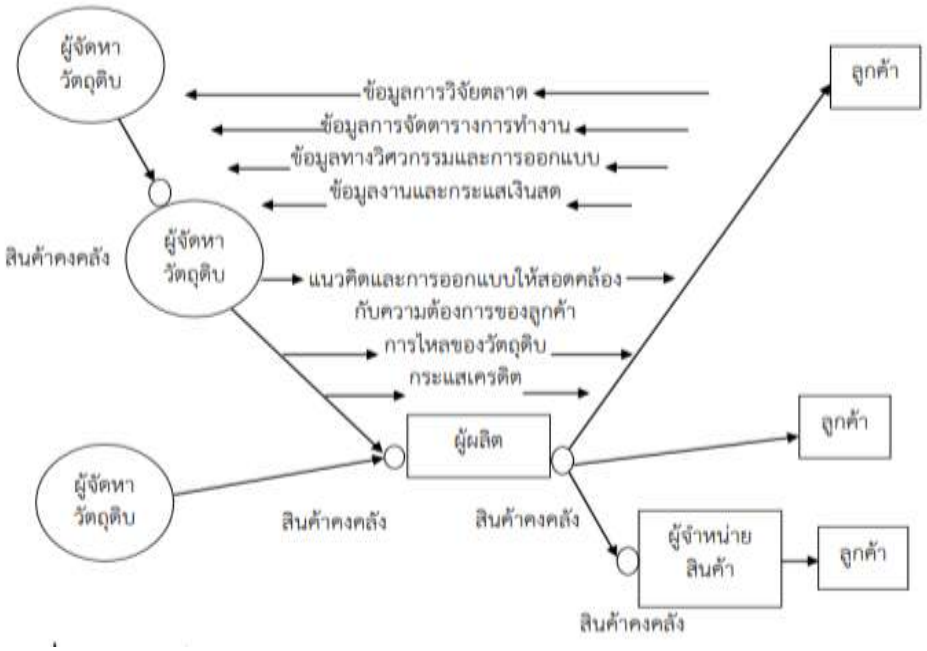
รูปที่ ๒.๔-๑ การกำหนดตำแหน่งผลิตภัณฑ์ชุมชนประเภทเครื่องนุ่งห่ม
ที่มา: แสงจันทร์ ศรีประเสริฐ. (๒๕๔๙ หน้า ๓๒).

๔) กลยุทธ์ทางการตลาดในการผลิตสินค้าใดๆ ก็ตาม สิ่งหนึ่งที่นับได้ว่าเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาธุรกิจ ก็คือ การจัดการทางด้านการตลาด เป็นการจัดการเพื่อให้ได้มาซึ่งผลกำไรของธุรกิจ โดยการดำเนินงานเป็นกิจกรรมที่ช่วยในการจัดการการตลาดให้ดำเนินต่อไป การจัดการด้านการตลาดจะประกอบไปด้วยองค์ประกอบต่างๆ หรือที่เรียกว่า ส่วนผสมทางการตลาด (Market mix) ซึ่งประกอบไปด้วย ผลิตภัณฑ์ (Product) ราคา (Price) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place) และการส่งเสริมการตลาด (Promotion) แต่ธุรกิจผลติภัณฑ์สินค้าชุมชน ประเภทเครื่องนุ่งห่มนอกจากจะมุ่งเน้นทางการ ขายสินค้าแล้ว ก็ยังเน้นที่หลักการให้บริการทางการขายด้วย ยกตัวอย่างเช่น การบริการส่งสินค้าให้กับลูกค้า การรับตัดเย็บ และการออกแบบลายผ้าให้กับลูกค้า

เป็นต้น ดังนั้นจึงต้องมีหลักของการบริการเพิ่มขึ้น ๓ ประการ คือ ผู้ให้บริการหรือพนักงาน (People) กระบวนการ (Process) และลักษณะทางกายภาพ (Physical evidence)

๒.๔.๔ บทบาทสำคัญเชิงกลยุทธ์ของระบบห่วงโซ่อุปทาน

การจัดการห่วงโซ่อุปทาน หมายถึง การผสมผสานกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาวัตถุดิบ และการให้บริการ การแปรสภาพวัตถุดิบเป็นสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย และการส่งมอบให้กับลูกค้า รวมเข้าด้วยกันกิจกรรมเหล่านี้ยังรวมถึงการจัดซื้อ การจ้างบริษัทจากภายนอกและหน้าที่อื่นๆ ที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับผู้จัดหาวัตถุดิบ (Suppliers) และผู้จำหน่ายสินค้า (Distributors)



รูปที่ ๒.๔-๒ ระบบห่วงโซ่อุปทาน
ที่มา : http://www.logistics-adviser.com/index.php?lay=show&ac=article&Id
=๕๓๘๗๗๓๖๑๘ (ออนไลน์)

แสดงถึงระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยการตัดสินใจในส่วนของ ๑) การขนส่งจากผู้ขายวัตถุดิบ ๒) การให้สินเชื่อและการโอนเงินสด ๓) ผู้จัดหาวัตถุดิบ ๔) ผู้จำหน่ายสินค้าและธนาคาร ๕) ลูกหนี้การค้าและเจ้าหนี้การซื้อสินค้า ๖) คลังสินค้าและระบบคลังสินค้าคงคลัง ๗) การตอบสนองความต้องการของลูกค้า และ ๘) การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางด้านลูกค้าการพยากรณ์ความต้องการและการผลิต

๑. วัตถุประสงค์ของการสร้างห่วงโซ่อุปทาน

ข้อมูลการวิจัยตลาด ข้อมูลการจัดตารางการทำงาน ข้อมูลทางวิศวกรรมและการออกแบบ ข้อมูลงาน และกระแสเงินสด แนวคิดและการออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า การไหลของวัตถุดิบ กระแสเครดิต ผู้ผลิต ผู้จัดหา วัตถุดิบ ผู้จัดหา วัตถุดิบ ผู้จัดหา วัตถุดิบ ผู้จำหน่าย สินค้า ลูกค้า ลูกค้า ลูกค้า สินค้าคงคลัง สินค้าคงคลัง สินค้าคงคลัง สินค้าคงคลัง ๑๑ วัตถุประสงค์ที่สำคัญของการสร้างห่วงโซ่อุปทานของผู้จัดหาวัตถุดิบเพื่อก่อให้เกิดคุณค่าสูงสุดแก่ผู้บริโภค ซึ่งผู้จัดการโซ่อุปทานมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายบัญชี การเงิน

การตลาด และการผลิตเข้าด้วยกัน ในขณะที่ธุรกิจต่างๆ พยายามที่จะเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน โดยผลิตสินค้าที่มีคุณภาพสูงตอบสนองความต้องการของลูกค้า ลดต้นทุน และใช้ระยะเวลาอันสั้นในการนำเข้าสู่ตลาด ธุรกิจเหล่านี้ก็ยังใช้ความสำคัญกับโซ่อุปทานควบคู่กันไป กุญแจสำคัญที่ก่อให้เกิดประสิทธิผล ได้แก่ การเปลี่ยนสถานะของผู้จัดหาวัตถุดิบให้เป็นหุ้นส่วนทางการค้า เพื่อสามารถ ตอบสนองต่อสภาวะการเปลี่ยนแปลงของตลาดโดยรวมได้อย่างรวดเร็ว เพื่อเป็นการยืนยันว่า ระบบห่วงโซ่ อุปทานสนับสนุนกลยุทธ์ทางธุรกิจ จึงแสดงให้เป็นถึงหน้าที่การจัดการปฏิบัติการที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ โดยรวมขององค์การ กลยุทธ์ต้นทุนต่ำหรือกลยุทธ์การตอบสนองอย่างรวดเร็วจะมีความต้องการลักษณะ ของโซ่อุปทานแตกต่างไปจากกลยุทธ์สร้างความแตกต่าง เช่น กลยุทธ์ต้นทุนต่ำจะคัดเลือกผู้จัดหาวัตถุดิบโดย พิจารณาจากต้นทุนค่าใช้จ่ายเป็นหลัก ผู้จัดหาวัตถุดิบจะต้องสามารถออกแบบสินค้าต้นทุนต่ำที่ตอบโจทย์ ทางด้านหน้าที่การใช้งาน การมีปริมาณสินค้าคงคลังไม่น้อยที่สุด และการลดเวลานำ (Lead time) ลงได้ บริษัทจะต้องสามารถผสมผสานกลยุทธ์โซ่อุปทาน ทั้งในการปฏิบัติการระดับบนและระดับล่าง รวมทั้งทราบ ถึงความแตกต่างของตัวสินค้าและสถานภาพในแต่ละช่วงวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ เพื่อทำการเลือกใช้กลยุทธ์ได้ อย่างสอดคล้องและเหมาะสมในแต่ละสถานการณ์

๒. การจัดการห่วงโซ่อุปทาน

ขณะที่ธุรกิจก้าวเข้าสู่แนวคิดของระบบห่วงโซ่อุปทาน การเคลื่อนที่ของปัจจัยนำเข้าและปัจจัยนำออกเริ่มตั้งแต่จากผู้จัดหาวัตถุดิบไปยังสายการผลิต คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าและถึงมือ ผู้บริโภค จะเกิดขึ้นจากองค์การที่มีความเป็นอิสระต่อกัน ดังนั้นประเด็นทางด้านการบริหารจัดการ จึงมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพโดยรวม ความสำเร็จจะเกิดขึ้นได้โดยมีการข้อตกลงร่วมมือกันในเป้าหมายที่ ต้องการ ความไว้วางใจซึ่งกันและกัน และวัฒนธรรมขององค์การที่สอดคล้องกัน

๒.๑ การมีข้อตกลงร่วมกันในเป้าหมายที่ต้องการ (Mutual agreement on goals) การนำห่วงโซ่อุปทานไปประยุกต์ใช้ ต้องการมากกว่าข้อตกลงที่เป็นรูปของสัญญาระหว่างการซื้อ หรือขายหุ้นส่วนธุรกิจในโซ่อุปทานจะต้องเข้าใจว่า กลุ่มคนที่นำเงินมาใส่ลงไปในโซ่อุปทาน ได้แก่ ผู้บริโภค ดังนั้นการสร้างความเข้าใจร่วมกันในพันธกิจ กลยุทธ์ และเป้าหมาย จึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจากโซ่อุปทานเป็นการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ และเป็นการเพิ่มพูนมูลค่าให้ตัวผลิตภัณฑ์เช่นเดียวกัน

๒.๒ ความไว้วางใจ (Trust) ความไว้วางใจเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้ระบบโซ่อุปทานประสบความสำเร็จ สมาชิกในระบบจะต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน ดังนั้นความไว้วางใจซึ่งกันและกัน จึงเป็นพื้นฐานสำคัญของความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น โอกาสจะประสบความสำเร็จจะอยู่ในระดับสูง ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทางด้านความเสี่ยงและโอกาสในการลดต้นทุนระหว่างกัน กิจกรรม ร่วมกัน เช่น การวิจัยลูกค้า การวิเคราะห์การขาย การพยากรณ์ การวางแผนการผลิต จะช่วยให้เกิด ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกัน และเพิ่มโอกาสในความสำเร็จที่จะเกิดขึ้นได้

๒.๓ วัฒนธรรมองค์การที่สอดคล้องกัน (Compatible organizational cultures) ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการมีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยองค์การที่มีความเชี่ยวชาญเป็นอิสระ ในแต่ละด้าน แต่ละฝ่ายจะพยายามแสวงหาผลกำไรจากการสร้างความพึง

พอใจให้กับลูกค้าของตน ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำที่ไม่เกิดผลสูงสุดให้กับระบบโซ่อุปทานโดยรวม ดังนั้น การมีความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างองค์การและมี วัฒนธรรมที่สอดคล้องกัน จะช่วยสนับสนุนการติดต่อประสานงานทั้งในแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ทำให้สามารถลดความสำคัญและเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการได้

๒.๔.๕ กลยุทธ์ของห่วงโซ่อุปทาน

เมื่อมีการจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการจากแหล่งภายนอก องค์การจะต้องตัดสินใจเกี่ยวกับกลยุทธ์ของโซ่อุปทานที่จะนำมาปฏิบัติ

๒.๔.๕.๑ กลยุทธ์ผู้จำหน่ายวัตถุดิบหลายราย (Many suppliers) สำหรับกลยุทธ์นี้ผู้จัดหาวัตถุดิบหลายรายจะนำเสนอข้อมูลสินค้าหรือบริการที่มีคุณลักษณะตามที่องค์การได้กำหนดไว้ด้วยการเสนอใบแจ้งราคา ตามปกติแล้วผู้ซื้อจะทำการสั่งซื้อกับผู้ให้ราคาที่ต่ำกว่า โดยจะใช้วิธีให้ผู้จัดหาวัตถุดิบแข่งขันกันเพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของผู้ซื้อ เป้าหมายไม่ได้อยู่ที่การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกัน แนวทางนี้จะยึดหลักความรับผิดชอบของผู้จัดหาวัตถุดิบในกาคงไว้ซึ่งเทคโนโลยี ความชำนาญ ความสามารถในการพยากรณ์ เช่นเดียวกันกับต้นทุนที่ต่ำ คุณภาพ และความสามารถในการส่งมอบ

๒.๔.๕.๒ กลยุทธ์ผู้จำหน่ายวัตถุดิบน้อยราย (Fe suppliers) ผู้ซื้อจะเน้นสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในระยะยาวกับผู้จัดหาวัตถุดิบน้อยราย ผู้จัดหาวัตถุดิบในลักษณะ นี้จะเข้าใจมุมมองของบริษัทที่จัดหา รวมทั้งผู้บริโภคได้มากกว่ากลยุทธ์นี้สามารถสร้างคุณค่าให้กับผู้จัดหาวัตถุดิบโดยก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economies of scale) และเส้นกราฟเรียนรู้ (Learning curve) ทำให้มีต้นทุนการผลิตต่ำ

ถึงแม้ว่าการมีผู้จัดหาวัตถุดิบน้อยรายจะทำให้เกิดความผูกพันกับผู้ซื้อ ซึ่งทำให้ง่ายต่อการโน้มน้าวให้เกิดความร่วมมือระหว่างกันมากยิ่งขึ้นด้วยระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just-in-time system) เช่นเดียวกับนวัตกรรมการออกแบบ และความเชี่ยวชาญทางเทคโนโลยี ธุรกิจทางด้านบริการ เช่น บริษัท Marks and spencer ร้านค้าปลีกของประเทศอังกฤษ แสดงให้เห็นถึงตัวอย่างการสร้างความร่วมมือกับ ผู้จัดหาวัตถุดิบ ทำให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่ายในส่วนของลูกค้าและผู้จัดหาวัตถุดิบ แต่อย่างไรก็ตาม การที่มีผู้จัดหาวัตถุดิบน้อยรายทำให้เกิดความเสี่ยงในการพึ่งพาระหว่างกันและมีต้นทุน การเปลี่ยนพันธมิตร ทางการค้าอยู่ในระดับสูง ผู้ซื้อต้องเสี่ยงกับความสามารถของผู้จัดหาวัตถุดิบ รวมทั้งความเกรงใจจากการ เปิดเผยข้อมูลความลับทางธุรกิจให้กับคู่แข่งขันหรือการเปลี่ยนสถานะจากผู้จัดหาวัตถุดิบมาเป็นคู่แข่งขัน

๒.๔.๕.๓ กลยุทธ์การควบรวมกิจการในแนวตั้ง (Vertical integration)

การควบรวมกิจการในแนวตั้ง หมายถึง การพัฒนาความสามารถในการผลิตสินค้าหรือบริการจาก เดิมใช้การจัดซื้อจากผู้จัดหาวัตถุดิบ หรือการซื้อธุรกิจจากผู้จัดหาวัตถุดิบหรือผู้จำหน่ายสินค้าการควบรวมกิจการในสองลักษณะไม่ว่าจะเป็นการควบรวมกิจการแบบไปข้างหน้า (Forward integration) และการควบรวมกิจกิจการแบบไปข้างหลัง (Backward integration) สำหรับองค์การที่มีเงินทุนเพียงพอ มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีความต้องการในสินค้าหรือบริการนั้นๆ แล้ว กลยุทธ์การควบรวมกิจการในแนวตั้งนี้ อาจเพิ่มโอกาสเป็นอย่างมากในการลดต้นทุนค่าใช้จ่าย ลดปริมาณสินค้าคงคลัง เพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการจัดตารางทำงานและการส่งมอบ โดยรูปแบบการ ควบรวมกิจการแบบไปข้างหน้า เป็นการผู้ผลิตชิ้นส่วนผลิตสินค้าสำเร็จรูปด้วยตนเอง

ส่วนแบบการควบรวม กิจการแบบไปข้างหลัง เป็นการที่บริษัทซื้อกิจการของผู้จัดหาวัตถุดิบ ซึ่งกลยุทธ์การควบรวมกิจการแบบไป ข้างหลัง อาจมีความเสี่ยงสำหรับอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี หากผู้บริหารไม่สามารถ ก้าวตามได้ทัน หรือมีทรัพยากรทางด้านเงินทุนไม่เพียงพอที่จะลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น

๒.๔.๖ กิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistic Activity)

โลจิสติกส์มีความหมายมากกว่าการขนส่งเพียงอย่างเดียว กิจกรรมด้านโลจิสติกส์มีมากมายกว้างขวางหลายประการ (Stock และ Lambert , ๑๙๙๘)

๒.๔.๖.๑ การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่ลูกค้า ตั้งแต่การส่งสินค้าที่ถูกต้อง ถูกสถานที่ ตรงเวลาและตามเงื่อนไขที่กำหนด แต่ต้องมีต้นทุนต่ำที่สุด เพื่อสร้างความพอใจสูงสุด

๒.๔.๖.๒ การพยากรณ์ความต้องการสินค้า (Demand Forecasting) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งถือได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญ เพราะเป็นกิจกรรมที่สร้างผลกำไรหรือทำให้บริษัทขาดทุนในการดำเนินการจัดเตรียมสินค้าให้ลูกค้าในปริมาณไม่เพียงพอกับความต้องการทำให้สูญเสียรายได้และโอกาสทางธุรกิจหรือมีสินค้าในคลังมากเกินไป ทำให้ให้เป็นภาระต้นทุนสินค้าเพิ่มขึ้น

๒.๔.๖.๓ การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory Management) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร สินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบต้นทุนสินค้าที่เกิดจากการถือครองสินค้าของบริษัท ซึ่งสินค้าคงคลังเหล่านั้นถือว่าเป็นต้นทุนบริษัท การจัดการสินค้าคงคลังที่เหมาะสมจะสามารถลดต้นทุนในส่วนนี้ลงอย่างมาก

๒.๔.๖.๔ การติดต่อสื่อสาร (Logistics Communications) เป็นกิจกรรมการสื่อสารภายในบริษัทผู้จำหน่ายวัตถุดิบและลูกค้า หรือทั้งระบบโซ่อุปทาน เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่รวดเร็วและถูกต้อง รวมทั้งการควบคุมสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เช่น การนำระบบ electronic data interchange (EDI) เข้ามาช่วย

๒.๔.๖.๕ การขนถ่ายวัตถุดิบ (Material Handling) เป็นกิจกรรมการขนถ่ายทั้งวัตถุดิบและสินค้า ระหว่างผลิตและสินค้าสำเร็จรูป โดยจะต้องพยายามลดการขนถ่าย ลดระยะทางการขนส่ง เลือกอุปกรณ์เครื่องมือที่เหมาะสมในการขนถ่ายวัสดุ ลดจำนวนสินค้าระหว่างรอการผลิต ลดสภาพคอขวด และลดของเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนิน

๒.๔.๖.๖ กระบวนการสั่งซื้อสินค้า (Order Processing) จะเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้าที่เข้ามา โดยจะต้องพยายามดำเนินการให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งสามารถนำระบบคอมพิวเตอร์และระบบสารสนเทศ การจัดการสมัยใหม่เข้ามาช่วยดำเนินการ

๒.๔.๖.๗ การบริหารคลังสินค้า(Warehousing and Storage) เป็นกิจกรรมการบริหารคลังสินค้า การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า ระดับของสินค้าคงคลัง การประกันภัย อุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้า เป็นต้น

๒.๔.๖.๘ การบรรจุภัณฑ์ (Packaging) เป็นกิจกรรมการที่เกี่ยวข้องกับบรรจุภัณฑ์ของสินค้าที่มี อิทธิพลต่อการตลาดตั้งแต่การบ่งบอกถึงรายละเอียดของสินค้า การสร้างการรับรู้ และ

อิทธิพลต่อการจัดการโลจิสติกส์ทางด้านการป้องกันตัวสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหายพื้นที่ การขนส่ง และจัดเก็บการจัดวางสินค้าในคลังสินค้าหรือบนชั้นจำหน่ายให้สามารถจัดการ ได้ง่าย เป็นต้น

๒.๔.๖.๙ การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ (Parts And Service Support) เป็นกิจกรรมการ สนับสนุนการผลิตทั้งในส่วนของเครื่องมือ อะไหล่ ชิ้นส่วน และการให้บริการที่มีความพร้อมและรวดเร็ว เมื่อเครื่องจักรเกิดการชำรุดหรือเสียหาย เพื่อป้องกันไม่ให้สายการผลิตต้องหยุดชะงักกะทันหัน

๒.๔.๖.๑๐ การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า(Plant and Warehouse Site Selection) เป็นกิจกรรม การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้าให้เหมาะสม โดยจะต้องให้ความสำคัญกับกับความ ใกล้ – ไกลของแหล่งวัตถุดิบและลูกค้า เพื่อความสะดวกในการเข้าถึง มีระยะทางการขนส่งที่ไม่ไกลเกินไปและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ การจัดซื้อ จัดหา วัตถุดิบ (Procurement)ได้ง่าย

๒.๔.๖.๑๑ การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการจัดการสินค้า ที่ถูกส่งคืนไม่ได้คุณภาพ และ/หรือตรงตามข้ำกำหนดและสินค้าที่ได้รับความเสียหาย

๒.๔.๖.๑๒ การขนส่ง (Traffic and Transportation) เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ และสินค้าทั้งทางรถยนต์ รถไฟ ทางอากาศและทางน้ำจากแหล่งวัตถุดิบผลิตไปจนถึง ลูกค้าคนสุดท้ายอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยต้องนำส่งสินค้าในปริมาณที่ถูกต้อง ตามที่กำหนดและมีสภาพสมบูรณ์ พร้อมทั้งต้องตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ด้วย

๒.๔.๗ การวางกลยุทธ์ในการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

Harrison and van Hoek (๒๐๐๑) ได้กล่าวถึงความหมายของกลยุทธ์ไว้ว่า กลยุทธ์เกี่ยวข้องกับการ วางแผน กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าเป็นการจัดทำการวางแผนระยะยาว ซึ่งแตกต่างจากการแก้ปัญหารายวัน Bell (๒๐๐๒) กล่าวไว้ว่า กลยุทธ์ หมายถึงแนวทางหรือวิธีการในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด โดยจะต้องทำการสื่อให้แก่พนักงานทุกระดับได้เข้าใจในแนวทางเดียวกัน และได้นำเสนอรูปแบบของการ จัดตั้งและพัฒนากลยุทธ์ โดยการจัดทำกลยุทธ์ จะต้องเริ่มจากการกำหนดวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายหรือวิสัยทัศน์ของกิจการที่ต้องการจะเป็น เช่น การจะเป็นผู้นำของผู้ผลิตเสื้อผ้าแฟชั่น หรือ การจะ เป็นผู้นำของผู้ผลิตเสื้อผ้ากีฬาสำหรับลูกค้าระดับสูง (Hi-End Customer) เป็นต้น กลยุทธ์คือวิธีการที่จะต้อง ปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย เช่น เมื่อต้องการจะเป็นผู้นำของผู้ผลิตเสื้อผ้าแฟชั่น จะต้องมีกลยุทธ์ใน การออกแบบเสื้อผ้าให้เร็วและทันสมัย เมื่อได้กำหนดกลยุทธ์แล้ว ก็ดำเนินการสื่อสารกลยุทธ์ไปยังพนักงาน ทุกระดับ เพื่อให้พนักงานได้ปฏิบัติหรือตัดสินใจโดยยึดถือกลยุทธ์เป็นหลัก จากนั้นก็จะมีการวิเคราะห์ถึง ผลของการปฏิบัติตามกลยุทธ์ หากพบข้อบกพร่องก็จะทำการพัฒนาหรือปรับปรุงกลยุทธ์ต่อไป รวมทั้งเมื่อเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์เปลี่ยนไปก็จะต้องมีการกำหนดกลยุทธ์ใหม่เช่นเดียวกัน

สำหรับการกำหนดกลยุทธ์ในการจัดการซัพพลายเชนนั้น คุณลักษณะของ order winners และ order qualifiers ที่วิเคราะห์ได้ เราสามารถนำมาใช้เป็นวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกลยุทธ์การบริหารงานให้แก่โซ่ อุทาน โดยที่กลยุทธ์ที่กำหนดนั้นทุกหน่วยงานรวมทั้งบริษัทผู้ส่งมอบวัสดุ/วัตถุดิบหรือซัพพลายเออร์ ต้องเข้าใจและนำเอากลยุทธ์ไปปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน (Aligned strategies) ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทต่างๆ ในซัพพลายเชนให้ลำดับความสำคัญของดัชนีวัดประสิทธิภาพแตกต่างกัน

ซัพพลายเชนก็จะไม่สามารถสนอง ความต้องการของลูกค้าได้ดีเท่ากับบริษัทต่างๆ ในซัพพลายเชนที่ให้ความสำคัญกับดัชนีวัดประสิทธิภาพ เหมือนกัน ตัวอย่างเช่น การบริหารงานจะมีปัญหามากหาก ผู้ประกอบการหรือผู้ขายมุ่งเน้นในการขายสินค้า มาตรฐานเป็นจำนวนมาก และราคาต่ำ แต่ผู้ส่งมอบวัสดุ/วัตถุดิบ (supplier) มุ่งเน้นในการจัดหาวัตถุดิบที่มี ความหลากหลายแต่เป็นจำนวนน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ความสามารถของผู้ส่งมอบวัตถุดิบไม่สอดคล้องกับ ธุรกิจของผู้ขายหรือผู้ประกอบการ

๒.๕ ภาพรวมของผลิตภัณฑ์ SMEs

๒.๕.๑ โครงสร้างธุรกิจ SMEs ของไทย

เป็นที่ทราบกันดีว่าเศรษฐกิจในปัจจุบันอยู่ในสภาวะที่ตกต่ำเป็นอย่างมาก ส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคธุรกิจส่งออกของไทย ซึ่งนับว่าเป็นรายได้หลักของประเทศไทยในขณะนี้ ผลกระทบดังกล่าว ทำให้ธุรกิจ SMEs ของไทยซึ่งเป็นบริการสนับสนุนที่สำคัญของภาคธุรกิจการผลิตและการค้าที่จะช่วยให้ต้นทุนการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นนั้น ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในครั้งนี้ไปด้วย โดยภาพรวมของธุรกิจประกอบการขนส่งของไทยในขณะนี้ตกลงไปจากปกติถึง ร้อยละ ๒๕-๓๐ อันเป็นผลมาจากภาวะราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้น การส่งออกน้อยลง การรุกเข้ามาดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ของต่างชาติ ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ของไทยต้องพยายามปรับตัว และหาทางลดต้นทุน เพื่อทำให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้ ไม่ว่าจะเป็นการใช้พลังงานทางเลือก เช่น ก๊าซ NGV แทนน้ำมันดีเซล หรือการปรับตัวเข้าหาลูกค้าและช่วยเหลือลูกค้า โดยการเสนอทางเลือกต่างๆ ที่จะลดต้นทุนของลูกค้าให้ลูกค้าพิจารณา ในส่วนของภาครัฐนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการโครงการช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบธุรกิจธุรกิจ SMEs ของไทย วงเงินสินเชื่อรวม ๓,๐๐๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ เพื่อช่วยเหลือบรรเทาปัญหาผู้ประกอบการด้านการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจ และเพื่อลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจ อันจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจนเพื่อสร้างสภาพคล่อง ซึ่งจะนำไปสู่การรักษาการจ้างงาน และเพื่อสร้างโอกาสในการปรับปรุงพัฒนากิจการให้มีประสิทธิภาพ สามารถที่จะกลับมาแข่งขันได้ ภายใต้กรอบการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เพื่อให้ธุรกิจ SMEs ของไทยสามารถอยู่รอด และแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้

๒.๕.๒ ขนาดของธุรกิจ SMEs ของไทยในไทย

แม้ว่าธุรกิจ SMEs ของไทยจะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย แต่ในภาพรวม พบว่า ยังคงมีการขยายตัว เนื่องจากโลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมากกับกระบวนการผลิตและมีผลกระทบต่อต้นทุนของสินค้า ดังนั้น ผู้ประกอบการหลายรายเริ่มให้ความสำคัญและหันมาศึกษาเรื่องนี้อย่างจริงจัง และมีการเร่งพัฒนาประสิทธิภาพผลิตภัณฑ์และการบริการ ซึ่งในอดีต จะให้ความสำคัญเรื่องการลดต้นทุนการผลิตและการลดต้นทุนวัตถุดิบเพียงอย่างเดียว แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากขึ้น ซึ่งจะช่วยสร้างศักยภาพในการแข่งขันได้ดีกว่าในระยะยาวส่งผลให้แนวโน้มโลจิสติกส์ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเติบโตทั้งในด้าน Demand และ Supply ประมาณ ๑๒-๑๕% ทุกปี ทั้งนี้ ปัจจุบันตลาดยังมีความต้องการใช้บริการด้านโลจิสติกส์อีกมาก ส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้ธุรกิจมี

ศักยภาพสามารถแข่งขันกับคู่ค้าทั่วโลกได้ และคาดว่าในอนาคตความต้องการบริการโลจิสติกส์ของไทย จะยังคงสูงขึ้น โดยแนวโน้มการแข่งขันทางธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคตจะมุ่งสู่การเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรมากขึ้น

ตารางที่ ๒.๕-๑ จำนวนผู้ประกอบการ SMEs ในพื้นที่ศึกษา

จังหวัด/ปี	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ชลบุรี	๘๑,๓๗๕	๘๓,๙๒๙	๘๕,๙๒๘	๑๐๑,๗๘๙
ระยอง	๓๒,๘๘๐	๓๓,๕๓๘	๓๔,๑๔๕	๓๖,๘๔๖
จันทบุรี	๑๔,๕๐๗	๑๔,๖๐๑	๑๔,๗๕๕	๑๘,๑๗๘
ตราด	๘,๑๗๐	๘,๒๐๓	๘,๒๐๘	๘,๖๙๘
รวม				

ที่มา : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, ๒๕๖๑

จำนวนผู้ประกอบการ SMEs ในพื้นที่ศึกษา พบว่า ในปี ๒๕๕๖ จังหวัดชลบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๘๑,๓๗๕ ราย จังหวัดระยอง มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๓๒,๘๘๐ ราย จังหวัดจันทบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๑๔,๕๐๗ ราย จังหวัดตราด มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๘,๑๗๐ ราย ในปี ๒๕๕๗ จังหวัดชลบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๘๓,๙๒๙ ราย จังหวัดระยอง มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๓๓,๕๓๘ ราย จังหวัดจันทบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๑๔,๖๐๑ ราย จังหวัดตราด มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๘,๒๐๓ ราย ในปี ๒๕๕๘ จังหวัดชลบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๘๕,๙๒๘ ราย จังหวัดระยอง มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๓๔,๑๔๕ ราย จังหวัดจันทบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๑๔,๗๕๕ ราย จังหวัดตราด มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๘,๒๐๘ ราย ในปี ๒๕๕๙ จังหวัดชลบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๑๐๑,๗๘๙ ราย จังหวัดระยอง มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๓๖,๘๔๖ ราย จังหวัดจันทบุรี มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๑๘,๑๗๘ ราย จังหวัดตราด มีผู้ประกอบการ SMEs จำนวน ๘,๖๙๘ ราย

ตารางที่ ๒.๕-๒ จำนวนการจ้างงานของธุรกิจ SMEs ในพื้นที่ศึกษา

จังหวัด/ปี	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ชลบุรี	๕๐๑,๔๙๐	๕๒๙,๓๑๓	๕๔๖,๘๕๔	๖๒๖,๖๒๙
ระยอง	๑๕๗,๔๗๙	๑๖๔,๒๙๙	๑๗๐,๒๒๖	๑๘๙,๒๘๔
จันทบุรี	๔๒,๒๖๙	๔๓,๕๐๓	๔๔,๓๒๗	๕๗,๓๓๒
ตราด	๒๗,๑๖๐	๒๗,๘๒๕	๒๗,๘๘๗	๓๐,๓๓๒
รวม	**๗๒๘,๓๙๘**	**๗๖๔,๙๔๐**	**๗๘๙,๒๙๔**	**๙๐๓,๕๖๗**

ที่มา : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม , ๒๕๖๑

จำนวนการจ้างงานของธุรกิจ SMEs ในพื้นที่ศึกษา พบว่า ในปี ๒๕๕๖ จังหวัดชลบุรี มีการจ้างงานจำนวน ๕๐๑,๔๙๐ คน จังหวัดระยอง มีการจ้างงาน จำนวน ๑๕๗,๔๗๙ คน จังหวัดจันทบุรี

มีการจ้างงาน จำนวน ๔๒,๒๖๙ คน และจังหวัดตราด มีการจ้างงาน จำนวน ๒๗,๑๖๐ คน ในปี ๒๕๕๗ จังหวัดชลบุรี มีการจ้างงานจำนวน ๕๒๙,๓๑๓ คน จังหวัดระยอง มีการจ้างงาน จำนวน ๑๖๔,๒๙๙ คน จังหวัดจันทบุรี มีการจ้างงาน จำนวน ๔๓,๕๐๓ คน และจังหวัดตราด มีการจ้างงาน จำนวน ๒๗,๘๒๕ คน ในปี ๒๕๕๘ จังหวัดชลบุรี มีการจ้างงานจำนวน ๕๔๖,๘๕๔ คน จังหวัดระยอง มีการจ้างงาน จำนวน ๑๗๐,๒๒๖ คน จังหวัดจันทบุรี มีการจ้างงาน จำนวน ๔๔,๓๒๗ คน และจังหวัดตราด มีการจ้างงาน จำนวน ๒๗,๘๘๗ คน ในปี ๒๕๕๙ จังหวัดชลบุรี มีการจ้างงานจำนวน ๖๒๖,๖๒๙ คน จังหวัดระยอง มีการจ้างงาน จำนวน ๑๘๙,๒๘๔ คน จังหวัดจันทบุรี มีการจ้างงาน จำนวน ๕๗,๓๓๒ คน และจังหวัดตราด มีการจ้างงาน จำนวน ๓๐,๓๓๒ คน

๒.๕.๓ แนวทางการดำเนินธุรกิจ SMEs สู่ความยั่งยืน

ประเทศไทยมีการดำเนินกิจการในรูปแบบกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก หรือ SMEs กระจายตัวอยู่ทั่วทั้งประเทศรวมกันถึงร้อยละ ๙๗ ของวิสาหกิจทั้งหมด และมีแนวโน้มที่จะเป็นกุญแจดอกสำคัญในการสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นกับภาคธุรกิจเอกชน แต่ขณะเดียวกัน SMEs ก็มีความอ่อนไหวต่อปัจจัยเสี่ยงภายนอก (external threats) ไม่ว่าจะเป็นความผันผวนของตลาด ความวุ่นวายทางการเมือง ภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลง หรือภัยพิบัติทางธรรมชาติ ดังที่เกิดขึ้นเมื่อครั้งน้ำท่วมใหญ่ปี ๒๕๕๔ ที่พบว่ามี SMEs ได้รับความเดือดร้อนมากถึง ๒๐๐,๐๐๐ ราย ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ได้กลับมาดำเนินธุรกิจต่อ ที่เป็นเช่นนี้เพราะ SMEs มีขีดความสามารถและเงินทุนไม่เพียงพอต่อการแข่งขันกับตลาด การขาดแคลนแรงงาน การขาดทักษะความรู้ ตลอดจนขาดประสบการณ์ในการทำธุรกิจ

จากข้อมูลพบว่า มีผู้ประกอบการขนาดเล็กในประเทศไทยอีกจำนวนมากที่ยังไม่ได้มีการจดทะเบียนธุรกิจ และพบว่าประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีผู้ประกอบธุรกิจไม่ได้จดทะเบียนจำนวนมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก แม้จะมีข้อดีอยู่บ้างตรงที่สามารถดำเนินธุรกิจให้ยืดหยุ่นได้ง่ายในสถานการณ์วิกฤต แต่ก็มีข้อเสียมากมายเช่นเดียวกัน ทั้งการที่แรงงานไม่ได้รับความคุ้มครองทางกฎหมาย หรือการที่ SMEs ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้เพราะขาดระบบการบัญชีที่ถูกต้องและขาดหลักประกันที่น่าเชื่อถือ นอกจากนี้ผู้ประกอบการเอง ก็ยังเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาฝีมือแรงงาน ความมั่นคงทางแรงงาน และการคุ้มครองแรงงานอีกด้วย ดังนั้นเพื่อให้เกิดการพัฒนา SME อย่างยั่งยืน และให้ผู้ประกอบการได้มีการชำระภาษีอย่างถูกต้อง จึงจำเป็นจะต้องมีการจดทะเบียนธุรกิจอย่างเป็นระบบ

อุปสรรคสำคัญอย่างหนึ่งในการนำ SMEs เข้าสู่ระบบอย่างถูกต้องนั้น เกิดจากการขาดความเข้าใจในเรื่องของการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน เพราะผู้ประกอบการส่วนใหญ่มักจะรู้สึกว่าการดำเนินธุรกิจแบบพอเพียง การมีภูมิคุ้มกัน และการเติบโตอย่างพอประมาณ เป็นหลักแนวคิดที่ตรงกันข้ามกับจุดประสงค์ในการทำธุรกิจที่ต้องการเห็นการเติบโตอย่างรวดเร็วและประเมินความสำเร็จที่ผลกำไรเป็นหลัก

อย่างไรก็ตามพบว่า ผู้ประกอบการ SMEs ที่มีสายตากว้างไกลมักเลือกใช้แนวคิดของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งช่วยสร้างศักยภาพให้กับกิจการและมีความยืดหยุ่นเพียงพอที่จะช่วยปกป้องธุรกิจของตนเองให้เข้มแข็ง มีการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการ SMEs ของไทยที่สามารถรอดพ้นวิกฤตเศรษฐกิจในเอเชียมาได้ ล้วนมีการดำเนินธุรกิจตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชแทบทั้งสิ้น

แรกเริ่มนั้นพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชได้ทรงคิดค้นหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงนี้ขึ้นเพื่อมุ่งเน้นให้เกษตรกรนำไปประยุกต์ใช้ แต่ในที่สุดแล้วปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงก็พิสูจน์ให้เห็นว่าสามารถนำมาปรับใช้กับการดำเนินธุรกิจ SMEs ได้เป็นอย่างดีเช่นเดียวกัน

ตัวอย่างหนึ่งของการนำหลักแห่งความพอเพียงมาใช้ ได้แก่ประสบการณ์ของ “บาธรูมดีไซน์” ผู้นำเข้าเฟอร์นิเจอร์สำหรับห้องน้ำ ซึ่งเปิดตัวใน พ.ศ. ๒๕๓๘ และเพียง ๒ ปีต่อมากลับต้องพบกับวิกฤตเศรษฐกิจครั้งใหญ่ใน พ.ศ. ๒๕๔๐ หลังจากผ่านพ้นวิกฤตครั้งนั้นมาได้ บริษัทก็ได้หันมาใช้วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจให้คงอยู่ต่อไปได้ในอนาคต ด้วยการวางแผนการเติบโตอย่างพอประมาณ และเน้นการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ แทนที่จะมุ่งหากำไรระยะสั้น

การมีผู้นำที่เข้มแข็งและมีวิสัยทัศน์คือกุญแจสู่ความสำเร็จของการทำธุรกิจอย่างยั่งยืน และการที่หลักของความยั่งยืนจะสามารถสัมฤทธิ์ผลได้นั้น จะต้องเริ่มต้นจากแนวคิดของผู้นำองค์กรเป็นสิ่งแรก ด้วยการนำหลักของธรรมาภิบาลมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งการมีธรรมาภิบาลไม่ใช่เพียงแต่การทำประโยชน์เพื่อสังคม หรือ CSR เป็นครั้งคราวเท่านั้น แต่ยังเป็นการคำนึงถึงการนำประเด็นทางสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) มาร่วมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ธุรกิจได้เติบโตขึ้นอย่างยั่งยืนอีกด้วย

“ทรัพยากรบุคคล” ก็นับว่าเป็นทรัพย์สินที่มีค่าอย่างหนึ่งขององค์กรด้วยเช่นกัน การลงทุนในทรัพยากรบุคคลด้วยการให้ความรู้ ให้การฝึกอบรม การสร้างนวัตกรรม ตลอดจนการวิจัยและพัฒนา ถือเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่ช่วยเสริมความสำเร็จให้กับการดำเนินธุรกิจของ SMEs การนำหลักของความพอเพียงมาใช้ในการพัฒนาทรัพยากรบุคคล จะช่วยให้เกิดการต่อยอดความรู้ดั้งเดิมรวมทั้งเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมในท้องถิ่นที่มีอยู่ ตลอดจนการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างลูกค้า Suppliers และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มขององค์กร หากพนักงานมีความสุขในการทำงานแล้ว ก็จะอุทิศตนให้แก่การพัฒนางานและผลิตภัณฑ์ให้ดียิ่งขึ้น เป็นการลดต้นทุนจากการเข้าออกของแรงงาน ลดปัญหาคุณภาพงานต่ำ และลดเวลาที่ต้องเสียไปในการแก้ไขข้อขัดแย้งในองค์กร รวมทั้งการดูแลให้ความใส่ใจในเรื่องการจัดหาทรัพยากรทั้งในแง่ของบุคคลและวัตถุดิบ เช่น การไม่ใช้แรงงานที่ผิดกฎหมาย หรือการใช้วัตถุดิบที่ไม่ก่อมลพิษ ก็เป็นอีกทางหนึ่งที่จะช่วยสร้างเสริมผลลัพธ์ที่ดีให้กับองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ภาพลักษณ์ของการเป็นผู้ดำเนินกิจการที่ดี

สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับความสำเร็จของ SMEs คือ การรวมตัวกันของภาคธุรกิจในการสร้างเครือข่าย ด้วยการเข้าเป็นสมาชิกในสมาคมหรือเครือข่ายภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลความรู้ต่างๆ ทั้งในด้านมาตรฐาน การตลาด วิธีการปฏิบัติที่ดี ฯลฯ ซึ่งในต่างประเทศ เช่น ยุโรปและญี่ปุ่น มีผู้ประกอบการ SMEs เข้าร่วมเป็นสมาชิกในสมาคมและเครือข่ายถึงร้อยละ ๘๐ ในขณะที่มี SMEs ไทยมีเพียงร้อยละ ๕ เท่านั้นที่เข้าเป็นสมาชิก ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการดำเนินธุรกิจด้วยตนเองโดยไม่เข้าร่วมกับเครือข่ายใด ซึ่งทำให้ SMEs ของไทยขาดการแบ่งปันประสบการณ์และข้อมูลความรู้ระหว่างกันอันจะนำไปสู่การพัฒนาต่อยอดทางธุรกิจได้

อีกสิ่งหนึ่งที่ผู้ประกอบการ SMEs ของไทยยังไม่สามารถแข่งขันกับ SMEs ในต่างประเทศได้ ก็คือ การทำให้กิจการได้ใบรับรองหรือประกาศนียบัตรตามมาตรฐานสากลซึ่งเป็นที่ต้องการของลูกค้าให้เป็นไปตามข้อกำหนดความต้องการของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ISO ฯลฯ ในปัจจุบันมีบริษัทและองค์กรไม่แสวงหากำไร หรือ NGO หลายรายที่พร้อมให้ความช่วยเหลือ

สนับสนุน SMEs ทั้งการให้คำแนะนำในการตรวจสอบ การจัดทำรายงาน การฝึกอบรม หรือแม้แต่ให้เงินทุนสนับสนุน เพื่อให้ SMEs ได้รับใบรับรองหรือประกาศนียบัตรมาตรฐานได้ง่ายขึ้น

นอกจากข้อแนะนำในการดำเนินธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการ SMEs แล้ว บทความนี้ยังให้ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับ กิจการเพื่อสังคม หรือ Social Enterprise และข้อมูลที่เป็นเครื่องมือการทำธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการ SMEs พร้อมข้อมูลตัวเลขที่น่าสนใจในรูปแบบของอินโฟกราฟิค และตัวอย่างกรณีศึกษาจากผู้ประกอบการ SMEs หลายรายในประเทศไทยที่ประสบความสำเร็จจากการนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงและความยั่งยืนมาใช้ในการทำธุรกิจ เช่นตัวอย่างของ กาแฟไทย “อาข่าอ่ามา” ที่ใช้นวัตกรรมมาเปลี่ยนแปลงวิถีของการผลิตและจำหน่ายกาแฟจนสามารถสร้างชื่อเสียงในระดับโลก หรือ “บาธรูมดีไซน์” ที่ก้าวข้ามวิกฤตเศรษฐกิจมาได้ด้วยความพอเพียง ฯลฯ

“ความยั่งยืน” ไม่ใช่เพียงแค่การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม สังคม และชุมชนแต่เพียงเท่านั้น หากยังหมายรวมถึงการดำเนินธุรกิจอย่างชาญฉลาด การบริหารปัจจัยความเสี่ยง การมองหานวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อสร้างความแตกต่าง รวมถึงการจัดสรรวัตถุดิบและดูแลทรัพยากรบุคคลอย่างเที่ยงธรรม ซึ่งการดำเนินธุรกิจแบบยั่งยืน และการรวมตัวกันเป็นเครือข่าย จะช่วยให้ SME มีระบบบริหารความเสี่ยงที่ดี สามารถเติบโตได้ในระยะยาว และมีส่วนแบ่งการตลาดที่เหมาะสม ยิ่งกว่านั้น การสร้างนวัตกรรม การพัฒนาทรัพยากรบุคลากรที่มีความสามารถ การมีธรรมาภิบาล และการทำธุรกิจอย่างมีมาตรฐาน จะยิ่งช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับ SME ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๒.๖ บทสรุป

การทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบาย แผนพัฒนาฯต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นมาเพื่อใช้แก้ไข ปัญหาของสังคม กฎหมายแต่ละชนิดนั้นมนุษย์คิดขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหา ที่แตกต่างกัน กฎหมายอย่างหนึ่งก็ใช้แก้ปัญหาอย่างหนึ่งขึ้นอยู่กับเจตนา ของมนุษย์จะใช้แก้ไขปัญหาใด ประสงค์ในการแก้ปัญหาของสังคมแตกต่างไปจากกฎหมายอื่นนั่นเอง หรือกฎหมายเอกชนก็มีเจตนาแก้ไขปัญหาระหว่างประชาชนกับประชาชน แต่เป็นเรื่องของความเป็นธรรม เพราะมีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาคนละอย่างแตกต่างกัน อีกทั้งมีผลกระทบต่อสังคมโดยรวมแตกต่างกันด้วยกฎหมายมหาชนไม่เพียงแต่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องระหว่างรัฐ หน่วยงานของรัฐกับประชาชนเท่านั้น แต่ต้องเป็นกฎหมายที่บัญญัติให้อำนาจหน้าที่ในการบริหารการปกครอง ซึ่งหลักการบริหารการปกครอง และการบริการสาธารณะไม่สามารถบัญญัติอย่างชัดแจ้งได้ การดำเนินการของรัฐ ของหน่วยงานของรัฐ และของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ตามบทบัญญัติของกฎหมายนั้นอาจมีข้อผิดพลาดและเสียหายแก่ประชาชนโดยรวมหรือส่วนบุคคลได้ การปกครองระบอบประชาธิปไตยยุคใหม่เกิดขึ้น และยึดหลักการว่า อำนาจเป็นของประชาชน ปกครองโดยประชาชน เพื่อประชาชน

ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนโดยมีนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง โดยนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องมุ่งเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์ SMEs ในประเทศเพื่อนำรายได้เข้าประเทศให้ประชาชนในประเทศมีรายได้ที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นนโยบายหลักของรัฐบาลที่ต้องมีการส่งเสริม โดยโอกาสของการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถของผลิตภัณฑ์ SMEs ถือว่ามีโอกาสในการพัฒนามากและควรมุ่งเน้นต่อไป

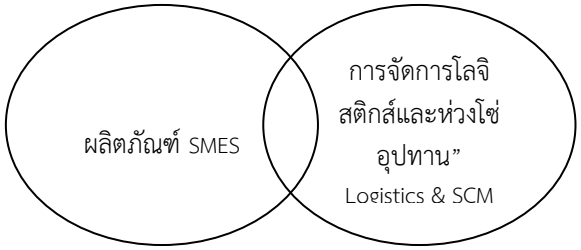
บทที่ ๓
ระเบียบวิธีวิจัย

๓.๑ บทนำ

บทนี้จะเสนอแนวทางในการศึกษาและระเบียบวิธีการวิจัย เป็นแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน การศึกษาครั้งนี้อาจจะมีผลกระทบต่อองค์กรหรือบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในวงกว้างในหลายธุรกิจและส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองระหว่างประเทศ ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง เที่ยงตรง และเชื่อถือได้ตามหลักวิชาการ การศึกษาครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์และประเมินข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจการค้าทั้งในรูปของสินค้าและบริการ รวมทั้งด้านการลงทุนทั้งประเทศไทยและประเทศต่างๆ นอกจากนี้การศึกษาครั้งนี้จะจัดทำแนวทางการดำเนินงานวิจัย ระเบียบวิธีการวิจัย และผลที่ได้รับจากโครงการ

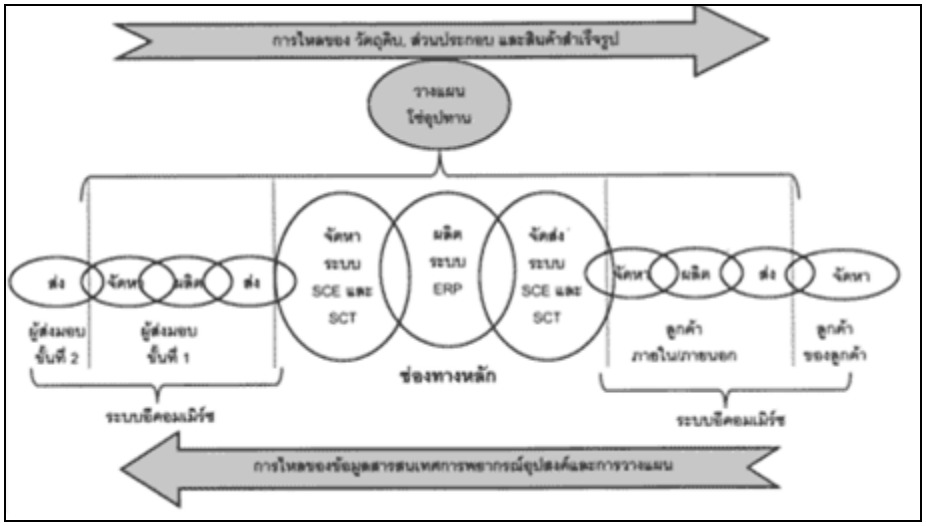
๓.๒ แนวทางการดำเนินงานวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาถึงหลักการบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ในการพัฒนาศักยภาพในการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs ประเภทสินค้าด้านอาหาร มีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกระบวนการในการพัฒนาท้องถิ่น สร้างชุมชนให้เข้มแข็ง โดยผลงานวิจัยที่ได้รับจะช่วยให้ผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ทั่วประเทศสามารถนำเอาหลักการของการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานไปประยุกต์ใช้เพื่อสร้างรายได้ด้วยการนำเอาทรัพยากร ภูมิปัญญาในท้องถิ่นมาพัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพโดยมีต้นทุนที่ต่ำที่สุดและมีระดับของการให้บริการที่ดีที่สุดซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดภายในและตลาดในต่างประเทศ โดยใช้ทฤษฎีหลักการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งมีกรอบแนวคิด ดังนี้



รูปที่ ๓.๒-๑ กรอบแนวคิดของแผนงานวิจัย
ที่มา : คณะผู้วิจัย, ๒๕๖๑

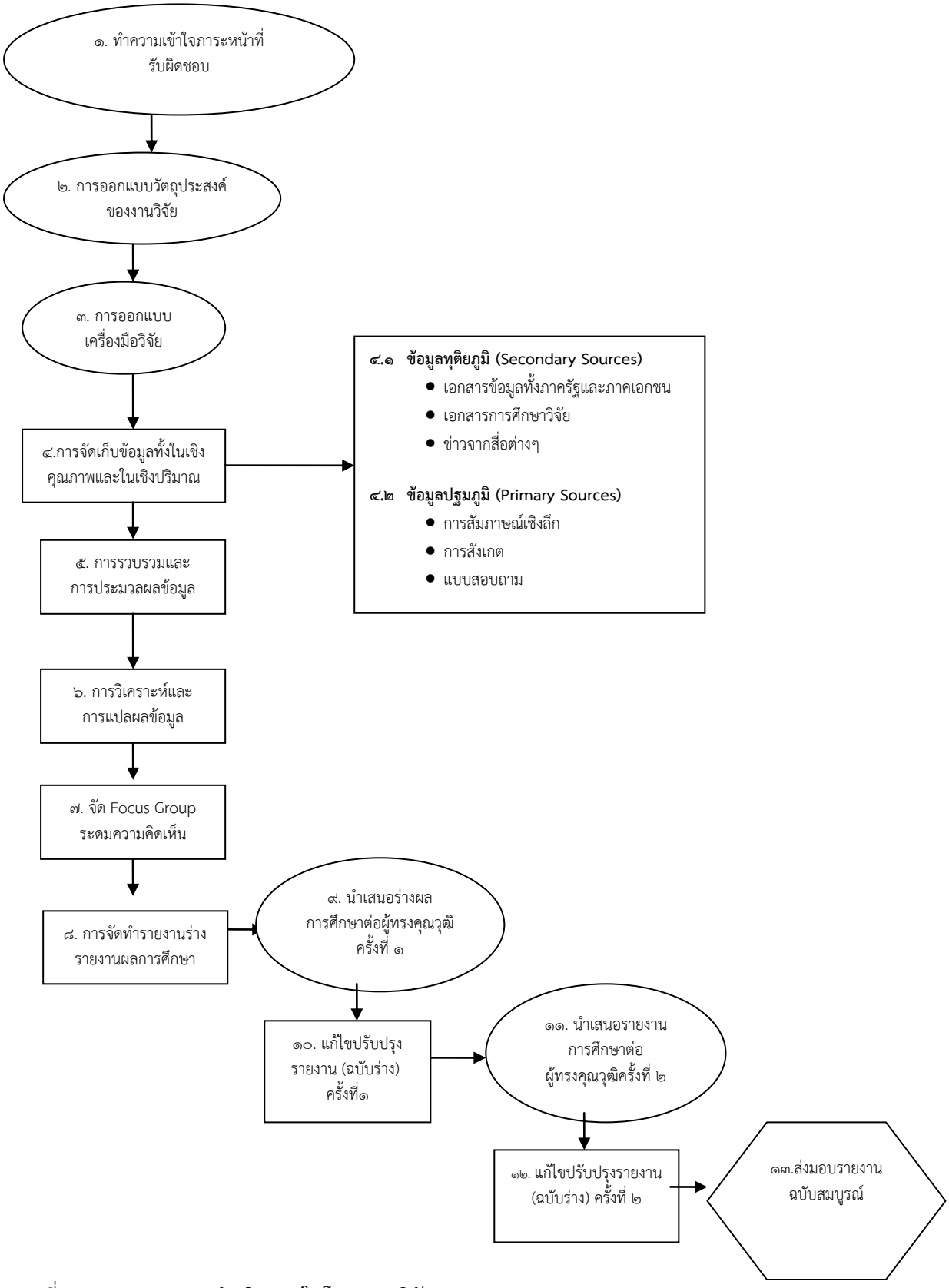
รูปที่ ๓.๒-๑ แสดงกรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ของแผนงานวิจัย มาจากการที่ต้องการที่จะบูรณาการเอาหลักการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเข้ากับผลิตภัณฑ์ SMEs โดยมีเป้าหมายหลัก คือ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ทั่วประเทศโดยเน้นบนวิธีการลดต้นทุนและเพิ่มระดับการให้บริการโดยนำเอาหลักการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล



รูปที่ ๓.๒-๒ กระบวนการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ SMEs
ที่มา : คณะผู้วิจัย, ๒๕๖๑

รูปที่ ๓.๒-๒ แสดงกระบวนการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ SMEs โดยผู้ประกอบการ SMEs จะต้องมีกระบวนการสั่งซื้อวัตถุดิบจากซัพพลายเออร์ เพื่อใช้ในการผลิตสินค้าของตนเอง หลังจากนั้นก็จะนำเอาวัตถุดิบที่ซื้อมานั้นมาทำการจัดเก็บและทำการแปรรูปเป็นสินค้าหรือบริการต่อไป เมื่อเสร็จจากกระบวนการนี้แล้วก็จะทำการจัดเก็บเพื่อรอคำสั่งซื้อจากลูกค้า หรือรอเอาไว้จำหน่ายเวลามีงานเทศกาล SMEs หรือนำออกไปวางขายหน้าบ้านของตนหรือตามท้องตลาด ประเด็นที่จะต้องศึกษาคือผู้ประกอบการ SMEs เหล่านี้ มีการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์ในกระบวนการตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำและปลายน้ำของตนเองหรือไม่อย่างไร ขณะที่ต้นทุนของสินค้า SMEs มีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ค่าขนส่งและค่าดำเนินการมีอัตราการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น การใช้เทคนิคหรือกลยุทธ์โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมจะช่วยผู้ประกอบการในการลดต้นทุน สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการ SMEs ของไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้น

ก่อนที่จะเริ่มอธิบายระเบียบวิธีวิจัยโดยละเอียดของการศึกษาวิจัย นักวิจัยจะได้อธิบายกรอบการดำเนินงานโดยรวมของโครงการวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้ผู้อ่านหรือผู้ที่ประเมินรายงานการศึกษาฉบับนี้ได้มีความเข้าใจภาพรวมของการศึกษา โดยจะกระบวนการทั้งหมดประกอบด้วย ๑๒ ขั้นตอนหลัก



รูปที่ ๓.๒-๓ กรอบการดำเนินงานในโครงการวิจัย
ที่มา : คณะผู้วิจัย, ๒๕๖๑

ภายใต้กรอบเวลาของการศึกษาในการศึกษาโครงการนี้ นักวิจัยได้วางแผนการดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์มากที่สุด และกระทำอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติงานจริงกระทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งนักวิจัยได้แสดงให้เห็นกรอบการดำเนินงานดังรูปที่ ๓ โดยหลังจากที่ลงนามในสัญญาสนับสนุนทุนวิจัยแล้ว

ในเบื้องต้น (ขั้นตอนที่ ๑) นักวิจัยจะทำความเข้าใจภาพรวมของการศึกษาอย่างละเอียด จากนั้นจะกำหนดขอบเขตของการศึกษา ทำการออกแบบวัตถุประสงค์และคำถามสำหรับการวิจัย

(ขั้นตอนที่ ๒) ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยให้นักวิจัยไม่หลงประเด็นหรือออกนอกขอบเขตการศึกษา นอกจากนี้จะทำการออกแบบสอบถามและทดสอบแบบสอบถามโดยปฏิบัติตามหลักวิชาการ

(ขั้นตอนที่ ๓) และทำการทดสอบด้วยการใช้วิธี Test-Retest Method โดยทำการทดสอบในกลุ่มตัวอย่างเดียวกันอย่างน้อยสองครั้ง เพื่อให้แบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามมีความครอบคลุมประเด็นศึกษาและมีความคลุมเครือน้อยที่สุด

สำหรับการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง (ขั้นตอนที่ ๔) นักวิจัยจะแบ่งหน้าที่ให้กับผู้ช่วยนักวิจัยในการเก็บข้อมูล ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่าทีมนักวิจัยมีความรู้ความเข้าใจโครงการสำรวจและแบบสอบถาม ซึ่งจะฝึกอบรมทีมนักวิจัยก่อนลงเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยการเก็บข้อมูลจะเก็บในรูปแบบของแบบสอบถาม การออกไปดูงานจากสถานที่จริงและการสัมภาษณ์อย่างเป็นระบบ เพื่อป้องกันการจัดเก็บข้อมูลซ้ำซ้อนและเพื่อให้ได้ข้อมูลในทุกกลุ่มเป้าหมายภายในระยะเวลาที่กำหนด

หลังจากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้อง และนำมาลงรหัสสำหรับการประมวลผล (ขั้นตอนที่ ๕)

ในการประมวลผลนี้ถ้าเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ ข้อมูลเหล่านั้นจะถูกนำมาวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรม SPSS for Window (ขั้นตอนที่ ๖) ทำการศึกษาประเด็นเฉพาะซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการศึกษาและการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกกับเป้าหมายเฉพาะกลุ่มตัวอย่าง คณะนักวิจัยอาจทำการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมโดยใช้การจัดสัมมนาโฟกัสกรุ๊ป (Focus Group ซึ่งจะช่วยให้ผลการศึกษาครั้งนี้มีความน่าเชื่อถือและมีความถูกต้อง) จำนวน ๒ ครั้งๆ ละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน (ขั้นตอนที่ ๗)

ส่วนข้อมูลในเชิงคุณภาพจะนำเทคนิคการวิเคราะห์แบบ Content Analysis และการวิเคราะห์ในเชิงเปรียบเทียบ และจะนำผลการวิเคราะห์มาเขียนเป็นรายงาน (ขั้นตอนที่ ๘) จากนั้นนำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นต่อผู้ทรงคุณวุฒิ (ขั้นตอนที่๙) หลังจากได้รับข้อเสนอแนะและคำแนะนำจากผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิจัยจะนำข้อเสนอแนะเหล่านั้นมาทำการปรับปรุงแก้ไข (ขั้นตอนที่๑) นำเสนอร่างผลการศึกษาครั้งที่ ๒ (ขั้นตอนที่ ๑๑)

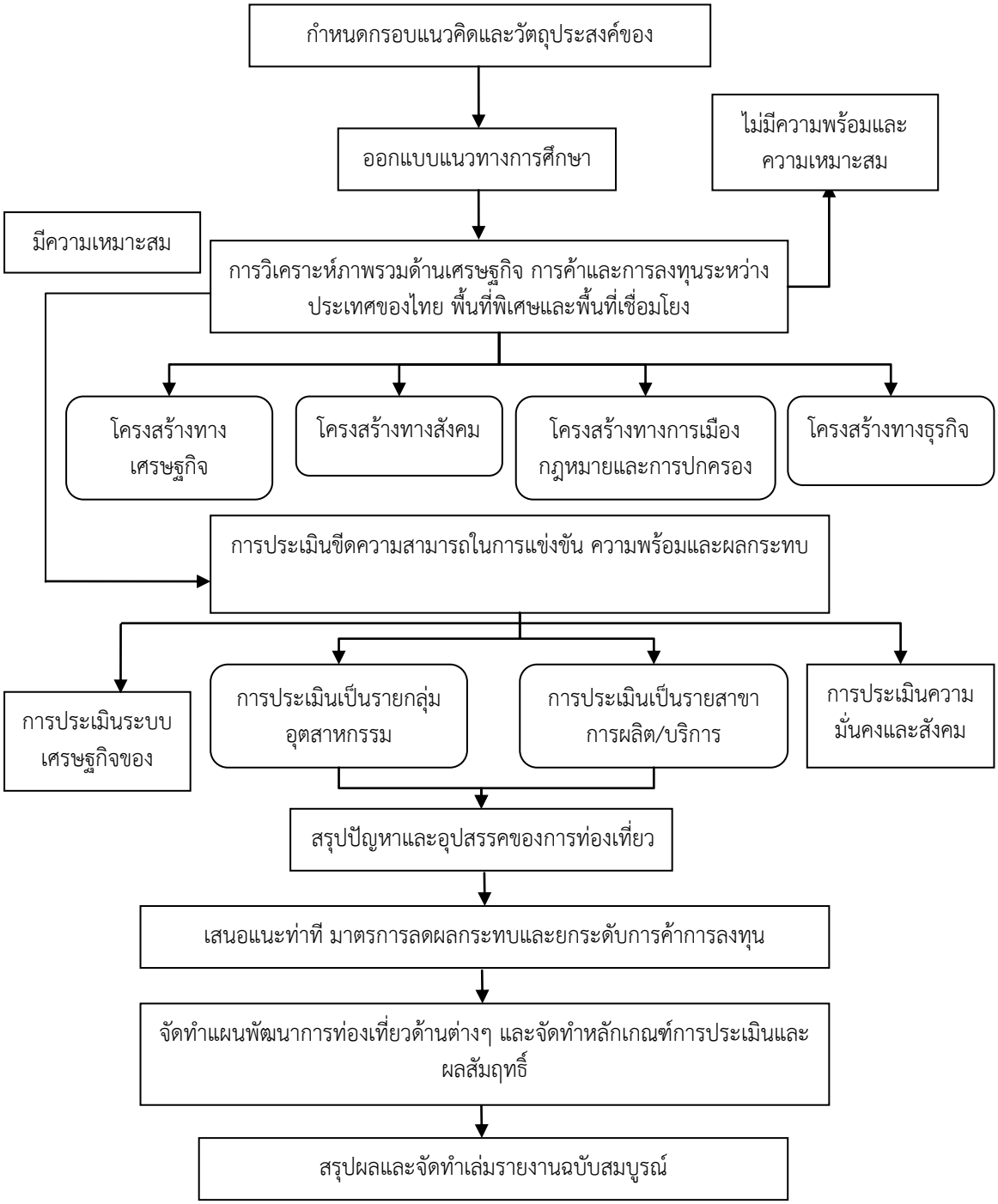
เพื่อให้ผู้ทรงคุณวุฒิทำการตรวจสอบเพื่อให้ความเห็นชอบ ในกรณีที่มีการแก้ไขนักวิจัยจะทำการแก้ไขปรับปรุงรายงานการศึกษา เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น (ขั้นตอนที่ ๑๒) นำเสนอผลการศึกษารายงานฉบับสมบูรณ์ รวมทั้งนำผลการศึกษาที่ได้รับไปขยายผลเพื่อให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ศึกษาอย่างแท้จริงต่อไป (ขั้นตอนที่ ๑๓)

๓.๓ ระเบียบวิธีวิจัย

การออกแบบขั้นตอนและวิธีการวิจัยนับเป็นขั้นตอนที่สำคัญอย่างยิ่งเพราะนอกจากการออกแบบกระบวนการสำรวจวิจัยฯ ที่ถูกต้องและเหมาะสมจะช่วยลดหรือขจัดความผิดพลาดต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการศึกษาวิจัยแล้วยังช่วยให้ผู้ที่จะทำการตัดสินใจหรือผู้ที่ใช้ผลการวิจัยเพื่อประกอบการตัดสินใจมีความเชื่อมั่นในข้อมูลที่ตนเองได้รับว่าผลการสำรวจฯ มีความถูกต้องเที่ยงตรงและน่าเชื่อถือโดยเฉพาะสำหรับคณะผู้วิจัยท่านอื่นๆ ที่ต้องการใช้งานวิจัยฉบับนี้ในการนำไปอ้างอิงหรือทำการศึกษาเพิ่มเติมต่อไปในอนาคตรายงานสำรวจวิจัยฯ ฉบับนี้ได้มีการออกแบบกระบวนการสำรวจวิจัยออกเป็น ๗ ขั้นตอน ดังนี้

๑. การกำหนดกรอบแนวคิด (Conceptual Framework) สำหรับการศึกษา
๒. การกำหนดและสำรวจพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น (Site Exploration & Survey)
๓. การคัดกรองและการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา (Site Selection)
๔. การกำหนดขอบเขตของประชากรและกลุ่มตัวอย่าง (Population & Sampling Procedures)
๕. วิธีการและขั้นตอนการเก็บข้อมูล (Data Collection)
๖. การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Processing & Analysis)
๗. การบูรณาการผลการศึกษาและการเขียนรายงาน (Integration, Interpretation & Reporting)

เพื่อให้ผู้อ่านหรือผู้ใช้รายงานฉบับนี้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการได้มาซึ่งผลการสำรวจมากยิ่งขึ้น คณะผู้วิจัยจึงได้มีการอธิบายรายละเอียดของกระบวนการสำรวจวิจัย ในแต่ละขั้นตอนไว้พอสังเขป



รูปที่ ๓.๓-๑ แผนผังขั้นตอนของการศึกษา
ที่มา : คณะผู้วิจัย, ๒๕๖๑

๓.๓.๑ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

๑) กำหนดให้การส่งเสริมและสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเป็นวาระแห่งชาติ ผลักดันระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้โดยเร็วเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน สร้างเว็บในการให้คำปรึกษาการดำเนินธุรกิจเพื่อลดความสับสนในการเข้ามาขอรับบริการจากภาครัฐ

การจัดสรรงบประมาณหรือการทำแผนและโครงการควรใช้วิธีงบประมาณแบบต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและสร้างเครือข่ายการส่งเสริมระหว่างหน่วยงานภาครัฐทั้งส่วนกลาง-ส่วนภูมิภาค และระหว่างหน่วยงานภาครัฐ-เอกชน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๒) พัฒนาศักยภาพวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทยให้เข้มแข็ง เพื่อให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ไทยสามารถขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนาศักยภาพของตนเองได้ดียิ่งขึ้น ควรกำหนดมาตรการที่จูงใจ เช่น การให้สิทธิพิเศษด้านภาษี การจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐ การปรับลดค่าธรรมเนียมหรือค่าเบี้ยปรับ การกำหนดค่าเกณฑ์วัดที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มวิสาหกิจขนาดย่อมและรายย่อย เป็นต้น มาตรการเหล่านี้จูงใจให้เกิดวิสาหกิจรายใหม่ๆ ขณะเดียวกันยังจูงใจให้วิสาหกิจรายเดิมสนใจที่จะเข้าระบบโดยจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลที่ถูกต้องตามกฎหมาย นอกจากนี้ ยังควรพัฒนาและส่งเสริมภาพลักษณ์ตราสินค้าของสินค้าไทยให้เป็นที่รู้จัก และเข้าใจถึงความแตกต่างระหว่างสินค้าไทยและสินค้าจากประเทศที่มีต้นทุนต่ำจะช่วยให้การลอกเลียนแบบสินค้าไทยลดลง

๓) ส่งเสริมให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทยขยายการค้าการลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ ทรัพยากรธรรมชาติที่ยังอุดมสมบูรณ์ ค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าไทย และการได้รับโควต้าส่งสินค้าไปจำหน่ายยังประเทศนอกภูมิภาคอาเซียน นับเป็นจุดเด่นของประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ที่ควรให้ความสนใจ การส่งเสริมให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีศักยภาพและสนใจการขยายกิจการ หรือดำเนินธุรกิจใหม่ในกลุ่มประเทศเหล่านั้น ต้องจัดให้มีบริการข้อมูลด้านธุรกิจที่ควรลงทุนแก่วิสาหกิจไทย

๔) ส่งเสริมให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทยเข้าสู่ระบบห่วงโซ่อุปทานระดับโลก การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำให้ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้นย่อมจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติสนใจลงทุนในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมากขึ้น ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในประเทศไทยเพิ่มเติมจากที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ดำเนินการไว้แล้ว เช่น การกำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนที่สามารถสร้างความเชื่อมโยงให้เกิดในกลุ่มวิสาหกิจไทยได้ โครงการที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม เป็นแนวทางที่จะสร้างงานสร้างรายได้ให้กับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทย ในกลุ่มที่เป็นผู้รับเหมาช่วงให้กับนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทย และเพื่อให้ความเชื่อมโยงในการดำเนินธุรกิจกับบริษัทต่างชาติเป็นไปโดยราบรื่นและมีประสิทธิภาพ จัดให้มีการพัฒนาทักษะในด้านภาษาต่างประเทศให้แก่วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม รวมถึงการพัฒนาให้แรงงานไทยให้มีระเบียบวินัยในการทำงานมากขึ้น

๓.๓.๒ แผนการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม (การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ความเป็นไปได้ทางการตลาด

๑) กลยุทธ์ราคา กลยุทธ์ราคามักจะเหมาะสมกับสินค้าประเภทที่ลูกค้าส่วนใหญ่ไม่มีความภักดีในตราสินค้า ดังนั้นผู้ประกอบการควรใช้กลยุทธ์ราคาอย่างสร้างสรรค์ เช่น ควรลดราคาสำหรับสมาชิก หรือการลดราคาในช่วงสิ้นเดือนที่ลูกค้าเพิ่งได้รับเงินเดือน และการลดราคาให้ผู้มีกำลังซื้อน้อยเช่นข้าราชการ หรือผู้ใช้แรงงานของบริษัทที่ทำสัญญากับกิจการ แม้ในภาวะวิกฤตเช่นนี้การจะใช้กลยุทธ์การลดราคาควรมีเป้าหมายด้วยและควรเจาะจงมากกว่ากระทำไปโดยไม่มีเป้าหมาย

๒) กลยุทธ์การสร้างคุณค่าที่แตกต่าง กลยุทธ์นี้ควรสร้างความยอมรับให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวมด้วยเพื่อความอยู่รอดร่วมกัน ถ้าให้ดีควรเน้นขายสินค้า หรือให้บริการที่มากคุณค่า คุ้มค่า

และจ่ายในราคาที่ประหยัดกว่าแต่หาซื้อที่ไหนไม่ได้ หรือซื้อได้แต่ถ้าซื้อที่เราให้ความคุ้มค่า และให้คุณค่ากับผู้ซื้อและสังคมส่วนร่วมเป็นอย่างมาก เช่น กลยุทธ์การขายสินค้าแบบนำสินค้าที่ใช้แล้วมาแลกซื้อสินค้าใหม่ในราคาที่ถูกกว่า หรือกลยุทธ์การเพิ่มเติมบริการเสริมในเรื่องการรับซื้อของเก่าที่ใช้แล้ว เพื่อนำไปแลกซื้อสินค้าใหม่ถึงบ้าน หรือแม้แต่การรับซื้อบรรจุภัณฑ์เก่าเพื่อแลกซื้อสินค้าใหม่ของเรา จะเห็นว่าถ้าแตกต่างแบบนี้ทุกคนได้ประโยชน์ทั้งนั้น สังคมส่วนรวมก็ได้ด้วย

๓) กลยุทธ์สร้างความผูกพันในตราสินค้า กิจการควรใช้กลยุทธ์การสร้างความผูกผันในคุณภาพ ความคุ้มค่า และทำให้ลูกค้าเกิดความผูกพันในทุกสิ่งทุกอย่างของสินค้าและบริการ ซึ่งต้องทำให้มากขึ้นกว่าเดิมที่เน้นแค่ความผูกพันในความรู้สึกแต่เพียงอย่างเดียว เช่น กลยุทธ์การให้ลูกค้ามีส่วนร่วมในการเสนอแนะวิธีพัฒนาคุณภาพสินค้าในช่วงวิกฤตเพื่อสร้างความอยู่รอดให้สินค้า เพราะลูกค้าเคยมีประสบการณ์ในการใช้เป็นอย่างดี ซึ่งกลยุทธ์สร้างความผูกพันแบบนี้ต้องมีวิธีการแสดงความขอบคุณที่ลูกค้าร่วมแสดงความคิดเห็นติชมโดยอาจใช้ชื่อลูกค้าในรุ่นสินค้านั้นๆ หรือแสดงความขอบคุณในสื่อต่างๆ

๔) กลยุทธ์การวางแผนเลือกใช้สื่อ ในอดีตเมื่อยอดขายไม่ดีทุกกิจการมักตัดงบประมาณการสื่อสารการตลาดก่อน แต่ในปัจจุบันกิจการต่างๆ ใช้กลยุทธ์การสื่อสารกันอย่างเต็มที่แต่ที่ต้องระมัดระวัง คือ ควรเลือกการวางแผนการใช้สื่อให้ดีและเจาะจงมีเป้าหมายชัดเจน นั่นคือ การเลือกใช้สื่อควรมุ่งเน้นการสื่อสารที่ส่งเสริมและสร้างความสัมพันธ์โดยตรงกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เน้นการสร้างความไว้วางใจ เน้นการสร้างความเป็นกันเอง และยังเน้นความเป็นส่วนตัวกับลูกค้า โดยต้องมีการคิดวางแผนเลือกใช้สื่ออย่างสร้างสรรค์ แบบที่เรียกว่า innovative idea เช่น การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่แต่ต้องสื่อสารในสิ่งที่เป็นประโยชน์กับลูกค้าจริงๆ การใช้สื่อ internet และการใช้สื่อควรเป็นสื่อที่เข้าถึงวิถีชีวิตที่เรียบง่ายของลูกค้าช่วยให้ลูกค้ารับรู้ด้วยความไม่ยุ่งยาก นอกจากนี้การสร้างเลือกสื่อควรคำนึงถึงการความสัมพันธ์แบบญาติพี่น้องกับลูกค้า หรือใช้กลยุทธ์การเลือกใช้สื่อที่ต้องมุ่งสร้าง social network มากกว่าการให้เพียงข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าเท่านั้น

๕) กลยุทธ์การวิจัยทัศนคติและพฤติกรรมของลูกค้าที่มีต่อตราสินค้าของตน หากกิจการใดยอมเสียเวลาทำการวิจัยย่อมรู้และเข้าใจลูกค้ามากขึ้น แต่การกระทำวิจัยควรทำให้ลูกค้ารับรู้ว่ากิจการมีความสนใจและตระหนักถึงทุกความคิดและความรู้สึกของลูกค้าอยู่เสมอ หมายความว่า ยิงปืนนัดเดียวได้ความเข้าใจอันดีกับลูกค้าด้วย และที่สำคัญปัจจุบันนี้ลูกค้ามีแนวโน้มที่จะสนใจเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้นกิจการควรเริ่มสนใจและศึกษาว่าลูกค้าของเราเปลี่ยนไปตามกระแสสังคมโลกหรือไม่ และลูกค้าของเราเปลี่ยนไปเน้นเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมมากน้อยแค่ไหน ถ้ามีมากเราก็ควรเตรียมปรับกลยุทธ์การตลาดให้มุ่งเน้นเรื่อง green marketing มากยิ่งขึ้นในอนาคต

๖) กลยุทธ์การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า (CRM) ยังคงเป็นเรื่องสำคัญอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะการสร้างสินค้าและบริการที่ตรงต่อความต้องการแต่ละรายบุคคล (customized products) มุ่งเน้นนำเสนอสินค้าบริการที่สร้างความสุข สร้างให้เกิดการชื่นชอบและชอบใช้อย่างสม่ำเสมอ และบอกให้คนอื่นใช้ ซึ่งเรียกว่าลูกค้าเกิดความภักดีในตราสินค้า (Brand loyalty) และเกิดความผูกพันอย่างลึกซึ้งในตราสินค้า กลยุทธ์ที่ควรใช้และใช้อย่างต่อเนื่องก็คือการบริหารการจัดเก็บและใช้ประโยชน์ข้อมูลการใช้จ่ายของลูกค้า นำเสนอสินค้าที่ลูกค้าชื่นชอบ แน่นอนกิจการต้องเน้นเรื่องการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าและต้องทำอย่างจริงใจ จริงจัง ต่อเนื่องและตลอดเวลา

๗) กลยุทธ์การวิจัยพฤติกรรมการซื้อ ควรค้นหาข้อเท็จจริงจากลูกค้ามากขึ้น และควรวิจัยถึงเหตุผลในการซื้อมากกว่าการวิจัยทัศนคติ ความรู้สึก การรับรู้เท่านั้น เพราะในสภาพเศรษฐกิจเช่นนี้การรับรู้ว่าลูกค้ามีความรู้สึกอย่างไรเพื่อมาทำกลยุทธ์การตลาดให้ลูกค้ารู้จักผลิตภัณฑ์เราอย่างเดียวนั้นไม่เพียงพอ ต้องรู้ข้อเท็จจริงให้ได้มากที่สุดว่าอะไรกันแน่ที่จะทำให้ลูกค้าตัดสินใจซื้อ เช่น กลยุทธ์วิจัยจากการจัดเก็บข้อมูลการใช้จ่ายของลูกค้าประจำจากบัตรสมาชิก มากกว่าการทำวิจัยสำรวจความชื่นชอบในตราสินค้า

๘) กลยุทธ์สร้างความโดดเด่นในการบริการอย่างเฉพาะเจาะจง เพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นในเรื่องคุณค่า ความคุ้มค่าในการใช้จ่าย เช่น กลยุทธ์การติดต่อกับลูกค้าประจำ และให้ความสำคัญในการให้บริการเสริมที่ตามลูกค้าแนะนำ ทำให้ลูกค้ารับรู้ว่ากิจการให้ความสำคัญและยอมรับฟังลูกค้านำเสนอบริการตามที่ลูกค้าแนะนำแน่นอนลูกค้าก็จะไม่ไปใช้บริการของคู่แข่งขัน

๙) กลยุทธ์สร้างความสะดวกสบาย ง่ายๆ ไม่สลับซับซ้อนในการซื้อสินค้าหรือในการเข้ารับบริการ กลยุทธ์ที่ ๙ นี้เป็นกลยุทธ์ที่สำคัญมาก ขณะที่ลูกค้าต้องใช้เหตุผลในการตัดสินใจซื้อมากขึ้น กิจการควรนำเสนอรูปแบบการบริการที่ช่วยให้การตัดสินใจของลูกค้ากระทำได้ง่ายขึ้น ไม่ลำบาก โดยมุ่งเน้นการสร้างสินค้าและบริการที่อำนวยความสะดวก เน้นความสบายให้ลูกค้ามากขึ้น เพื่อกระตุ้นความอยากใช้ อยากซื้อ

๓.๓.๓ แนวทางในการปรับกลยุทธ์ในการบริหารจัดการสินค้า SMEs

๑) การผลิต ต้องดูว่าเราจะสามารถปรับปรุงกระบวนการการแปรรูป การผลิตและกระบวนการของธุรกิจจากต้นน้ำสู่ปลายน้ำได้อย่างไร

๑.๑) ผู้ผลิตในชุมชนหลายๆ รายมักจะผลิตแบบตามใจตนเอง มีมาตรฐานของตนเอง เช่น อิฐมอญ ต่างคนก็ต่างผลิตจึงทำให้มีขนาดไม่เท่ากัน การขายก็จะตัดราคากันเอง ลูกค้าซื้อไปก็ใช้งานลำบาก เพราะขนาดของแต่ละรายไม่เท่ากัน และหากใช้ปริมาณมากผู้ผลิตรายเดียวก็ป้อนไม่ได้ หรือกรณีของน้ำดื่มที่มีมาตรฐานต่างกัน ดังนั้นหากมีชมรมหรือสมาคมมารับรองมาตรฐานก็จะช่วยให้ผู้บริโภคมั่นใจขึ้น อย่างไรก็ตามการกำหนดมาตรฐานการผลิตให้เป็นมาตรฐานเดียวกันจะทำให้ธุรกิจกลางน้ำและปลายน้ำไปผลิตต่อได้ง่าย

๑.๒) คุณภาพที่สม่ำเสมอ เสมอต้นเสมอปลายทั้งคุณภาพวัตถุดิบ คุณภาพการผลิตคุณภาพผลิตภัณฑ์ คุณภาพการให้บริการ คุณภาพของฝีมือทักษะแรงงาน คุณภาพของคน การจะพัฒนาคุณภาพจำต้องมีการอบรม การควบคุมคุณภาพ การตรวจสอบ สุ่มวัดผลงาน นโยบายคุณภาพ กรรมวิธีมาตรฐานและมาตรฐานคุณภาพ การแก้ปัญหาคุณภาพที่เกิดขึ้นและการป้องกันปัญหาเรื่องคุณภาพการควบคุมคุณภาพเมื่อปริมาณการผลิตมากขึ้นตามธุรกิจที่ขยายหรือเติบโต การลดของเสียของชำรุด ของซ่อม ของแต่ง เพราะทำให้เสียหาย เสียเวลา ปัจจุบัน ภาครัฐโดย สวทช. ได้มีโครงการมาตรฐานระบบคุณภาพพื้นฐานสำหรับอุตสาหกรรมขนาดกกลางและขนาดเล็กของไทย Thai Foundation Quality System – TFQS ขึ้นแล้ว

๑.๓) ลดต้นทุนการผลิต โดยศึกษากรรมวิธีการผลิต การออกแบบกระบวนการผลิตใหม่ให้ไหลได้คล่องตัวขึ้น ตลอดจนศึกษากระบวนการทำงานของคนงาน การใช้เครื่องจักรอุปกรณ์มาช่วยในการทำงาน การจ้างผู้เชี่ยวชาญมาปรับปรุงกระบวนการการป้องกันของเสียที่จะเกิดกับกระบวนการผลิต การทำงานเป็นทีมและการปฏิบัติงานอย่างรวดเร็ว

๑.๔) การผลิตปริมาณมาก หาการผลิตไม่พออาจต้องจ้างผลิต ซึ่งโดยปกติชาวบ้านก็ทำกันอยู่แล้ว เช่น ในฤดูเก็บเกี่ยวมีการจ้างแรงงานเพื่อนบ้านช่วยเก็บเกี่ยว การผลิตก็เช่นกัน อาจจ้างเพื่อนบ้านหรือโรงงานอื่นผลิตให้ได้มาตรฐานและแบบที่กำหนด การนำเครื่องมืออุปกรณ์เทคโนโลยีมาใช้ เช่น เครื่องบรรจุเครื่องผนึกซอง เครื่องผสมหรือกวน เครื่องฆ่าเชื้อ เครื่องทำความเย็น ถังพักเก็บของระหว่างการผลิต การผลิตที่เปลี่ยนจากการใช้แรงงานมาเป็นผลิตแบบล็อต (Batch) จากกระบวนการทำ Batch มาเป็นการบวนการผลิตต่อเนื่อง (Automatic) เพื่อลดขั้นตอนในการตั้งเครื่อง (Setup) ก่อนการผลิตและให้สายงานผลิตมีความยืดหยุ่น หนึ่งสายผลิตควรผลิตสินค้าได้หลากหลายโดยไม่เสียเวลาตั้งเครื่องนาน

๒) ช่องทางการตลาด จะดูจากการกระจายสินค้าจากท้องถิ่นสู่จังหวัดและภูมิภาคทั่วประเทศ เขตชายแดน และสู่เวทีสากล

๒.๑) ตลาดในประเทศ เราเริ่มจากการขายที่หน้าร้านตนเองหรือขายในท้องถิ่นก่อนแล้วค่อยติดต่อไปยังศูนย์สินค้าประจำจังหวัด ขายในจังหวัด ออกงานประจำปีของจังหวัด เพื่อเปิดอากาศตนเองสู่ตลาดภูมิภาคและทั่วประเทศ พิจารณาเลือกช่องทางการขายที่หลากหลายไม่ว่าจะขายผ่านร้านค้าปลีกหรือร้านในบริเวณจังหวัด ร้านค้าสหกรณ์ท้องถิ่นและทั่วประเทศ ติดต่อพ่อค้าคนกลางในต่างจังหวัดที่สามารถกระจายสู่ภูมิภาคได้ ส่วนใหญ่พ่อค้าพวกนี้จะมีร้านอยู่ตามหัวเมืองใหญ่ เช่น เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก นครราชสีมา อุดรธานี อุบลราชธานี หาดใหญ่ เป็นต้น หรืออาจติดต่อหน่วยงานราชการที่ดำเนินการด้านผลิตภัณฑ์ SMEs เพื่อเข้าไปขายตามห้างฯ และร้านสะดวกซื้อต่าง ๆ หรือร้านอื่น ๆ ที่มีนโยบายการสนับสนุนผลิตภัณฑ์ชุมชน

๒.๒) ตลาดชายแดน โดยติดต่อศูนย์ค่าส่งปลีกชายแดน เช่น

- ชายแดนพม่า แถบจังหวัดระนอง อ.แม่สอด อ.แม่สาย
- ชายแดนกัมพูชา บริเวณโรงเกลือสระแก้ว สุรินทร์ อ.โป่งน้ำร้อน
- ชายแดนมาเลเซีย ที่ อ. สะเดา อ. ปาดังเบซาร์ อ.สุไหงโกลก และ อ.เปตง
- ชายแดนลาว ที่อุดรธานีและหนองคาย

๒.๓) ตลาดต่างประเทศ ออกงานแสดงสินค้าในประเทศที่จัดโดยกรมส่งเสริมการส่งออก ออกแสดงสินค้าหรือไปทัวร์พาณิชย์ในต่างประเทศ เปิดตลาดจีนผ่านมอลล์เอเชียของซีพี หรือผ่านไทยแลนด์พลาซ่าในต่างประเทศ ผ่านภัตตาคารร้านอาหารไทยในต่างประเทศ ผ่านระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์โดยการช่วยเหลือจากภาครัฐ (ไทยตำบลดอตคอม) กรมส่งเสริมการส่งออก หรือติดต่อขายของเองโดยส่งอีเมล์ไปยังศูนย์ผู้นำเข้าและผู้ซื้อในต่างประเทศ

๓) การพัฒนาใหม่ ๆ

๓.๑) การพัฒนาสินค้าใหม่ สูตรใหม่ รสชาติ และบริการใหม่ๆ ในขณะที่เราพัฒนาของใหม่ต้องให้ลูกค้าได้ทดลองใช้ ชิม และพิสูจน์ด้วย เพื่อให้เราสามารถวัดผลได้ว่าแบบไหนหรือตัวไหนดี แล้วค่อยเลือกตัวนั้นมาพัฒนาต่อ ปรับสูตรอ่อนแก้ให้เหมาะสมกับความต้องการและความพอดีของผู้ซื้อ นอกจากนี้ยังต้องพัฒนารูปแบบการให้บริการแบบใหม่ๆ แก่ลูกค้าด้วย เช่น ถ้าขายอาหารกล่องก็มีบริการอุ่นให้ร้อน ขายบะหมี่ซองก็มีบริการเติมน้ำร้อน ขายเครื่องดื่มก็มีบริการแช่เย็น แช่น้ำแข็ง หรือแถมน้ำแข็งเปล่าให้ บริการนวดแผนไทยก็มีกดจุดที่ฝ่าเท้าแถมให้ด้วย เป็นต้น

๓.๒) หากมีสูตรใหม่ สินค้าใหม่ เราจะต้องจดลิขสิทธิ์รับรองให้ถูกต้องตามกฎหมายพวกแนวคิด หรือซอฟแวร์ ต้องจดลิขสิทธิ์เช่นกัน สำหรับสิ่งประดิษฐ์คิดค้นใหม่ต้องจด

สิทธิบัตรก่อนที่ต่างชาติจะมาขโมยภูมิปัญญาของเราไป ติดต่อขอจดได้ที่กรมทรัพย์สินทางปัญญาหรือได้ที่ www.ipthailand .org/tmregist.htm

๓.๓) การนำเอาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ในการผลิต ตรวจสอบ วิเคราะห์ ชั่งตวง บรรจุ และถนอมอาหาร ปัจจุบันเทคโนโลยีมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน หน่วยงานราชการที่สนับสนุนในด้านนี้ เช่น สถาบันพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหาร กองพัฒนาอุตสาหกรรมสัตว์น้ำ สถาบันพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหาร กองพัฒนาอุตสาหกรรมสัตว์น้ำ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (TISTR) ผู้ประกอบการหรือนักธุรกิจรายใดที่ต้องการขอความร่วมมือหรือขอดูข้อมูลวิจัยจากนักวิจัยของหน่วยงานราชการ สามารถติดต่อกับหน่วยงานดังกล่าวได้โดยตรงผ่านอินเตอร์เน็ต หรืออีเมล์ ซึ่งได้ทั้งความสะดวกรวมเร็วและการตอบสนองที่ดี ในอนาคตมีความเป็นไปได้ที่จะติดต่อผ่านอีโกเวอร์เมนต์ (E-Government) โดยกรอกแบบฟอร์มขอเดินเรื่องได้ทันทีที่ผ่านระบบเครือข่ายอินเตอร์เน็ต

๓.๔) การพัฒนาสร้างแบรนด์มีหลักเกณฑ์ดังนี้ คือ

- พัฒนาชื่อสินค้าและชื่อแบรนด์ว่าจะใช้ชื่ออะไร
- ออกแบบตราผลิตภัณฑ์ยี่ห้อที่จะใช้เครื่องหมายการค้า
- ออกแบบหีบห่อ บรรจุภัณฑ์ และขออนุญาตใช้เครื่องหมายของทางราชการ เช่น อย. ตราฮาลาล คุณภาพมาตรฐาน มอก. Good Manufacturing Practice (GMP) เป็นต้น
- ออกแบบการจัดวางสินค้าในพื้นที่ขายเตะตาสะดุดใจ (Visual Merchandise)
- เตรียมการเรื่องการสื่อสารการตลาด

๑. ใช้สื่อท้องถิ่นต่าง ๆ เช่น ใบปลิว โปสเตอร์ ป้ายแขวน รถเร่ออกงานแสดงสินค้าของจังหวัด ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ รายการวิทยุท้องถิ่น

๒. สื่อวงกว้าง เช่น โฆษณา ประชาสัมพันธ์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ตไปต่างประเทศ

๓. การสร้างระบบสมาชิกตลาดจากหน้าร้านค้าก็ดี จากชุมชนก็ดี จากสมาชิกขายตรงก็ดี นับเป็นวิธีการมัดใจลูกค้าขาประจำและสมาชิกคนขายผลิตภัณฑ์ให้กับเรา

๔) การบริหารงานอย่างมืออาชีพ

๔.๑) การพัฒนาทักษะความถนัดเชี่ยวชาญใหม่ให้กับบุคลากร โดยส่งไปฝึกอบรมหรือจ้างคนมาฝึกอบรมในโรงงาน หรืออาจจะเป็นการฝึกฝนขณะปฏิบัติงาน (On the job training) ก็ได้ โดยมีหัวหน้างานและผู้ชำนาญการช่วยดูแล

๔.๒) ระบบควบคุมการปฏิบัติการ ใบบันทึกงาน ในควบคุมตรวจสอบวัสดุที่ใช้ในการผลิต ระบบการให้ผลตอบแทนที่จูงใจ ระบบการควบคุมคุณภาพงาน ธรรมมาภิบาล (Good Governance) สิ่งเหล่านี้ต้องมีการกำกับดูแลให้โปร่งใสในการปฏิบัติงาน

๔.๓) การบริหารงานภายในและภายนอกธุรกิจ

- การบริหารภายในธุรกิจเราเอง เช่น การประสานงานระหว่างฝ่ายต่างๆ การทำงานเป็นทีม สิ่งเหล่านี้ต้องทำให้มีความคล่องตัวและรวดเร็วในการทำงาน
- การบริหารภายนอก เช่น สร้างสัมพันธ์กับคู่ค้า หรือผู้ขายวัตถุดิบในชุมชนตลอดจนหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่สนับสนุนโครงการ การบริการกลุ่มลูกค้าเพื่อสร้างรายได้และกำไร

๕) แหล่งเงินทุนเพื่อนำไปขยายขนาดของกิจการโดยแยกเป็น

- เงินทุนที่จะให้ระยะยาวมักนำไปลงทุนในทรัพย์สินถาวร อุปกรณ์เครื่องจักรอาคาร ตึก ส่วนใหญ่อยู่ในรูปของเงินกู้ระยะยาวหรือเงินกองทุนต่าง ๆ

- เงินทุนหมุนเวียนคือเงินทุนที่ใช้ไปเรื่องสินค้าคงคลัง เงินเดือนพนักงาน เครดิตที่ให้กับลูกค้าส่วนใหญ่ เงินเบิกเกินบัญชี (OD) ตั๋วสัญญาใช้เงิน เป็นต้น

๓.๓.๔ ความสามารถในการแข่งขัน (คู่แข่ง/ต้นทุน)

ในการพัฒนาเศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน จะเห็นได้ว่า SMEs ถือเป็นกลไกสำคัญต่อการเติบโตของเศรษฐกิจหลายประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาเช่นประเทศไทย ซึ่งมีจำนวน SMEs เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง SMEs ยังกระจายตัวไปในหลายสาขาการผลิต และเนื่องจาก SMEs ซึ่งเป็นวิสาหกิจที่ใช้ เงินทุนจำนวนไม่สูงมากนัก กิจการจึงมีการบริหารจัดการที่ไม่ซับซ้อนมากนักเมื่อเทียบกับกิจการขนาดใหญ่ ส่งผลให้ SMEs มีความคล่องตัวในการบริหารธุรกิจและสามารถปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ทั่วไปได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น บทบาทของ SMEs จึงไม่ได้เป็นเพียงกิจการที่สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในระดับประเทศแต่เพียงเท่านั้น แต่ยังมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในระดับธุรกิจภาคประชาชน ที่นำไปสู่การกระจายรายได้ที่ดีขึ้น ซึ่งจะช่วยสร้างความเข้มแข็ง ต่อระบบเศรษฐกิจและสนับสนุนให้เศรษฐกิจเติบโตได้อย่างยั่งยืน

จากข้อมูลล่าสุด ณ ปี ๒๕๕๘ ของสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ระบุว่า ผู้ประกอบการทั้งประเทศที่เป็น SMEs มีจำนวนจำนวนมากขึ้นตามลำดับ โดย SMEs ส่วนใหญ่จะดำเนินธุรกิจอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองลงมาเป็นกรุงเทพฯ และภาคกลาง ขณะที่หากพิจารณาประเภทธุรกิจ พบว่า SMEs ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจการค้าส่งค้าปลีกมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๗ รองลงมาคือการผลิตอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๙ และอันดับสาม คือ เป็นกิจการโรงแรมและภัตตาคาร คิดเป็นร้อยละ ๙.๓ การกระจายตัวของ SMEs จึงช่วยในการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค อันจะก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจทั้งในส่วนภูมิภาคและของประเทศให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

ในด้านการจ้างงาน SMEs ถือเป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนไม่สูงมากนัก โครงสร้างการผลิตจึงเน้นการใช้แรงงานเป็นสำคัญ โดยในปี ๒๕๕๘ มีจำนวนแรงงานในภาคธุรกิจ SMEs ถึงจำนวน ๑๐.๕ ล้านคน จากการจ้างงานรวมทั้งสิ้น ๑๓.๕ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๗.๙ ของจำนวนแรงงานทั้งประเทศ โดยเป็นแรงงานในวิสาหกิจขนาดย่อมจำนวน ๙.๐ ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖๖.๗ และเป็นแรงงานในวิสาหกิจขนาดกลางจำนวน ๑.๕ ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๑.๑

กล่าวโดยสรุป SMEs เป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทย อีกทั้ง SMEs ยังก่อให้เกิดการจ้างงานถึง ๑๐.๕ ล้านคน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๐ ของจำนวนการจ้างงานรวม ตลอดจน SMEs ยังเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญของภาคการส่งออกของไทย นอกจากนี้ SMEs ยังมีบทบาทสำคัญในด้าน อื่นๆ อาทิ เป็นจุดเริ่มต้นในการลงทุนสร้างเสริมประสบการณ์ และเป็นแหล่งพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน ช่วยเชื่อมโยงภาคการผลิตต่างๆ จากการเป็นธุรกิจต้นน้ำ ช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศ โดยการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ และช่วยลดปัญหาความเหลื่อมล้ำโดยการผลิตที่กระจายตัวไปยังภูมิภาค เป็นต้น

สถานการณ์ธุรกิจในปัจจุบัน จะพบว่าผู้ประกอบการ SMEs ไทยยังคงต้องเผชิญกับความท้าทายที่เพิ่มขึ้นทั้งจากปัจจัยภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการแข่งขันที่สูงขึ้นจากจำนวน SMEs

ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การดำเนินนโยบายของภาครัฐ ซึ่งส่งผลให้ SMEs ที่มีอยู่ และที่กำลังเข้ามาสู่ตลาดจำเป็นต้องเร่งปรับตัวเพื่อยกระดับขีดความสามารถ ในการแข่งขัน และสร้างฐานของกิจการให้เข้มแข็ง ขณะที่ความท้าทายจากปัจจัยภายนอกประเทศก็มีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก และผลกระทบภายหลังการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งเห็นว่า SMEs ไทยจะต้องอาศัยจุดแข็งจากความได้เปรียบของการเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรกรรมรายสำคัญของโลก และการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงคมนาคมด้านต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน เพื่อสร้างโอกาสและความเข้มแข็งให้กับธุรกิจของตนเอง

๓.๓.๕ การกำหนดกรอบของประชากรและกลุ่มตัวอย่าง (Unit of Analysis and Sampling Procedures)

การศึกษาครั้งนี้จะทำการกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่างอย่างเหมาะสมและเที่ยงตรง ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลต่างๆ ครอบคลุมในทุกมิติและทุกกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการวางแผนและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สำหรับผลิตภัณฑ์ SMEs ของประเทศไทย ผู้ประกอบการอื่นๆ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับการหน่วยงานภาครัฐ ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลต่างๆ ครอบคลุมในทุกมิติและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง นักวิจัยจะทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างจากกลุ่มประชากรที่จะศึกษาโดยจะเลือกกลุ่มตัวอย่างทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ผู้ประกอบการ SME ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ชุมชน หมู่บ้าน นักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไป

ตารงที่ ๓.๓-๑ แสดงกลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่างของการศึกษา

ลำดับ	กลุ่มผู้ให้บริการ	แบบสอบถามผู้ให้บริการ	การสัมภาษณ์ (เชิงลึก)	โฟกัสกรุ๊ป(องค์กร)
๑	หน่วยงานภาครัฐและเอกชน	๑๐๐	๑๐	เพื่อนำเสนอผลการศึกษาในเบื้องต้นและระดมความคิดเห็นเกี่ยวธุรกิจ SMEs
๒	ผู้ประกอบการ SME	๕๐๐	๑๕	
๓	ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์	๕๐	๑๐	
๔	ชุมชน ,หมู่บ้าน	๓๐	๕	
๕	นักท่องเที่ยว ,ประชาชนทั่วไป	๓๐๐	๑๐	
	รวม	**๑,๐๐๐**	**๕๐**	

ที่มา : คณะผู้วิจัย, ๒๕๖๑

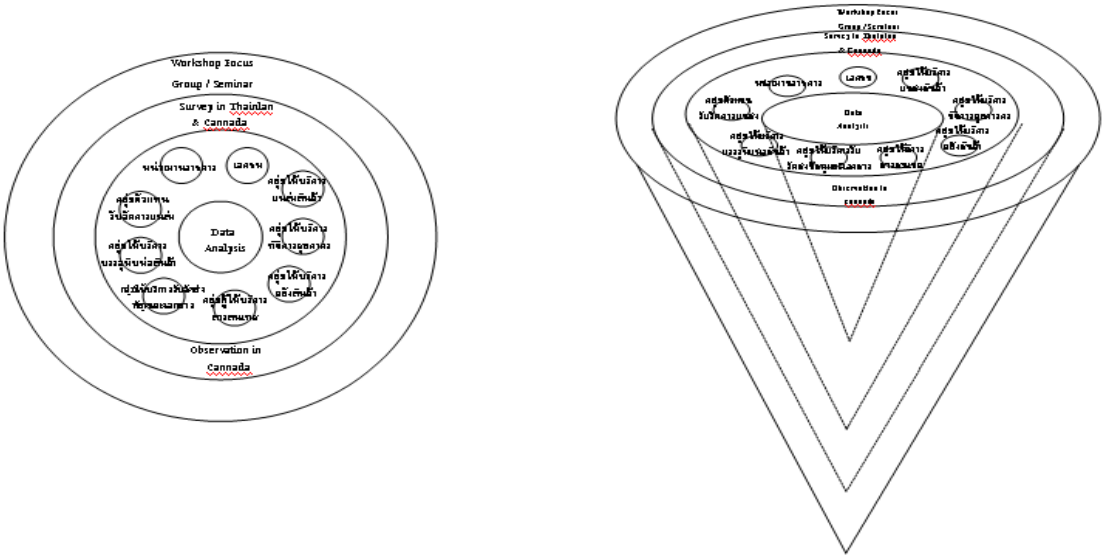
๓.๔ การเก็บข้อมูล (Data Collection)

งานวิจัยฉบับนี้จะเป็นการศึกษาวิจัยในรูปแบบทั้งในเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ทั้งนี้งานวิจัยเชิงปริมาณ จะหมายถึงว่า งานวิจัยฉบับนี้จะทำการสำรวจข้อมูลโดยผ่านแบบสอบถามซึ่งได้รับการออกแบบโดยแปลความหมายของข้อมูลที่ได้รับซึ่งส่วนใหญ่มักจะอยู่ในรูปของตัวเลขสมการหรือตัวแปรและอาจจะนำเอาเทคนิคการวิเคราะห์เชิงเศรษฐมิติ เป็นต้น

ทั้งนี้การวิจัยในเชิงปริมาณจะทำให้ได้ข้อมูลในเชิงกว้าง โดยผลที่ได้รับจะบอกให้ทราบว่าใครทำอะไรที่ไหนอย่างไรแต่ไม่ได้บอกว่าทำไมจึงให้ผลออกมาเช่นนั้น ขณะที่การวิจัย ในเชิงคุณภาพ

จะกระทำโดยผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บริหารหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่จะทำการศึกษาหรือเก็บข้อมูลโดยใช้วิธีการโฟกัสกรุ๊ป ซึ่งจะช่วยให้เกิดภาพหรือข้อมูลในเชิงลึกซึ่งจะการศึกษาครั้งนี้จะประยุกต์ใช้ร่วมกันทั้งสองแนวทาง วิธีการดำเนินงานจะเริ่มจากการที่คณะนักวิจัยจะทำการรวบรวมทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิเพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ร่วมกับแบบจำลองการค้าโลกและโมเดลทางเศรษฐศาสตร์อื่น ๆ เช่น Porter's Diamond หรือ ๕ Force Analysis เป็นต้น

รูปที่ ๓.๔-๑ แสดงภาพรวมของกระบวนการในการเก็บข้อมูลในมิติต่างๆ โดยภาพทางซ้ายมือจะแสดงภาพตัดขวางซึ่งมองจากด้านข้าง (Side View) โดยแสดงภาพรวมของกระบวนการเก็บข้อมูลซึ่งจะมีลักษณะคล้ายกับรูปกรวย (Conic Section) ขณะที่ภาพด้านขวามือแสดงภาพที่มองจากด้านบน (Top View) ของรูปกรวย



รูปที่ ๓.๔-๑ สรุปภาพรวมของการเก็บข้อมูลในมิติต่างๆ
ที่มา : คณะผู้วิจัย, ๒๕๖๑

รูปที่ ๓.๔-๑ เป็นกระบวนการเก็บข้อมูลโดยจะเริ่มทำการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ อาทิ การทบทวนวรรณกรรมและการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก (In-depth Data Analysis) เช่น ข้อมูลการค้า เศรษฐกิจ การลงทุน และการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศคู่ค้า (วงนอกสุดของรูปกรวย) นอกจากนี้จะทำการศึกษาและวิเคราะห์นโยบายกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ของประเทศอื่น ๆ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์หรือการขยายความร่วมมือด้านการค้าบริการโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาศึกษาประมาณ ๒ เดือน

หลังจากที่ทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ แล้ว ก็จะทำการเก็บข้อมูลปฐมภูมิโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Survey) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์และจากหน่วยงานและองค์กรที่กำกับดูแลผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ในวงที่สอง) เพื่อให้ทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความพร้อมของผู้มีส่วนได้เสียในการรองรับการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ รวมทั้งประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

อาทิประเด็นเรื่องปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น โดยขั้นตอนดังกล่าวนี้คาดว่าจะใช้เวลาในการเก็บข้อมูลประมาณ ๒ เดือน

อย่างไรก็ตาม การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารหรือการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศอย่างเดียวอาจจะทำให้ได้รับมุมมองที่ไม่สมบูรณ์รวมทั้งอาจจะขาดข้อมูลในเชิงเปรียบเทียบ ดังนั้นนักวิจัยจะมีการเดินทางไปเก็บข้อมูล ณ ประเทศสิงคโปร์ (วงที่สองจากด้านใน) การเดินทางไปเก็บข้อมูลครั้งนี้นอกจากจะได้มีการเก็บข้อมูลจากสถานที่จริง ช่วงเวลาของการเก็บข้อมูลโดยวิธีนี้จะใช้เวลาประมาณ ๓ – ๕ วัน

คณะนักวิจัยจะทำการศึกษาประเด็นเฉพาะซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการศึกษาและการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกกับเป้าหมายเฉพาะกลุ่มตัวอย่าง คณะนักวิจัยอาจทำการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมโดยใช้การจัดโฟกัสกรุ๊ป (Focus Group) ซึ่งจะช่วยให้ผลการศึกษาครั้งนี้มีความน่าเชื่อถือและมีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้เพื่อเป็นการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและผลการศึกษา (Research Verification) นั้น คณะนักวิจัยจะทำการจัดให้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการจำนวน ๑ ครั้ง (วงในสุด) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษา ระดมความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากหน่วยงานและองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จากกระบวนการเก็บข้อมูลจะทำให้ผลการศึกษาที่ได้รับครอบคลุมในมิติต่างๆ ทั้งในเชิงกว้างและเชิงลึก

๓.๕ แผนการบริหารแผนงานวิจัย

๓.๕.๑ ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย มีดังนี้ คือ

๓.๕.๑.๑ การสืบค้นงานวิจัยต่างๆ งานวิจัยฉบับนี้จะทำการศึกษาเอกสารและงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ SMEs และเกี่ยวกับหัวข้อโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในสินค้า SMEs ประเภทต่างๆ โดยเฉพาะสินค้า SMEs รวมทั้งสินค้าอื่นๆ ของสินค้าของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งเคยทำวิจัยในอดีต หรือปัจจุบัน ที่เป็นทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อศึกษารูปแบบ แนวทาง หรือทิศทางของงานวิจัยที่ได้เคยทำไว้

๓.๕.๑.๒ ผู้วิจัยจะทำการพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล เช่น แบบสอบถามและคำถามที่จะใช้ในการสัมภาษณ์ โดยผู้วิจัยจะทำการ ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง (Literature Review) และศึกษาข้อมูลจากการรวบรวมสถิติ ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ และ การสัมภาษณ์เชิงสำรวจจากบุคคล หน่วยงานหรือสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อที่กำลังทำการศึกษาวิจัย เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

๓.๕.๒ . วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย

๓.๕.๒.๑ การสัมภาษณ์โดยตรง เพื่อให้นักวิจัยสามารถทราบและเข้าใจลักษณะของการดำเนินการของกลุ่มเป้าหมาย การสัมภาษณ์ในเชิงสำรวจ (Exploratory Interview) จะถูกนำมาใช้ รวมทั้งการสำรวจข้อมูลในเชิงลึกหรือเชิงคุณภาพจากผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งจะมีการสัมภาษณ์บุคคลต่างๆ จากหน่วยงาน และ/หรือ สถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้ง หน่วยงานราชการและเอกชน จำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีการแจกแบบสอบถาม เช่น สำนักบริหารมาตรฐาน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม

การลงทุน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สถาบันส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เป็นต้น

๓.๕.๒.๒ การส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ ไปยังกลุ่มเป้าหมายซึ่งเป็นผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs โดยวิธีการส่งไปยังสมาชิกที่ได้รับการเลือกจำนวน ๕๐๐ ผลิตภัณฑ์ที่อยู่ในจังหวัดภาคตะวันออก ทั้งนี้ แบบสอบถามจะถูกส่งไปยังกลุ่มเป้าหมายดังนี้คือ การส่งแบบสอบถามโดยตรง โดยส่งทีมนักวิจัยออกไปสำรวจและแจกแบบสอบถามให้กับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ การแจกโดยส่งทางไปรษณีย์ การฝากไปกับผู้นำชุมชน เป็นต้น

ก่อนที่จะเริ่มอธิบายระเบียบวิธีวิจัยโดยละเอียดของการศึกษาวิจัย นักวิจัยจะได้อธิบายกรอบการดำเนินงานโดยรวมของ

๓.๖ แผนการบริหารแผนงานวิจัย

๓.๖.๑ ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย มีดังนี้ คือ

๓.๖.๑.๑ การสืบค้นงานวิจัยต่างๆ งานวิจัยฉบับนี้จะทำการศึกษาเอกสารและงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ SMEs และเกี่ยวกับหัวข้อโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในสินค้า SMEs ประเภทต่างๆ โดยเฉพาะสินค้า SMEs รวมทั้งสินค้าอื่นๆ ของสินค้าของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งเคยทำวิจัยในอดีต หรือปัจจุบัน ที่เป็นทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อศึกษารูปแบบ แนวทาง หรือทิศทางของงานวิจัยที่ได้เคยทำไว้

๓.๖.๑.๒ ผู้วิจัยจะทำการพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล เช่น แบบสอบถามและคำถามที่จะใช้ในการสัมภาษณ์ โดยผู้วิจัยจะทำการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง (Literature Review) และศึกษาข้อมูลจากการรวบรวมสถิติ ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ และ การสัมภาษณ์เชิงสำรวจจากบุคคล หน่วยงานหรือสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อที่กำลังทำการศึกษาวิจัย เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

๓.๖.๒ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย

๓.๖.๒.๑ การสัมภาษณ์โดยตรง เพื่อให้นักวิจัยสามารถทราบและเข้าใจลักษณะของการดำเนินการของกลุ่มเป้าหมาย การสัมภาษณ์ในเชิงสำรวจ (Exploratory Interview) จะถูกนำมาใช้ รวมทั้งการสำรวจข้อมูลในเชิงลึกหรือเชิงคุณภาพจากผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งจะมีการสัมภาษณ์บุคคลต่างๆ จากหน่วยงาน และ/หรือ สถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานราชการและเอกชน จำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีการแจกแบบสอบถาม เช่น สำนักบริหารมาตรฐาน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สถาบันส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เป็นต้น

๓.๖.๒.๒ การส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ ไปยังกลุ่มเป้าหมายซึ่งเป็นผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs โดยวิธีการส่งไปยังสมาชิกที่ได้รับการเลือกจำนวน ๕๐๐ ผลิตภัณฑ์ที่อยู่ในจังหวัดภาคตะวันออก ทั้งนี้ แบบสอบถามจะถูกส่งไปยังกลุ่มเป้าหมายดังนี้ คือ การส่งแบบสอบถามโดยตรง โดยส่งทีมนักวิจัยออกไปสำรวจและแจกแบบสอบถามให้กับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ การแจกโดยส่งทางไปรษณีย์ การฝากไปกับผู้นำชุมชน เป็นต้น

๓.๖.๒.๓ การจัดสัมมนาโฟกัสกรุ๊ป โดยเชิญผู้ประกอบการ SMEs มาเพื่อให้ข้อมูลต่างๆ ตามที่นักวิจัยได้ออกแบบคำถามไว้ ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย นักวิจัยได้มีการตรวจสอบความน่าเชื่อถือและความเที่ยงตรง จำนวน ๒ ครั้งๆ ละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

๓.๖.๓ การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จะถูกนำมาตรวจสอบความเรียบร้อยและความสมบูรณ์ก่อนที่จะนำเข้าสู่กระบวนการประมวลผล โดยข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจโดยแบบสอบถาม จะถูกนำมาประมวลผลโดยใช้โปรแกรมประมวลผลด้วยวิธีทางสถิติ (Statistics Package for Social Science: SPSS for Window version ๑๕.๐๐ และมีใช้การวิเคราะห์ทางสถิติต่างๆ เช่น Descriptive Statisticsการหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ เช่นใช้ Pearson, Chi-square, Factor Analysis และ Regression Analysis เป็นต้น

ส่วนข้อมูลที่ได้รับในเชิงคุณภาพ เช่น ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ นักวิจัยจะทำการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิค Content Analysis และใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับ หลังจากนั้นก็จะนำมาบูรณาการและเชื่อมโยงเข้าด้วยกันก่อนที่จะเขียนเป็นรายงานต่อไป

๓.๗ กลยุทธ์ของแผนงานวิจัย

งานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะทำการศึกษาใน ๓ ประเด็นด้วยกันคือ

๑ ผู้วิจัยจะทำการสำรวจและศึกษารูปแบบของการดำเนินงานของผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก คือจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรีและตราด จำนวน ๕๐๐ ราย นอกจากนั้นก็จะทำการศึกษาระบบโลจิสติกส์ขาเข้า (Inbound Logistics) และห่วงโซ่อุปทานที่ผู้ประกอบการกำลังใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานและต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในโครงการนี้ จะโฟกัสหรือมุ่งเน้นไปที่การใช้ระบบโลจิสติกส์ขาเข้า คือเริ่มตั้งแต่การจัดซื้อจัดหา การบริหารสต็อกวัตถุดิบ การผลิตและการจัดเก็บสินค้า

๒. ผู้วิจัยจะทำการสำรวจและศึกษารูปแบบการดำเนินงานของผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก คือจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรีและตราด จำนวน ๕๐๐ ราย และทำการศึกษาระบบโลจิสติกส์ขาออก (Outbound Logistics และระบบ Physical Distribution) และห่วงโซ่อุปทานที่ผู้ประกอบการกำลังใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งทำการศึกษาว่าผู้ประกอบการเหล่านี้มีการนำระบบโลจิสติกส์ขาออกมาใช้อย่างไร อะไรเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานและการนำเอาระบบโลจิสติกส์มาใช้ รวมทั้งยังศึกษาด้วยว่าอะไรคือปัจจัยแห่งความสำเร็จของธุรกิจ SMEs ของผู้ประกอบการในต่างประเทศ

๓. จะเป็นการนำเอาข้อมูลที่ได้รับจากข้อที่ ๑ และข้อที่ ๒ มาทำการเปรียบเทียบเพื่อศึกษารูปแบบและวิธีการที่เหมาะสมกับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ของประเทศไทย ประเด็นหลักๆ ของการศึกษาจะอยู่บนคำถามที่ว่าอะไรเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างผลกำไรได้มากขึ้นรวมทั้งปัจจัยอะไรที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ แล้วผู้ประกอบการจะสามารถลดต้นทุนในกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มลงโดยใช้หลักการจัดการโลจิสติกส์ได้อย่างไร และผู้ประกอบการสามารถสร้างหรือยกระดับความพึงพอใจให้กับลูกค้าในเรื่องต่างๆ เช่นช่วงเวลาการส่งมอบที่สั้นลง มีคุณภาพในการจัดส่งของผลิตภัณฑ์ตรงเวลา สินค้าไม่เสียหาย

ได้อย่างไร นอกจากนี้โครงการวิจัยฯจะทำการกำหนดยุทธศาสตร์หรือแนวทางเพื่อให้ผู้ประกอบการและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถนำเอาผลการศึกษานี้ไปใช้ได้อย่างสัมฤทธิ์ผล

๓.๘ ความสอดคล้อง เที่ยงตรง (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

เพื่อให้เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยมีความน่าเชื่อถือ (Reliability) และเกิดความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด รวมทั้งคำถามต่างๆในแบบสอบถามหรือสำหรับการสัมภาษณ์ครอบคลุมวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้และสามารถที่จะใช้ในการทดสอบสมมุติฐานที่ตั้งไว้ได้ (Validity) คณะนักวิจัยได้จัดให้มีการทดลอง (Pre-Testing) โดยถ้าเป็นการสัมภาษณ์ คำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์จะได้รับการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญต่างๆ โดยผู้เชี่ยวชาญเหล่านี้อาจจะให้ความร่วมมือในการตอบคำถามเหล่านี้เบื้องต้นด้วย

เนื่องจากกระบวนการศึกษาในโครงการวิจัยนี้จำเป็นต้องใช้เครื่องมือวิจัยหลายประเภทในการจัดเก็บข้อมูล และในกระบวนการวิเคราะห์ผลถ้าเป็นการเก็บข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์คำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์จะได้รับการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ เพื่อให้แน่ใจว่าคำถามที่จะใช้ในการสัมภาษณ์ครอบคลุมเนื้อหาและวัตถุประสงค์ของการศึกษา ขณะที่ผู้เชี่ยวชาญเหล่านี้อาจจะให้ความร่วมมือในการตอบคำถามเหล่านี้เบื้องต้นด้วย สำหรับในส่วนการสัมภาษณ์นักธุรกิจหรือผู้บริหารที่เป็นชาวต่างชาติจะมีการถอดเทปและนำมาตรวจสอบโดยวิธี Cross – Cultural Technique ซึ่งเป็นเทคนิคการตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาและวัตถุประสงค์ของการศึกษา ซึ่งการสัมภาษณ์ในแต่ละครั้งจะถูกบันทึกเทปและถูกถอดเทปในรูปของเอกสารเพื่อสามารถกลับมาทบทวนเนื้อหาในภายหลังได้

ถ้าเป็นการเก็บข้อมูลโดยใช้การแบบสอบถาม ทีมนักวิจัยจะทำการ Pre-Test จำนวน ๒ ครั้งโดยในแต่ละครั้งจะแจกให้กับกลุ่มเป้าหมายประมาณ ๓๐-๕๐ ชุด หลังจากนั้นจะนำเอาแบบสอบถามที่ทำการสำรวจแล้วมาทำการประเมินและวิเคราะห์ ซึ่งคำถามหรือข้อความที่คลุมเครือหรือไม่ชัดเจนจะได้รับการตรวจทานและแก้ไข หลังจากนั้นก็จะทำการสุ่มแจกแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างกลุ่มเดิมครั้งที่สองจำนวน ๓๐ - ๕๐ ชุด เพื่อตรวจสอบค่าความน่าเชื่อถือของเครื่องมือ (Cronbrach Alpha) โดยใช้เทคนิค Test-Retest Method ก่อนที่จะทำการใช้ทดสอบจริงกับกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓.๙ การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จะถูกนำมาตรวจสอบความเรียบร้อยและความสมบูรณ์ก่อนที่จะนำเข้าสู่กระบวนการประมวลผล โดยข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจโดยแบบสอบถาม จะถูกนำมาประมวลผลโดยใช้โปรแกรมประมวลผลด้วยวิธีทางสถิติ (Statistics Package for Social Science: SPSS for Window version ๑๕.๐๐ และมีใช้การวิเคราะห์ทางสถิติต่างๆ โดยจะมีการวัดค่าทางสถิติดังนี้ คือ

๑. การวัดค่ากลางต่างๆ อาทิ ค่าเฉลี่ย (Mean) มัธยฐาน (Median) และฐานนิยม (Mode) เป็นต้น

๒. การวัดความกระจายต่าง ๆ อาทิ ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (s) หรือความแปรปรวน (s๒) ความเบี่ยงเบนเฉลี่ย (Mean Deviation) เป็นต้น

๓. การวัดความสัมพันธ์ อาทิ Kendall ’s, Spearman, Pearson Product Moment Correlation เป็นต้น

นอกจากนี้การวิเคราะห์ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวเนื่องกับการเปิดเสรีการให้บริการโลจิสติกส์จะประยุกต์ใช้โปรแกรมเศรษฐศาสตร์ซึ่งเป็นโปรแกรมการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์

เชิงปริมาณ ผลการวิเคราะห์จะช่วยให้ผู้ศึกษาเข้าใจกลไกของการเคลื่อนย้ายทุนหรือผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าในด้านต่างๆ โดยจะครอบคลุมการเปิดเสรีการค้าด้านบริการ (ซึ่งรวมธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์)

ส่วนข้อมูลที่ได้รับในเชิงคุณภาพ เช่นข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ คณะนักวิจัยจะทำการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิค Content Analysis และใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับ หลังจากนั้นก็จะนำเอาข้อมูลที่ผ่านการสังเคราะห์แล้วมาทำการวิเคราะห์และแปลผล ผลที่ได้รับจะนำมาบูรณการและทำการเชื่อมโยงเข้าด้วยกันก่อนที่จะเขียนเป็นรายงานต่อไป

๓.๑๐ ข้อจำกัดของการสำรวจวิจัย (Limitations)

ในการสำรวจวิจัยครั้งนี้ มีปัญหาและอุปสรรคบ้างในบางประการอาทิ

๓.๑๐.๑ การไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสอบถาม

ในการสำรวจวิจัยฯครั้งนี้บางครั้งก็ไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ผู้ประกอบการ SME ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ชุมชน หมู่บ้านและนักท่องเที่ย ประชาชนทั่วไป จากการสังเกตได้จากการไม่ส่งแบบสอบถามกลับมาหรือตอบแบบสอบถามไม่สมบบูรณ์ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างบางส่วนอาจจะรู้สึกไม่มั่นใจ หรือเกรงว่าคำตอบที่ให้กับผู้สัมภาษณ์ อาจจะส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงานหรือการประกอบธุรกิจของตน ทำให้การเก็บข้อมูลอาจจะไม่ได้รับคำตอบที่แท้จริงซึ่งสะท้อนถึงขีดความสามารถในการแข่งขันและความพร้อมของผู้มีส่วนได้เสีย

๓.๑๐.๒ พื้นที่และระยะทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

ขณะที่จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่จะต้องทำการเก็บข้อมูลจะมีเป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างเหล่านี้จะกระจัดกระจายอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ รวมถึงสถานที่ตั้งของบริษัทหรือกิจการเหล่านี้อาจจะมีความสลับซับซ้อน ซึ่งอาจจะเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการสำรวจวิจัยฯ ดังนั้นคณะนักวิจัยจึงได้ปรับกลยุทธ์โดยใช้การโทรศัพท์และส่งแฟกส์เอกสารไปยังองค์กรของกลุ่มตัวอย่าง

๓.๑๐.๓ ข้อมูลอาจจะไม่ได้ครอบคลุมกลุ่มประชากรอย่างเพียงพอ

การสำรวจวิจัยฯ ครั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามอาจจะเป็นพนักงานหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการตอบแบบสอบถามหรือการให้สัมภาษณ์ ซึ่งเป้าหมายหลักของการศึกษาครั้งนี้จะมุ่งเน้นที่จะเก็บข้อมูลจากเจ้าของธุรกิจหรือผู้บริหารระดับสูง ดังนั้นข้อมูลที่ได้รับอาจจะไม่ได้สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้ ทัศนคติและความเห็นของผู้มีส่วนได้เสียอย่างแท้จริง รวมถึงจากประสบการณ์การศึกษาวิจัยในหลายๆ ครั้ง กลุ่มตัวอย่างของผู้ใช้บริการมุ่งที่จะให้คำตอบที่เป็นกลางๆ หรือมีความเกรงใจที่จะตอบว่าดีที่สุดหรือแย่ที่สุด อันเนื่องมาจากวัฒนธรรมและค่านิยมของคนไทย สิ่งต่างๆ ที่กล่าวข้างต้นจะทำให้การสำรวจมีความคลาดเคลื่อนได้

ทั้งนี้จากปัญหาและอุปสรรคต่างๆดังกล่าวข้างต้นอาจจะทำให้ข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจวิจัยมีความคลาดเคลื่อนและขาดความน่าเชื่อถือยกตัวอย่างเช่น เพื่อให้ได้รับความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสอบถาม คณะนักวิจัยได้มีการคัดเลือกทีมเก็บข้อมูลที่เป็นเจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัยบูรพาและนิสิตหญิงและนิสิตชาย ซึ่งได้รับการฝึกอบรมอย่างดี โดยนิสิตเหล่านี้จะได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการค้าบริการ ข้อตกลงทางการค้าที่ว่าด้วยการค้าบริการ เป็นต้น รวมทั้งฝึกซ้อมการเก็บข้อมูลหรือฝึกให้มีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า

เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามถามหรือตอบนอกเหนือจากที่มีในแบบสอบถามเป็นต้น ทั้งนี้คณะนักวิจัยจะใช้กลยุทธ์และใช้วิธีการต่างๆ เพื่อที่จะลดความคลาดเคลื่อน ความผิดพลาดและยกระดับความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น เพื่อผู้ที่นำข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจวิจัยในครั้งนี้ นำไปใช้ประกอบการตัดสินใจหรือใช้ในการอ้างอิงได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

๓.๑๐.๔ การจัดเก็บและการรักษาข้อมูลต่างๆ

เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามรู้สึกสบายใจหรือสะดวกใจในการที่จะให้ข้อมูลกับผู้สำรวจหรือทีมนักวิจัย รวมถึงบุคคลต่างๆ ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการจัดหาหรือมอบเอกสาร ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการสำรวจวิจัยในครั้งนี้กับคณะนักวิจัย เนื่องจากในเอกสารปะหน้าของแบบสอบถามจะระบุว่า “ผลของการเก็บข้อมูลครั้งนี้จะได้รับการปกปิดและเก็บเป็นความลับเพื่อการศึกษาครั้งนี้เท่านั้น” ดังนั้นข้อมูลที่ได้รับและแบบสอบถาม รวมถึงเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยจะได้รับการจัดเก็บรักษาเป็นอย่างดี ณ ศูนย์วิจัยโลจิสติกส์และการจัดการ วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ทั้งนี้ข้อมูลและเอกสารต่างๆ จะได้รับการปกปิดและเก็บรักษาเป็นความลับโดยคณะนักวิจัยจะไม่มีการเปิดเผยรายชื่อผู้หนึ่งผู้ใดหรือบริษัทใดต่อสาธารณะชนเป็น การเฉพาะเนื่องจากผลการศึกษาในโครงการศึกษาฯ ฉบับนี้จะมีส่วนสำคัญต่อความเชื่อมั่นของผู้ที่ใช้ผลจากการศึกษาครั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐซึ่งจะใช้ผลการศึกษาครั้งนี้เพื่อนำมาจัดทำแนวนโยบายใช้ในการวางแผนหรือการกำหนดท่าทีในการเจรจาต่อรอง หรือภาคธุรกิจซึ่งอาจจะใช้ผลการศึกษานี้เพื่อวางแผนกำหนดกลยุทธ์ทางธุรกิจของตน

๓.๑๑ ระยะเวลาในการทำวิจัย

รวมระยะเวลาสำหรับโครงการประมาณ ๑๒ เดือน นับตั้งแต่วันที่ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการวิจัย

ตารางที่ ๓.๑๑-๑ ระยะเวลาดำเนินงานและแผนปฏิบัติงาน

กิจกรรม / เดือน	เดือน											
	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒
๑. กำหนดขอบเขตงานวิจัยสำรวจ												
๒. กำหนดหน้าที่รับผิดชอบของนักวิจัย												
๓. ออกแบบกระบวนการวิจัยและพัฒนาเครื่องมือวิจัย												
๔. ทดสอบและแก้ไขเครื่องมือวิจัย					เก็บข้อมูลปฐมภูมิ							
๖. การเก็บข้อมูลโดยเก็บแบบสอบถาม												
๗. ประมวลผล วิเคราะห์และแปลผลการศึกษา					เก็บข้อมูลทุติยภูมิ							
๘. จัดทำและส่งมอบร่างรายงานเบื้องต้นแก่ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อให้ความเห็นชอบ												
๙. รวมรวมข้อเสนอแนะและบูรณาการเข้ากับรายงาน (ฉบับร่าง)												
๑๐. ส่งร่างรายงาน (ฉบับสมบูรณ์) แก่ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อขอความ เห็นชอบ												
๑๑. ปรับแก้ไขร่างรายงาน (ฉบับสมบูรณ์) ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ												
๑๒. ส่งมอบรายงาน (ฉบับสมบูรณ์) เพื่อขอความเห็นชอบจากผู้ทรงคุณวุฒิ												

ที่มา : คณะผู้วิจัย, ๒๕๖๑

บทที่ ๔
ผลการศึกษา

๔.๑ บทนำ

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยต้องการให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายหลัก ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มผู้ให้บริการกลุ่มผู้ใช้บริการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากกลุ่มประชากรทั้งหมด ๗ สาขาการบริการด้านโลจิสติกส์ จึงได้ทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างจากกลุ่มประชากรที่จะศึกษาภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจดังกล่าว โดยจะพิจารณาจากหน่วยงานองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่มีส่วนในการร่วมกันในการเสนอแนวทางเพื่อสร้างโอกาสของ SMEs ให้เป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ผู้วิจัยต้องการให้ผลการศึกษาครั้งนี้ครอบคลุม ดังนั้นจึงจะทำการศึกษาทัศนคติและความเห็นทั้งจากผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และหน่วยงานหรือองค์กรที่กำกับดูแลการให้บริการโลจิสติกส์สาขาต่างๆ (Regulators) ทั้งนี้เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ข้อมูลครั้งนี้เพื่อประกอบการตัดสินใจ รวมทั้งกำหนดแนวทางและกลยุทธ์เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้งเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการให้เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ผู้วิจัยจะได้ประเมินกลยุทธ์การให้บริการและการแข่งขันในธุรกิจ SMEs ของไทยของผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย เมื่อเทียบกับผู้ให้บริการจากต่างประเทศ และจะศึกษาโอกาสปัญหาและอุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับธุรกิจ SMEs ของไทย เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการ SMEs ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยและระบบเศรษฐกิจของไทย

๔.๒ การศึกษาและวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายในและภายนอก (จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค) ของธุรกิจ SMEs ของไทย

ธุรกิจ SMEs ของไทยมีการพัฒนาในด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายในและภายนอกของธุรกิจ SMEs ของไทย จำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเช่นกัน เพื่อที่จะได้ทราบสถานการณ์และสามารถติดตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะได้ปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงได้ โดยในหัวข้อนี้จะศึกษาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในของธุรกิจ SMEs ของไทย โดยแบ่งเป็นจุดอ่อน หรือจุดแข็ง และสิ่งแวดล้อมภายนอกของธุรกิจ SMEs ของไทย คือ โอกาส และอุปสรรคที่เกิดขึ้นและส่งผลต่อการดำเนินงานของธุรกิจ SMEs ของไทยในด้านต่างๆ ดังนี้

๔.๒.๑ จุดแข็ง (Strength)

๔.๒.๑.๑ ธุรกิจ SMEs ของไทยมีจุดแข็ง ด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่ศูนย์กลางของแหล่งวัตถุดิบ ที่มีเส้นทางการคมนาคมเชื่อมต่อทั้งทางบกและทางน้ำไปยังพื้นที่สำคัญในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว อันเป็นข้อได้เปรียบที่สำคัญเหนือกว่าท่าเรือคู่แข่งอื่นๆ

๔.๒.๑.๒ ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ของไทย ที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการบริหารธุรกิจ SMEs ของไทย และมีความเข้าใจต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ของไทยอย่างดี ก็ทำให้มีโอกาสขยายธุรกิจ และสร้างรายได้แก่ท่าเรือกรุงเทพได้เพิ่มมากขึ้นในอนาคต อีกทั้งยังสามารถนำพาองค์กรให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่ง และมีการพัฒนาท่าเรือในทิศทางที่เหมาะสมได้

๔.๒.๑.๓ ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ของไทย จึงมีความสัมพันธ์ที่ดี และกับหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่นในด้านการปฏิบัติงาน และการช่วยเหลือทางสังคม ซึ่งเป็นส่วนส่งเสริมสนับสนุนให้การดำเนินงานของการท่าเรือฯ ประสบความสำเร็จ

๔.๒.๑.๔ แหล่งระดมเงินทุน ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ของไทยมีความสามารถในการหาแหล่ง เงินทุนสำรองของโครงการขนาดใหญ่ ทำให้สามารถมีศักยภาพสูงในการระดมเงินทุนหรือหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำภายในประเทศเพื่อพัฒนาโครงการใหม่หรือ ขยายธุรกิจได้

๔.๒.๑.๕ ความสัมพันธ์การสื่อสารที่ดีระหว่างผู้ประกอบการและหน่วยงาน ช่วยสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างฝ่ายบริหารกับพนักงาน พนักงานจะมีค่านิยมที่ดีขององค์กร เพื่อร่วมกันนำพาองค์กรสู่วิสัยทัศน์และความยั่งยืนต่อไป

๔.๒.๒ จุดอ่อน (Weakness)

การสรรหาหรือแต่งตั้งจากบุคคลภายนอกที่ไม่มีความรู้ ประสบการณ์ และยังไม่มีความเข้าใจในกิจการพาณิชยนาวีที่ใช้เป็นพื้นฐานในการการบริหารกิจการท่าเรือ หรือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หรือผลประโยชน์ทับซ้อน อาจจะนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อการบริหารงานและกระทบต่อขวัญและกำลังใจของพนักงาน

๔.๒.๒.๑ ขาดการจัดแผนงานด้านบุคลากรที่เหมาะสม การจัดหาพนักงานเพื่อทดแทนตำแหน่งที่ว่างยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม การที่องค์กรนั้นมีแผนในการเตรียมความพร้อมสำหรับพนักงานก้าวสู่ระดับสูงขึ้น และแผนทดแทนพนักงานอย่างเป็นระบบ จะสร้างความโปร่งใส เป็นธรรมในการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งของพนักงานแต่ละระดับซึ่งมีผลต่อประสิทธิภาพของพนักงานในระยะยาวได้

๔.๒.๒.๓ รัฐบาลยังมีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการของธุรกิจ SMEs ทั้งในด้านการบริหารงาน ทำให้ไม่สามารถกำหนด ทิศทางการพัฒนาท่าเรือในระยะยาวได้อย่างชัดเจน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ก็มักจะมีการเปลี่ยนแปลงทิศทางการพัฒนาไปด้วย ซึ่งส่งผลกระทบทำให้ขาดความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของท่าเรืออย่างจริงจัง

๔.๒.๒.๔ ระบบโครงสร้างการทำงานองค์กร บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบมีขั้นตอนการทำงานซ้ำซ้อน เกิดความล่าช้า เป็นต้นทุนขององค์กร มีสายการบังคับบัญชาที่ค่อนข้างยาวหรือมีการกระจายอำนาจน้อย และไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม หน่วยงานมีการปรับตัวช้า ทำให้สูญเสียความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

๔.๒.๒.๕ เกิดปัญหาสะสมมาเป็นระยะเวลานาน กล่าวคือขาดการบังคับบัญชาที่เคร่งครัดต่อหน้าที่ความรับผิดชอบ ส่งผลให้มีการเพิกเฉยและหรือหลีกเลี่ยงหน้าที่ความรับผิดชอบ ทำให้เกิดพฤติกรรมการเอาแบบอย่างที่ไม่ดี

๔.๒.๒.๖ มีความล่าช้าในการกระบวนการปฏิบัติงาน การสนับสนุน และอุปกรณ์ไม่เหมาะสมกับลักษณะประเภทงาน ทำให้การปฏิบัติงาน การให้บริการไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลกระทบทั้งทางด้านการให้บริการ ค่าใช้จ่ายและรายได้

๔.๒.๒.๗ ภาพลักษณ์องค์กร (Brand Image) ของธุรกิจ SMEs ที่เป็นปัญหา ซึ่งส่วนใหญ่ปัญหาเกิดจากภายในและหรือภายนอกหน่วยงาน ที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้าผู้ใช้บริการทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการใช้บริการ (Brand Image) ของธุรกิจ SMEs ได้

๔.๒.๒.๘ ธุรกิจ SMEs ควรพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศในด้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานและการให้บริการ ให้สามารถบูรณาการการรับส่งข้อมูลการจัดการฐานข้อมูล หรือการสื่อสารประชาสัมพันธ์ website ให้มีความน่าสนใจ

๔.๒.๒.๙ ธุรกิจ SMEs มีข้อจำกัดในการบริหารจัดการด้านการเงินใช้ระยะเวลานานทำให้เกิดต้นทุน ทางการเงินสูงขึ้น และมีข้อจำกัดในด้านงบประมาณการลงทุนต่างๆ

๔.๒.๒.๑๐ แนวทางการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้เพิ่มขึ้น โดยท่าเรือกรุงเทพมีสินทรัพย์ที่เป็นที่ดิน อาคาร และเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่ถือครองเป็นจำนวนมาก เพื่อสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้น ให้เพียงต่อภาระการเงิน และแก้ไขปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงินในอนาคต

๔.๒.๓ โอกาส (Opportunity)

๔.๒.๓.๑ เสถียรภาพทางการเมืองภายใต้การบริหารของรัฐบาลปัจจุบัน ส่งผลให้การดำเนินโครงการของหน่วยงานในภาครัฐเกิดความต่อเนื่องและการพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็ว

๔.๒.๓.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ สนับสนุนธุรกิจ SMEs เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีการผลักดัน การพัฒนาระบบและบริการเครือข่ายธุรกิจและโลจิสติกส์ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในระยะยาว

๔.๒.๓.๓ การขยายตัวเศรษฐกิจของโลก โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียยังเป็นภูมิภาคที่ช่วยให้เศรษฐกิจโลกขยายตัวได้ เช่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน อินเดีย และจีน ยังส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทยและการนำเข้าส่งออกของประเทศ

๔.๒.๓.๔ การรวมกลุ่มและการเปิดเสรีทางการค้าเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะคู่ค้าสำคัญกับประเทศ หรือกลุ่มประเทศอื่นๆ เช่น อินเดีย จีน และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้มีการค้าที่คล่องตัวมากขึ้น และมีสินค้านำเข้า-ส่งออกมากขึ้น รวมถึงความสามารถและแนวโน้มของไทยในการขยายการค้า การลงทุนกับกลุ่มประเทศที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว (ประกอบด้วยบราซิล รัสเซีย อินเดีย จีน และแอฟริกาใต้) ซึ่งประเทศเหล่านี้ถือเป็นกลุ่มมหาอำนาจเศรษฐกิจใหม่ โดยกลุ่ม BRICS มีสัดส่วนของประชากรประมาณ ๔๐% ของประชากรโลกทั้งหมด จึงทำให้แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศของไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในด้านปริมาณการขนส่งสินค้า

๔.๒.๓.๕ ภูมิภาคอาเซียนมีประชากรเกือบ ๖๐๐ ล้านคน เมื่อรวมกันเป็นประชาคมอาเซียนแล้วจะทำให้มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน ทำให้ได้รับผลประโยชน์ด้านการค้าการขนส่งที่มากขึ้น การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น และประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นประเทศปลายทางของการลงทุนที่สำคัญ และเป็นศูนย์กลางการผลิตสำหรับภาคการผลิต นักลงทุนต่างชาติมีความสนใจที่จะลงทุน เพื่อที่จะให้ได้รับประโยชน์จากการค้าการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้น

๔.๒.๓.๖ การรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันไว้เท่ากับที่เป็นอยู่ปัจจุบัน ทำให้ลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นต้นทุนการปฏิบัติงานได้

๔.๒.๓.๗ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตการบริโภคของประชาชน ตามมาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายของประชาชนทำให้ธุรกิจการค้าปลีก มีการเติบโตอย่างก้าวกระโดด แสดงให้เห็นว่ากำลังซื้อภาคประชาชนเพิ่มสูงขึ้น หรือมีพฤติกรรมการใช้ชีวิตที่ดีขึ้นส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้ามากขึ้น

๔.๒.๓.๘ มีการรณรงค์เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ ช่วยสร้างจิตสำนึกส่งผลดีต่อภาพลักษณ์จากการประหยัดพลังงานให้องค์กรได้ ในระยะยาว

๔.๒.๔ อุปสรรค (Threats)

๔.๒.๔.๑ การขยายตัวเศรษฐกิจของโลกแม้ว่าจะเพิ่มขึ้น แต่มีแนวโน้มอัตราการขยายตัวลดลงและมีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากความผันผวนทางเศรษฐกิจโลกจากสถานการณ์วิกฤติยูโรโซนโดยเฉพาะของประเทศกรีซ ที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้ในเวลาอันสั้น ทำให้ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวและส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศอื่นๆ ทั่วโลก

๔.๒.๔.๒ โครงสร้างประชากร อัตราการเพิ่มประชากรลดลง อัตราการเพิ่มประชากรลดลง ในขณะที่คนสูงอายุเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ที่อยู่ในวัยทำงานลดลงส่งผลต่อปัญหาแรงงานขาดแคลนและทัศนคติของคนไทยที่ไม่ต้องการทำงานประเภทใช้แรงงาน ทำให้หลายอุตสาหกรรมจำเป็นต้องพึ่งพาแรงงานต่างชาติมากขึ้น

๔.๒.๔.๓ เกิดภัยธรรมชาติบ่อยครั้ง ทั้งแบบรุนแรงและภัยธรรมชาติแบบปกติ ทำให้เกิดกระทบต่อผลผลิตภาคการเกษตร อุตสาหกรรม ส่งผลต่อเนื่องถึงผลผลิตและการส่งออกสินค้าลดน้อยลง รวมทั้งภาคการขนส่งวัตถุดิบในการผลิตสินค้าทำให้การขนส่งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้าและบริการขนส่งล่าช้า ทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประกอบการ

๔.๒.๔.๔ การเปลี่ยนแปลงนโยบายราคาพลังงานทดแทนให้เป็นแบบลอยตัว ส่งผลให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศมีโอกาสสูงขึ้นกว่าปัจจุบัน สร้างความหวั่นวิตกกับนักธุรกิจที่อาจจะต้องสูญเสียความสามารถในการแข่งขันและทางการค้าให้ประเทศคู่แข่ง

๔.๒.๔.๕ การนำเอามาตรการในรูปแบบต่างๆ มาเป็นข้อกีดกันทางการค้า เช่น การใช้แรงงานหรือการค้ามนุษย์ที่ส่งผลกระทบต่อการผลิตและการส่งออกสินค้าเกษตร

๔.๓ วิเคราะห์สถานภาพผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่เป็นคนไทย

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่เป็นคนไทยส่วนใหญ่มีโครงสร้างของธุรกิจบริการเป็นลักษณะผู้ให้บริการรับเหมาช่วงงานต่อ (Sub-contractor) จากผู้ประกอบการโลจิสติกส์จากบริษัทต่างชาติ มีลักษณะเป็นธุรกิจดั้งเดิม มีเจ้าของคนเดียว การบริหารงานจะเป็นลักษณะครอบครัว และส่วนมากเป็น SMEs อาจตั้งเป็นรูปแบบบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือไม่มีการจัดตั้งเป็นนิติบุคคล ดังนั้นเมื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการรับเหมาช่วงงานโลจิสติกส์ (Logistics Outsourcing) โดยเฉพาะเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่ง การให้บริการให้เช่าสินทรัพย์ทางโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการคลังสินค้า ผู้ให้บริการแรงงาน ผู้ให้บริการเครื่องมือทุ่นแรง ผู้ให้บริการบรรจุตู้ เช่น รถบรรทุก อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า ซึ่งมีลักษณะเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Service Provider: LSP) รวมไปถึงการให้บริการเป็นตัวแทนออกของ เป็นต้น ในขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติจะมีลักษณะเป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Third Party Logistics: ๓PLs) ซึ่งเป็นการบริการแบบครบวงจรหรือเป็นมืออาชีพ และได้รับผลตอบแทนสูงกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Service Provider: LSP) โดยมีปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๔.๓.๑ ชื่อเสียงและประสบการณ์ในการให้บริการบริษัทต่างชาติที่เข้ามาประกอบการในประเทศไทยส่วนมากมีประสบการณ์ในการให้บริการมาเป็นระยะเวลานาน จึงมีระบบการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งมีเครือข่ายหรือขอบเขตการให้บริการกว้างขวางทั่วโลก สามารถตอบสนองความต้องการ เช่น Excel, Nippon Express, NYK Logistics, Danzas-DHL, UPS, Schenker เป็นต้น

๔.๓.๒ ความเข้าใจในธุรกิจและการให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการของไทยส่วนใหญ่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มที่ ๑ ที่เป็นการขนส่งเท่านั้น จึงมีความเข้าใจในขอบเขตการให้บริการด้านโลจิสติกส์ อย่างจำกัด และมีเพียงส่วนน้อยที่สามารถพัฒนาตนเองให้สามารถให้บริการแบบตารางและการขนส่งแบบประจำ หรือการให้บริการแบบ Contract Logistics ที่ผนวกหรือขยายขอบเขตงานบริการด้านโลจิสติกส์ให้กว้างขวางมากขึ้น

๔.๓.๓ คุณภาพของทีมงานและความสามารถในการปรับปรุงการบริการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากบุคลากรของผู้ประกอบการของประเทศไทยขาดความรู้ ความเข้าใจในการดูแล และการบริหารด้านโลจิสติกส์ทางธุรกิจให้แก่ลูกค้า ในขณะที่บุคลากรของผู้ประกอบการต่างชาติ สามารถให้คำแนะนำการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับลูกค้าแต่ละราย เพื่อช่วยลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๓.๔ แผนการดำเนินงานในระยะยาว ผู้ประกอบการของประเทศไทยส่วนใหญ่ยังขาดแผนการดำเนินงานในระยะยาว ทำให้ไม่มีการลงทุนด้านสินทรัพย์ เทคโนโลยี เพื่อสร้างความมั่นใจในการให้บริการแก่ลูกค้า รวมถึงการวางแผนด้านบุคลากรของผู้ประกอบการที่ให้บริการแก่ลูกค้าด้วย

๔.๓.๕ ความสามารถด้านเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการต่างชาติได้เปรียบผู้ประกอบการไทยมากที่สุด เนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนสูง และต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษา ทำความเข้าใจระบบเพื่อนำมาใช้งานนาน รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัย

๔.๔ องค์ประกอบของบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ปัจจุบัน ขอบเขตของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Industry) ยังไม่มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน โดยจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและต่างประเทศ สามารถสรุปคำนิยามและองค์ประกอบของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ได้ดังนี้

๑) กลุ่มกิจกรรมหลักของบริการโลจิสติกส์สินค้า (Core Freight Logistics Services)

ซึ่งเป็นกลุ่มกิจกรรมบริการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์และควรผูกพันให้มีการเปิดเสรีอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- บริการจัดการสินค้า (Cargo Handling Services) ได้แก่ บริการของท่าหรือสถานีขนส่งสินค้า บริการบรรจุและขนถ่ายสินค้าหรือสัมภาระผู้โดยสาร
- บริการเก็บรักษาและคลังสินค้า (Storage and Warehousing Services) ได้แก่ รวมทั้งบริการเก็บรักษาและคลังสินค้าแช่เย็น แช่แข็ง ของเหลว ก๊าซ และสินค้าทั่วไป บริการศูนย์กระจายสินค้า บริการจัดการวัสดุ บริการสถานีตู้สินค้า
- บริการตัวแทนขนส่ง (Transport Agency Services) ได้แก่ นายหน้าขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่ง นายหน้าให้เช่าระวางขนส่ง บริการรวบรวมและคัดแยกสินค้า ตัวแทนออกของ และการจัดตารางการบรรทุกสินค้า
- บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง (Other Auxiliary Services) ได้แก่ บริการตรวจสอบค่าระวาง บริการจัดเตรียมเอกสารขนส่ง บริการบรรจุภัณฑ์ บริการตรวจสอบสินค้า บริการชั่งน้ำหนักและสุ่มตรวจ บริการรับส่งสินค้าภายในพื้นที่ (Local Pick Up and Delivery) บริการให้เช่า ตู้สินค้า บริการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) เป็นต้น

๒) กลุ่มกิจกรรมบริการโลจิสติกส์สินค้าที่เกี่ยวเนื่อง (Related Freight Logistics Services) เป็นกิจกรรมเสริมที่ช่วยให้กิจกรรมบริการโลจิสติกส์หลักเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ได้แก่

- บริการขนส่งสินค้า (Freight Transport Services) ได้แก่
  - บริการขนส่งสินค้าทางทะเล
  - บริการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ
  - บริการขนส่งสินค้าทางอากาศและบริการให้เช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ
  - บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ
  - บริการขนส่งสินค้าทางถนนและบริการให้เช่ารถยนต์
  - บริการโลจิสติกส์อื่นๆ (Other Related Logistics Services) ได้แก่ บริกาทดสอบและวิเคราะห์ทางเทคนิค บริการจัดส่งเอกสาร (Courier) บริการตัวแทนนายหน้า บริการค้าส่ง บริการค้าปลีก บริการจัดการสินค้าคงคลัง บริการประกอบสินค้า บริการคัดแยกประเภทสินค้า เป็นต้น

๓) กลุ่มที่มิใช่กิจกรรมหลักของบริการโลจิสติกส์สินค้า (Non Core Freight Logistics Services) ได้แก่

- บริการคอมพิวเตอร์และที่เกี่ยวเนื่องกับคอมพิวเตอร์
- บริการบรรจุภัณฑ์
- บริการที่ปรึกษาด้านการจัดการโลจิสติกส์
- บริการให้เช่าอุปกรณ์

- บริการด้านอสังหาริมทรัพย์
- บริการส่งข้อมูลและข่าวสาร

๔.๕ ภาพรวมของธุรกิจบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของโลกและต่างประเทศ

โลจิสติกส์นับเป็นบริการที่มีการบูรณาการบริการหลายสาขาเข้าด้วยกัน อาทิ บริการขนส่ง สื่อสาร จัดจำหน่าย และบริการธุรกิจ เป็นต้น ซึ่งในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศนั้นจะแบ่งภาระงานที่เกี่ยวกับการเปิดเสรีบริการออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนที่ ๑ เป็นการกำหนดกรอบและกติกาในการเปิดเสรี และส่วนที่ ๒ เป็นการทำข้อผูกพันที่ระบุรูปแบบและระดับของการเปิดเสรี

๔.๕.๑ กรอบและกติกาในการเปิดเสรี

กรอบและกติกาในการเปิดเสรีของความตกลงการค้าเสรีบริการโดยส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเป็นความตกลงการค้าบริการทั่วไป (General Agreement on Trade in Services - GATS) ขององค์กรการค้าโลก (WTO) และความตกลงการค้าเสรีที่ไทยเจรจาไว้ในเวทีการเจรจาระดับทวิภาคี (Bilateral FTA) และอาเซียนนั้น ส่วนใหญ่จะแบ่งองค์ประกอบที่สำคัญเป็นส่วนๆ ดังนี้

๔.๕.๑.๑ ขอบเขตและคำนิยาม

เป็นส่วนที่กำหนดขอบเขต (Scope) คำนิยาม (Definition) ที่ใช้ในความตกลง และการปฏิเสธ การให้ผลประโยชน์จากการเปิดเสรี (Denial of Benefits) ทั้งนี้ในเวทีการเจรจาการค้าของโลกนั้น เป็นที่ยอมรับว่าการค้าบริการสามารถจำแนกได้ ๔ รูปแบบ (Mode) ได้แก่

- Mode ๑ การค้าบริการข้ามพรมแดน (Cross Border Supply) โดยอนุญาตให้บริการของต่างชาติเข้ามาในดินแดนของชาติตน
- Mode ๒ การบริโภคหรือซื้อบริการในต่างประเทศ (Consumption Abroad) โดยอนุญาตให้ผู้บริโภคต่างชาติเข้ามารับบริการในดินแดนของตน
- Mode ๓ การจัดตั้งทางพาณิชย์ (Establishment of Commercial Presence) โดยอนุญาตให้คนต่างชาติมาจัดตั้งกิจการในดินแดนของตน
- Mode ๔ การเคลื่อนย้ายของบุคคลธรรมดา (Movement of Natural Person) โดยอนุญาตให้คนต่างชาติเข้ามาพำนักและทำงานในดินแดนของตนได้ชั่วคราว

อนึ่ง ความตกลงการค้าเสรีของนานาประเทศมักไม่รวมบริการโลจิสติกส์บางประเภทว่าเป็นส่วนหนึ่งของบริการที่ต้องเปิดเสรี ได้แก่

- บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ทั้งแบบประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิการบินที่อยู่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการเดินอากาศ (ซึ่งปกติสิทธิการบินจะไม่ครอบคลุมถึงบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การขายและการตลาดบริการขนส่งทางอากาศ และบริการระบบสำรองที่นั่งทางคอมพิวเตอร์ ซึ่งชาติภาคีอาจพิจารณานำมาเจรจาในการเปิดเสรีการค้าได้)

๔.๕.๑.๒ พันธกรณีทั่วไป

เป็นส่วนที่กำหนดพันธกรณีเรื่องต่างๆ (Obligations) อาทิ

- การให้การปฏิบัติต่อชาติภาคีเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation Treatment - MFN)
- ความโปร่งใสของการให้ข้อมูลแก่ชาติภาคี (Transparency)

- การที่รัฐให้หลักประกันแก่ชาติภาคีว่ากฎระเบียบภายในประเทศ (Domestic Regulation) ที่มีผลกระทบต่อการค้าบริการจะมีการบริหารจัดการอย่างสมเหตุสมผล
- การที่รัฐจะพยายามให้มีการยอมรับ (Recognition) คุณสมบัติ คุณวุฒิ ประสบการณ์ทำงาน และใบอนุญาตประกอบวิชาชีพของคนชาติต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนหรือทำงานในประเทศตน
- การที่รัฐจะพยายามไม่ให้มีผู้ให้บริการที่มีอำนาจผูกขาด (Monopolies and Exclusive Service Suppliers) หรือกีดกันไม่ให้เกิดการแข่งขันการให้บริการในประเทศตน
- การใช้มาตรการปกป้องฉุกเฉิน (Emergency Safeguard Measures) ได้ชั่วคราวเมื่อพบว่าผู้ให้บริการชาติตนได้รับผลกระทบทางลบอย่างฉับพลันอันเกิดจากการเข้ามาของผู้ให้บริการต่างชาติ
- การให้รัฐมีสิทธิใช้มาตรการปกป้องดุลชำระเงิน (Safeguard Balance of Payment) ได้ในกรณีที่ประเทศประสบวิกฤติดุลชำระเงินและวิกฤติทางการเงิน
- การให้รัฐมีข้อยกเว้นทั่วไป (General Exception) ในการใช้มาตรการที่ขัดต่อการค้าเสรีได้เพื่อการปกป้องศีลธรรมอันดี ชีวิตคน สัตว์ และพืช เป็นต้น
- การให้รัฐมีข้อยกเว้นด้านความมั่นคง (Security Exception) ในการใช้มาตรการที่ขัดต่อการค้าเสรีหรือไม่เปิดเผยข้อมูลที่ขัดต่อความมั่นคงของบ้านเมืองได้
- การที่ชาติภาคีจะให้ความยืดหยุ่นแก่ประเทศกำลังพัฒนาหรือด้อยพัฒนาให้การอุดหนุน (Subsidies) แก่ผู้ให้บริการภายในประเทศของตนได้

๔.๕.๑.๓ ข้อผูกพันเฉพาะ

ข้อผูกพันเฉพาะเป็นส่วนที่กำหนดข้อผูกพันเฉพาะด้านต่างๆ (Specific Commitments) อาทิ

- การเข้าสู่ตลาด (Market Access) โดยรัฐจะอนุญาตให้คนต่างชาติเข้ามาค้าบริการในรูปแบบต่างๆ ในสาขาบริการหรือกิจกรรมบางประเภทได้ภายในกรอบข้อจำกัดและเงื่อนไขที่ระบุ ทั้งนี้ในการเจรจานั้น คู่เจรจาจะต้องพยายามเรียกร้องให้รัฐฝ่ายตรงข้ามลดหรือยกเลิกข้อจำกัดและเงื่อนไขต่างๆ ลง ได้แก่ ข้อจำกัดด้านจำนวนผู้ให้บริการ ข้อจำกัดมูลค่าบริการหรือสินทรัพย์ที่กำหนดให้ลงทุน ข้อจำกัดปริมาณบริการที่อนุญาตให้ผลิต ข้อจำกัดจำนวนคนต่างชาติที่อนุญาตให้ทำงานได้ในกิจการ ข้อจำกัดด้านรูปแบบธุรกิจต่างชาติที่อนุญาตให้เข้ามาจัดตั้ง ข้อจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติ และการทดสอบความจำเป็นทางเศรษฐกิจ (Economic Need Test)
- การให้การปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ (National Treatment) โดยรัฐจะต้องให้การปฏิบัติเท่าเทียมกับคนในชาติของตน เมื่ออนุญาตให้คนต่างชาติเข้ามาทำธุรกิจหรือให้บริการในชาติตนแล้ว
- การเปิดช่องให้ชาติภาคีสามารถเจรจาผูกพันการเปิดเสรีการค้าบริการเพิ่มเติม (Additional Commitment) ได้โดยระบุไว้ในตารางข้อผูกพัน โดยเฉพาะเรื่องการยอมรับคุณสมบัติ มาตรฐาน หรือใบอนุญาตในการให้บริการ

๔.๕.๑.๔ ความก้าวหน้าของการเปิดเสรี

เป็นส่วนที่กำหนดลักษณะการเปิดเสรีว่าควรจะมีความก้าวหน้าเพียงใด โดยครอบคลุมหัวข้อต่างๆ อาทิ

➧ การเจรจาข้อผูกพันเฉพาะ (Negotiation of Specific Commitment) โดยเป็นการเปิดช่องให้ชาติภาคีสามารถเจรจาเป็นรอบๆ ได้ เช่น ต้องเจรจาภายใน ๓ หรือ ๕ ปี นับจากความตกลงการค้าเสรีมีผลใช้บังคับ เพื่อให้การเปิดเสรีมีความคืบหน้าตามลำดับขั้น

➧ ตารางข้อผูกพันเฉพาะ (Schedules of Specific Commitments) โดยชาติภาคีแต่ละชาติจะจัดทำตารางข้อผูกพันโดยระบุเงื่อนไขต่างๆ ในการอนุญาตในการเปิดเสรี อาทิ ข้อจำกัดและเงื่อนไขในการอนุญาตให้คนต่างชาติเข้าสู่ตลาดบริการ เงื่อนไขและคุณสมบัติของการให้การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ เป็นต้น

➧ การปรับปรุงตารางข้อผูกพันเฉพาะ (Modification of Schedules) โดยจะอนุญาตให้ชาติภาคีสามารถปรับปรุงหรือถอนข้อผูกพันได้ภายหลังจากความตกลงมีผลใช้บังคับ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการถอนข้อผูกพันซึ่งทำให้สิทธิประโยชน์ของชาติภาคีอื่นลดลง ชาติที่ถอนข้อผูกพันจะต้องชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น

๔.๕.๑.๕ <u>บทบัญญัติด้านสถาบัน</u>

เป็นส่วนที่กำหนดกลไกในปรึกษาหารือและการระงับข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้น

๔.๕.๒ ตารางข้อผูกพันการเปิดเสรี

การจัดทำตารางข้อผูกพัน (Schedule of Commitments) การเปิดเสรีการค้าบริการแบ่งเป็น ๒ ประเภทหลัก ได้แก่

๑) การทำตารางข้อผูกพันในลักษณะ Positive List Approach ซึ่งระบุสาขาหรือกิจกรรมบริการที่แต่ละประเทศต้องการจะเปิดตลาดให้คนต่างชาติ หากไม่ระบุแสดงว่าจะไม่เปิดตลาด วิธีการนี้มักเป็นที่นิยมสำหรับประเทศที่ยังไม่พร้อมต่อการเปิดเสรี โดยจะผูกพันการเปิดตลาดบริการเท่ากับหรือน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด เช่น การเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีในกลุ่มประเทศที่เป็นสมาชิก WTO และอาเซียน และการจัดทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับออสเตรเลีย เป็นต้น การจัดทำตารางข้อผูกพันลักษณะ Positive List จะแบ่งข้อผูกพันเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ (๑) ข้อผูกพันทั่วไปที่ใช้บังคับทุกสาขาบริการ (Horizontal Commitment) เช่น การผูกพันเรื่องการอนุญาตให้คนต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน ๔๙% และการอนุญาตให้คนต่างด้าวต้องขอใบอนุญาตทำงานก่อนจึงจะสามารถเข้ามาทำงานได้ในสาขาบริการทุกประเภท เป็นต้น และ (๒) ข้อผูกพันเฉพาะสาขาบริการ (Sector Specific Commitment) ซึ่งเป็นการผูกพันเฉพาะการเปิดเสรีในกิจกรรมต่างๆ ภายใต้สาขาบริการแต่ละประเภท เช่น บริการธุรกิจ บริการสื่อสาร บริการก่อสร้างและวิศวกรรมที่เกี่ยวเนื่อง บริการจัดจำหน่าย บริการศึกษา บริการสิ่งแวดล้อม บริการทางการเงิน บริการสุขภาพ บริการท่องเที่ยวและเดินทาง บริการนันทนาการ วัฒนธรรม และกีฬา บริการขนส่ง และบริการอื่นๆ

๒) การทำตารางข้อผูกพันในลักษณะ Negative List Approach ซึ่งระบุสาขาหรือกิจกรรมบริการที่แต่ละประเทศไม่ต้องการจะเปิดตลาด หากไม่ระบุแสดงว่าจะเปิดตลาดให้คนต่างชาติ วิธีการนี้มักเป็นที่นิยมใช้สำหรับประเทศที่มีนโยบายในการเปิดเสรีการค้าบริการอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างสหรัฐฯ กับคู่เจรจาประเทศต่างๆ เช่น แคนาดา เม็กซิโก ออสเตรเลีย สิงคโปร์ ชิลี และจอร์แดน เป็นต้น

๔.๕.๓ ข้อจำกัดในการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

๔.๕.๓.๑ ข้อจำกัดในการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ของนานาประเทศ

จากการทบทวนและวิเคราะห์ข้อผูกพันการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ของประเทศที่เป็นสมาชิกองค์กรการค้าโลกจำนวน ๑๕๐ ประเทศ จากการสามารถจำแนกมาตรการที่เป็นข้อจำกัดที่หน่วยงานของรัฐหรือองค์กรที่มีอำนาจกำกับควบคุมบริการโลจิสติกส์นำมาใช้เป็นอุปสรรคที่การเข้าสู่ตลาดของคนต่างชาติ สรุปได้ดังนี้

๑.๑) ข้อจำกัดที่มีผลต่อการเปิดเสรีการค้าบริการรูปแบบที่ ๑ (Cross Border Supply) ได้แก่

- การกำหนดให้ผู้ให้บริการจะต้องจดทะเบียนในประเทศของตน
- การกำหนดให้ผู้ให้บริการต่างชาติต้องแต่งตั้งตัวแทนท้องถิ่น (Local Agent) ภายในประเทศของตน
- การกำหนดให้ผู้ให้บริการต่างชาติจะต้องมีการจัดตั้งสำนักงานหรือมีถิ่นพำนักในประเทศ
- การกำหนดให้ผู้ให้บริการจะต้องได้รับอนุญาตหรืออนุมัติจากหน่วยงานของรัฐจึงจะให้บริการได้
- กำหนดให้ผู้ให้บริการต่างชาติจะต้องใช้บริการของผู้ให้บริการที่มีอำนาจผูกขาด
- การกำหนดกฎระเบียบกำกับผู้ให้บริการต่างชาติในการเข้าถึงโครงข่ายอินเตอร์เน็ตหรืออิเล็กทรอนิกส์รูปแบบอื่น
- การไม่อนุญาตให้โอนเงินหรือผลกำไรไปยังต่างประเทศได้โดยเสรี

๑.๒) ข้อจำกัดที่มีผลต่อการเปิดเสรีการค้าบริการรูปแบบที่ ๒ (Consumption / Purchase_Abroad) ได้แก่

- การกำหนดให้ผู้ใช้บริการจะต้องใช้บริการของผู้ให้บริการที่มีอำนาจผูกขาด
- การไม่อนุญาตให้ผู้ใช้บริการเข้าถึงโครงข่ายอินเตอร์เน็ตหรืออิเล็กทรอนิกส์รูปแบบอื่นได้โดยเสรี
- การไม่อนุญาตให้โอนเงินหรือผลกำไรไปยังต่างประเทศได้โดยเสรี
- การอนุญาตให้ผู้ใช้บริการใช้บริการได้เฉพาะธุรกิจที่มีการจัดตั้งขึ้นในประเทศเท่านั้น

๑.๓) ข้อจำกัดที่มีผลต่อการเปิดเสรีการค้าบริการรูปแบบที่ ๓ (Establishment of Commercial Presence) ได้แก่

- การจำกัดขอบเขตและกิจกรรมที่อนุญาตให้ธุรกิจต่างชาติทำได้
- การกำหนดให้คนต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนประกอบธุรกิจจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานรัฐ
- การใช้การทดสอบความจำเป็นทางเศรษฐกิจ (Economic Needs Test) เพื่อสร้างหลักประกันว่าคนชาติของตนจะได้รับสิทธิในการให้บริการได้ก่อนต่างชาติ

- การกำหนดให้ธุรกิจต่างชาติต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้คนในประเทศ
- การกำหนดให้ธุรกิจต่างชาติจะต้องมีการว่าจ้างคนท้องถิ่นทำงาน
- การกำหนดให้ธุรกิจต่างชาติจะต้องมีการลงทุนขยายกิจการอย่างต่อเนื่อง
- การกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติ
- การกำหนดสัดส่วนกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารบริษัทที่ต้องเป็นคนชาติ
- การกำหนดทุนขั้นต่ำที่ต้องลงทุนโดยคนต่างชาติ
- การกำหนดรูปแบบการจัดตั้งธุรกิจที่อนุญาตให้คนต่างชาติทำ
- การกำหนดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนได้เฉพาะการลงทุนทางตรง (Foreign Direct Investment) แต่ไม่รวมการลงทุนในหลักทรัพย์ระยะสั้น (Portfolio Investment)
- การกำหนดโควตาของใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจ
- การไม่อนุญาตให้ธุรกิจต่างชาติประกอบธุรกิจที่ผูกขาด
- การสงวนการถือหุ้นหรือลงทุนในรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทที่เป็นคู่สัญญาของรัฐบาลไว้ให้เฉพาะคนชาติ

๑.๔) ข้อจำกัดที่มีผลต่อการเปิดเสรีการค้าบริการรูปแบบที่ ๔ (Movement of Natural Person) ได้แก่

- การกำหนดประเภทของคนต่างชาติที่อนุญาตให้เข้ามาพำนักและทำงานได้ในประเทศ
- การกำหนดคุณสมบัติของบุคลากรว่าต้องมีการทดสอบ ฝึกอบรม หรือได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภายในประเทศก่อนจึงจะให้บริการในประเทศได้
- การไม่อนุญาตให้จ้างคนต่างชาติทำงานได้หากไม่มีการทดสอบตลาดแรงงาน (Labor Market Test)
- การกำหนดสัดส่วนหรือโควต้าในการว่าจ้างคนต่างชาติให้เข้ามาทำงานในธุรกิจ
- การกำหนดอาชีพที่ห้ามคนต่างชาติทำ (การกำหนดอาชีพสงวนสำหรับคนในชาติ)
- การกำหนดเงินเดือนขั้นต่ำในการว่าจ้างคนต่างชาติเข้ามาทำงานในธุรกิจ
- การกำหนดให้คนต่างชาติต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่คนชาติเมื่อเข้ามาทำงานแล้ว
- การไม่อนุญาตให้คนต่างชาติที่ว่าจ้างตนเอง (Self Employed Person) เข้ามาทำงานในประเทศ

การรวบรวมข้อมูลของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ พบว่า ไทยมีกฎระเบียบในประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ข้างต้นอยู่จำนวนมาก นอกจากนี้ บริการโลจิสติกส์บางประเภทยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำกับการให้บริการซึ่งส่วนมากเป็น

บริการมิใช่กิจการที่ต้องครอบครองยานพาหนะเพื่อการขนส่ง อาทิ ผู้รับจัดการขนส่ง ตัวแทนเรือ มารีน่า บรรจุภัณฑ์ และ Third Party Logistics เป็นต้น ทั้งนี้จากการสำรวจเบื้องต้น พบว่า กฎระเบียบฯ กระจายอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน เช่น

<u>กระทรวงคมนาคม</u> ได้แก่

- กฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย
- กฎหมายเรือไทย
- กฎหมายส่งเสริมการพาณิชยนาวี
- กฎหมายการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- กฎหมายการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
- กฎหมายการเดินอากาศ
- กฎหมายการขนส่งทางบก
- กฎหมายรถยนต์
- กฎหมายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

<u>กระทรวงการคลัง</u> ได้แก่

- กฎหมายศุลกากร

<u>กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ</u> ได้แก่

- กฎหมายไปรษณีย์

<u>กระทรวงแรงงาน</u> ได้แก่

- กฎหมายจัดหางาน
- กฎหมายกำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ

<u>กระทรวงพาณิชย์</u> ได้แก่

- กฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
- กฎหมายคลังสินค้า

<u>กระทรวงมหาดไทย</u> ได้แก่

- กฎหมายที่ดิน
- กฎหมายตรวจคนเข้าเมือง

ในภาพรวมแล้วการค้าเสรีบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนนั้นจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศสมาชิกทั้งที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา ถึงแม้ว่าผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนส่วนใหญ่จะอยู่ในประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งแสดงถึงความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนแก่ประเทศต่างๆ ทั่วโลก ทั้งนี้การบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ ก็ดำเนินงานในประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งช่วยให้ประเทศกำลังพัฒนามีโอกาสในการพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันทางธุรกิจด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ดีประเทศกำลังพัฒนาสามารถสนับสนุน ช่วยเหลือการเจรจาการค้าเสรีด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในเวทีการค้าโลกได้ ทั้งนี้แต่ละประเทศก็ควรที่จะต้องพิจารณาในเรื่องต่างๆ เช่น

- ขั้นตอนการเสนอข้อเสนอหรือข้อเรียกร้องในตลาด

- การกำหนดคำจำกัดความและความเข้าใจในขอบเขตการบริการให้ชัดเจน
- การกำหนดมาตรฐานการวัดผลกระทบ และการกำหนดมาตรการในการช่วยเหลือผู้ประกอบการต่างๆ ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
- การสร้างกลไกภายในประเทศเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยพิจารณาจากการเจรจาการค้าเสรีบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่ประสบความสำเร็จแล้ว
- การให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค การเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขัน หรือการช่วยเหลือพิเศษ แก่ผู้ประกอบการภายในประเทศ

๔.๖ บทบาทและความสำคัญของโลจิสติกส์และซัพพลายเชนระหว่างประเทศ

การประกอบธุรกิจการบริการสำหรับโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ถือว่าเป็นส่วนประกอบสำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศหรือที่เรียกว่าธุรกิจพาณิชยนาวี เป็นธุรกิจหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศทั้งในอดีต ปัจจุบันและในอนาคต สืบเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ ๙๐ เป็นการขนส่งทางทะเล รองลงมาคือการ ขนทางอากาศและการส่งทางบกตามลำดับ จากตารางที่ ๔.๑ เป็นข้อมูลการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยขาเข้าและขาออก พบว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของไทยมีอัตราการเจริญเติบโตที่มีทิศทางเพิ่มขึ้นทุกปี และมีบริการสินค้าที่คิดแปลงเป็นจำนวนเงิน ทั้งขาเข้า-ออกมีจำนวนมากมายส่งผลให้เศรษฐกิจของไทยในระดับมหาภาคมีอัตราการเจริญเติบโตเช่นเดียวกัน

ตารางที่ ๔.๖-๑ มูลค่าการขนส่งสินค้าขาเข้าระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๒ – ๒๕๔๘

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการขนส่งสินค้า	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
ทางทะเล	๑,๕๔๒,๗๘๗	๑,๖๙๘,๗๕๐	๑,๗๔๐,๖๔๗	๒,๐๒๗,๐๘๒	๒,๕๔๗,๘๒๕	๓,๒๐๑,๖๗๘
ทางบก	๖๐,๘๒๑	๕๑,๕๔๙	๖๑,๗๑๔	๗๙,๕๗๑	๑๐๒,๓๗๙	๑๓๐,๙๒๐
ทางอากาศ	๘๘๔,๑๑๐	๙๗๕,๑๓๔	๙๓๘,๕๘๔	๑,๐๐๓,๗๘๕	๑,๑๐๗,๕๗๔	๑,๓๕๙,๑๙๒
ทางไปรณียภัณฑ์	๑,๘๐๒	๑,๙๙๑	๑,๙๕๖	๒,๒๐๑	๒,๔๗๖	๒,๕๘๐
รวม	**๒,๔๘๙,๕๒๐**	**๒,๗๒๗,๔๒๓**	**๒,๗๔๒,๙๐๑**	**๓,๑๑๒,๖๓๙**	**๓,๗๖๐,๒๕๔**	**๔,๖๙๔,๓๗๐**

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, ๒๕๖๑

ตารางที่ ๔.๖-๒ มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออกระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๒ – ๒๕๔๘

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการขนส่งสินค้า	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐
ทางทะเล	๑,๘๒๙,๓๙๗	๑,๙๔๐,๓๙๓	๑,๙๔๕,๘๑๔	๒,๑๖๗,๗๑๕	๒,๕๕๕,๖๖๔	๒,๙๑๙,๒๒๓
ทางบก	๑๐๗,๓๒๖	๑๑๔,๙๐๖	๑๓๖,๘๖๖	๖๑๙๔,๑๘๓	๒๔๑,๙๖๙	๒๖๔,๔๒๔
ทางอากาศ	๘๒๐,๔๑๘	๘๓๖,๗๔๕	๘๔๙,๓๕๗	๙๖๑,๕๕๒	๑,๐๗๖,๔๗๙	๑,๒๕๒,๐๕๗
ทางไปรณียภัณฑ์	๑,๐๘๓	๙๕๕	๘๙๔	๗๗๓	๗๐๐	๕๙๕
รวม	**๒,๗๕๘,๒๒๔**	**๒,๘๙๒,๙๙๗**	**๒,๙๒๓,๙๓๒**	**๓,๓๒๔,๒๒๔**	**๓,๘๗๔,๘๑๒**	**๔,๔๓๖,๒๙๙**

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, ๒๕๖๑

ข้อดีของการขนส่งสินค้าคือสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ และมีต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น แต่การขนส่งสินค้าทางทะเลส่วนใหญ่ทั้งการส่งออกและนำเข้าสินค้าของไทยถูกสายการเดินเรือต่างชาติถึงร้อยละ ๙๐ ทำให้ไทยต้องเสียค่าระวางขนส่งให้ต่างชาติหลายแสนล้านบาทต่อปี

การศึกษาสามารถสรุปได้ว่า การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งการนำเข้าและการส่งออก มีผลส่งเสริมโดยตรงต่อเศรษฐกิจของไทยมากว่ารูปแบบอื่นๆ (ทางบก, ทางอากาศและทางไปรษณียภัณฑ์) ทั้งปริมาณและมูลค่าการขนส่งมีค่ามหาศาล ถึงแม้การขนส่งสินค้าทางทะเลจะประกอบไปด้วยผู้ให้บริการขนส่งของไทยและสายการเดินเรือต่างชาติ

โลจิสติกส์และซัพพลายเชน ถือเป็นกระบวนการส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management : SCM) ซึ่งงานโลจิสติกส์และซัพพลายเชนจะเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการโดยปัจจัยสำคัญของการนำเอาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาใช้นั้นก็เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในแต่ละกระบวนการต่างๆ ใน Supply Chain ถือเป็นจุดสำคัญที่จะสามารถกระจายต้นทุนและความเสี่ยงออกไปยังผู้บริการภายนอก (Outsourcing) จึงทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์จะต้องพัฒนาทั้งผู้ประกอบการในฐานะผู้ใช้บริการ (Service User) และผู้ให้บริการ (Logistics Service) ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญยิ่ง เป็นการขนส่งที่มีบทบาทและได้รับความนิยมสูง ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของการขนส่งทางอากาศที่มีความรวดเร็ว สะดวก และปลอดภัยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ การขนส่งทางอากาศยังจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อย่างหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งในแง่เศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในแง่การขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางอากาศกำลังมีบทบาทและความสำคัญเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เนื่องจากนโยบายการเปิดเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคี (Free Trade Agreement : FTA) ที่ได้เปิดขึ้นทั่วโลก ล้วนเป็นปัจจัยผลักดันให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มขนส่งสินค้าทางอากาศยานเติบโตและเป็นสากลมากขึ้นด้วย โดยเฉพาะการเปิดน่านฟ้าเสรีและการส่งเสริมจากรัฐบาลเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation) ของภูมิภาคเอเชีย

คลังสินค้าเป็นห่วงที่เชื่อมห่วงโซ่หนึ่งไปยังอีกห่วงโซ่หนึ่งของการกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคทั้งในประเทศและต่างประเทศ และในการเป็นห่วงเชื่อมนี้ คลังสินค้าทำหน้าที่รักษาสมดุลระหว่างการบริโภค ซึ่งมีอัตราความต้องการไม่แน่นอนและคาดการณ์ล่วงหน้าได้ยาก ส่วนการผลิตซึ่งมีอัตราของผลผลิตเป็นปริมาณที่ค่อนข้างแน่นอนกว่า แม้ว่าการผลิตสินค้าต้องอาศัยอัตราการบริโภคที่ประมาณการณ์ไว้ล่วงหน้าเป็นปัจจัยพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลก็ตาม แต่ความไม่คงที่แน่นอนของความต้องการในการบริโภคอาจทำให้เกิดความไม่สมดุลขึ้นได้ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ถ้าช่วงเวลาใดที่ผลผลิตออกมาเกินความต้องการในการบริโภค คลังสินค้าก็จะถูกใช้เป็นเครื่องมือในการสะสมปริมาณส่วนที่เกินความต้องการนั้นไว้และเมื่ออัตราความต้องการบริโภคสูงขึ้นเกินกว่าปริมาณการผลิตในช่วงเวลาใด คลังสินค้าก็จะทำหน้าที่ระบายสินค้าที่สะสมไว้นั้นออกสู่ตลาดเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการทำให้เกิดความสมดุลโดยเฉลี่ยในระยะยาว

ยิ่งกว่านั้นถ้าหากการผลิตเกิดอุปสรรคขัดข้องทำให้ไม่สามารถผลิตสินค้าได้ สินค้าที่อยู่ในคลังสินค้าก็จะถูกนำออกมาสู่ตลาดเป็นการชดเชย แม้จะไม่เพียงพอกับความต้องการของลูกค้าก็ตาม

แต่ก็เป็นส่วนที่ช่วยลดภาวะความขาดแคลนของสินค้าลงได้ระดับหนึ่ง แม้ว่าในปัจจุบันมีการบริหารงานภายใต้กรอบแนวคิดใหม่ๆ เกิดขึ้นมากมายตั้งแต่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ บูรณาการด้านโซ่อุปทาน การตอบสนองอย่างรวดเร็ว (Quick Response) และมีการจัดส่งแบบทันเวลาพอดี (Just-In-Time Delivery) แต่คลังสินค้าก็ยังคงต้องมีอยู่ต่อไป เพียงแค่ต้องเปลี่ยนแปลงบทบาทจากเดิมเท่านั้นเอง

ศักยภาพของการจัดเก็บสินค้าและการกระจายสินค้า เป็นอีกหนึ่งตัวแปรสำคัญในการบริหารโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานและการขยายเครือข่ายการขนส่งระดับโลก คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ทำหน้าที่เป็นส่วนเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค ในการจัดเก็บผลิตภัณฑ์ต่างๆ เผื่อไว้สำหรับรองรับความไม่แน่นอนของอุปสงค์และอุปทาน โดยมีการจัดเก็บตั้งแต่วัตถุดิบ สินค้าระหว่างรอการผลิต และสินค้าสำเร็จรูปที่รอการจัดส่ง ผู้ประกอบการคงทราบดีว่า คลังสินค้าเป็นเรื่องสำคัญที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความคล่องตัวในการดำเนินการและการประสานงานระหว่างต้นทางจนถึงปลายทาง

ในอดีตการจำกัดการค้าบริการสร้างอุปสรรคในการแข่งขันและยังเพิ่มค่าใช้จ่าย ซึ่งมักทำให้ราคาสินค้าและบริการสูงกว่าราคาที่จะสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ ดังนั้นจึงมีแนวคิดที่เปิดเสรีการค้าบริการในภาคส่วนนี้มากขึ้นทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา โดยการเปิดเสรีการค้าบริการภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (The General Agreement Trade in Services: GATS)

สำหรับกิจการคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ของประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีการพัฒนาการจัดการที่ดีเท่าใดนัก โดยเฉพาะในส่วนของผู้ให้บริการขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งมีจำนวนมากรายและมีการแข่งขันกันสูง ยิ่งไปกว่านั้น ประเทศไทยกำลังจะเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ซึ่งเป็นบริการอีกรายการหนึ่งที่หลายประเทศเรียกร้องให้ประเทศไทยขยายการเปิดเสรีในส่วนนี้ ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้ต่างชาติสามารถเข้ามาลงทุนด้านคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าในประเทศไทยได้อย่างเสรี ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์อย่างรอบคอบ ถึงผลดีและผลเสียของการเปิดเสรีการค้าบริการจัดเก็บและคลังสินค้าเพื่อพิจาณาความพร้อมของผู้ประกอบการไทยและเสนอแนะแนวทางในการกำหนดท่าทีในการรองรับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นหากมีการเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในอนาคต

ธุรกิจการให้บริการเก็บรักษาและคลังสินค้า จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการด้านการบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้า โดยให้บริการจัดเก็บสินค้าทั่วไป สินค้าแช่เย็น/แช่แข็ง และสินค้าอื่นๆ จุดประสงค์หลักในการประกอบกิจการเพื่อจัดเก็บสินค้าและรักษาสินค้าได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยกิจกรรมการขายสินค้าจะไม่เกี่ยวข้องกับการให้บริการประเภทนี้ ผู้ประกอบการคลังสินค้าสามารถเสนอบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนได้ เช่น การติดฉลาก การคัดแยกสินค้า การควบคุมสินค้าคงคลัง การประกอบชิ้นส่วน การจัดการคำสั่งซื้อและการเติมเต็มสินค้า การจัดสินค้าและบรรจุหีบห่อ การติดป้ายราคา และจัดส่งสินค้า ส่วนของคลังสินค้าทัณฑ์บนซึ่งตั้งอยู่ในเขตปลอดอากรก็รวมอยู่ในธุรกิจประเภทนี้ด้วย

การเปิดเสรีการค้าบริการด้านการเก็บรักษาและคลังสินค้า ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services: GATS) ถือเป็นความตกลงระดับพหุภาคีว่า

ด้วยการค้าบริการฉบับแรกที่มีผลผูกพันทางกฎหมายระหว่างประเทศ โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๘ ความตกลงดังกล่าวได้กำหนดกรอบในการเจรจาเพื่อการเปิดเสรีการค้าบริการและวางระเบียบวินัยกำกับดูแล เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการค้าบริการระหว่างประเทศมากขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกองค์กรการค้าโลก โดย GATS มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้การค้าบริการระหว่างประเทศมีการขยายตัวภายใต้เงื่อนไขความโปร่งใสและการเปิดเสรีแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ และเป็นหลักการให้รัฐบาลของประเทศสมาชิกถือปฏิบัติ

ปัจจุบันสมาชิกองค์การการค้าโลกต้องการให้มีการขยายการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมากขึ้น และกำลังเจรจาเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับการรวมกลุ่มกิจกรรมบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเข้าไว้ด้วยกันเพื่อเป็นกรอบที่ชัดเจนในการเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในอนาคต กรอบการเจรจาการเปิดตลาดบริการภายใต้ GATS ครอบคลุมสาขาบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่เกี่ยวเนื่องหลายกิจกรรม แต่ยังกระจัดกระจายอยู่ในหลายสาขาหลัก และหลายสาขาย่อย จึงทำให้กรอบการเจรจาในสาขานี้ยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๘ กลุ่ม Friend of Logistics ได้จัดทำบัญชีรายการบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (Logistics Services Checklist) โดยแบ่งโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ออกเป็น ๓ กลุ่มหลัก ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. กลุ่มกิจกรรมหลักของบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (Core Freight Logistics Services)

๒. กลุ่มกิจกรรมบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่เกี่ยวเนื่อง (Related Freight Logistics Services)

๓. กลุ่มที่ไม่ใช่กิจกรรมหลักของบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (Non-Core Freight Logistics Services)

ขณะที่การจัดทำเขตการค้าเสรีเป็นความตกลงระหว่าง ๒ ประเทศขึ้นไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกันให้เหลือน้อยที่สุด เพื่อให้เกิดการค้าเสรีระหว่างกัน และปัจจุบันประเทศต่างๆ ก็ได้ขยายขอบเขตของการเปิดเสรีทางการค้าให้ครอบคลุมการค้าด้านบริการอาทิ บริการท่องเที่ยว การรักษา พยาบาล การสื่อสาร การขนส่ง ฯลฯ พร้อมกับความร่วมมือในด้านต่างๆ เช่น การลงทุน การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วย สำหรับข้อตกลงฉบับแรกที่ไทยจัดทำคือข้อตกลงเขตการค้าอาเซียน (ASEAN Free Trade Area) หรือที่เรียกว่า AFTA ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕

การเปิดเขตการค้าเสรีภาคการค้าบริการ ประเทศไทยถือเป็นประเทศหนึ่งที่ต่างชาติหรือคู่เจรจาการทำเขตการค้าเสรีของไทยพยายามที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเปิดเสรีทางด้านนี้ ดังนั้นก่อนที่จะทำการเปิดเสรีภาคการบริการจึงควรมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้และประเมินส่วนได้ส่วนเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ที่ประกอบการ โดยคนไทยว่าจะส่งผลกระทบอย่างไรต่อกลุ่มผู้บริการเหล่านี้ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ของไทยให้มีการเติบโตที่ดียิ่งขึ้นไป

ปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริการสื่อสารโทรคมนาคมนั้นเป็นไปอย่างรวดเร็ว การไหลเวียนของข่าวสารข้อมูลเป็นไปอย่างฉับไว ประชากรทั่วโลกสามารถทราบข้อมูลข่าวสารได้เกือบจะพร้อมกันด้วยความเอื้ออำนวยของเทคโนโลยี

การสื่อสาร แต่การได้มาซึ่งความรวดเร็วของข้อมูลข่าวสารนั้นอาจต้องแลกมาด้วยค่าใช้จ่ายสูงสำหรับอุปกรณ์และเครื่องมือสื่อสาร ทั้งในเรื่องการใช้งาน ดังนั้นจึงมีบุคคลบางกลุ่มเท่านั้นที่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเหล่านี้ได้

ให้บริการและรับภาระสนับสนุนให้เป็นบริการที่ราคาถูกและทุกคนสามารถใช้บริการได้โดยตลอด ท่ามกลางความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสาร การบริการรับส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์ทางไปรษณีย์นั้นเป็นการบริการดั้งเดิมที่มีราคาถูก ประชาชนสามารถรับภาระค่าใช้จ่ายได้ ประกอบกับข้อมูลสื่อสารบางประเภทไม่มีความจำเป็นต้องมีความรวดเร็วฉับไวมากนัก จึงทำให้บริการไปรษณีย์เป็นทางเลือกที่จำเป็นต้องคงอยู่ และมีแนวโน้มของความจำเป็นเพิ่มขึ้นตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

อย่างไรก็ตาม ทิศทางของการพัฒนาเศรษฐกิจของโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปสู่การแข่งขันเสรีทำให้บริการสาธารณะต่างๆ รวมทั้งการบริการไปรษณีย์ซึ่งเป็นบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานที่รัฐจำเป็นต้องเปิดตลาดเพื่อให้เอกชนเข้ามาแข่งขันอย่างเสรีมากขึ้น

จากแนวความคิดดั้งเดิมของภาครัฐที่เห็นว่าบริการไปรษณีย์เป็นบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็นต้องคงราคาค่าใช้บริการให้ถูกที่สุด เพื่อให้ประชาชนในระดับยากจนในชนบทสามารถใช้บริการได้ แม้ผู้ให้บริการจะต้องขาดทุนก็ตาม จึงส่งผลให้ในเรื่องการปรับอัตราค่าบริการเป็นไปได้ค่อนข้างยาก

ปัจจุบันภาครัฐได้มีความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงได้กำหนดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๔๐-๒๕๔๔) ในอันที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตโดยในส่วนที่เกี่ยวกับบริการสื่อสารนั้น ได้กำหนดแนวทางพัฒนาประการหนึ่งว่า “ปรับปรุงคุณภาพบริการไปรษณีย์ให้มีความรวดเร็วเชื่อถือได้ และกำหนดอัตราค่าบริการให้เหมาะสมในเชิงพาณิชย์เพื่อให้กิจการไปรษณีย์สามารถเลี้ยงตนเองได้” แนวทางการพัฒนาดังกล่าวนอกจากจะทำให้ผู้ให้บริการ คือ การสื่อสารแห่งประเทศไทย สามารถปรับอัตราค่าบริการให้เหมาะสมกับต้นทุนแล้วยังเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการสามารถปรับตัวเตรียมรับกับการเปิดตลาดเสรีการให้บริการในอนาคตด้วย

ประเทศไทยกำลังอยู่ในระหว่างการเปิดเสรีตลาดโทรคมนาคมและการปฏิรูประบบการกำกับดูแลกิจการโทรคมนาคม เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่มีประสิทธิผลส่วนหนึ่งของการปฏิรูปดังกล่าวคือ การให้ข้อผูกพันต่อองค์กรการค้าโลกในการเปิดเสรีบริการโทรคมนาคมพื้นฐานบางบริการ นอกจากนี้ ในช่วงที่ผ่านมา ประเทศไทยยังได้ออกกฎหมายที่สำคัญ ๒ ฉบับ คือ พ.ร.บ. องค์กรจัดสรรคลื่นความถี่และกำกับกิจการวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. ๒๕๔๓ และ พ.ร.บ. การประกอบกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. ๒๕๔๔ และอยู่ในระหว่างการจัดตั้งคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.) ขึ้นเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator)

การประเมินและกรณีศึกษาเกี่ยวกับผลของการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ถึงแม้ว่าการเจรจาในประเด็นของการประเมินผลการเปิดเสรีบริการภายใต้ข้อตกลง GATS นั้นยังไม่มีข้อสรุป แต่ก็มีงานหลายชิ้นได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบของการเปิดเสรีที่มีต่อประเทศและสาขาบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน การศึกษาถึงผลได้จากการลดการกีดกันทางการค้า ซึ่งได้ใช้แบบจำลองดุลยภาพทั่วไป (Computable General Equilibrium: CGE) ในการ

ประมาณค่าผลได้จากการยกเลิกการกีดกันทางการค้าในสาขาบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของกลุ่มประเทศ OECD และเอเชีย พบว่าผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเปิดเสรีการค้าบริการโดยรวมของทั้งโลกจะมีมูลค่าประมาณ ๑๓๐,๐๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐฯ (โดยจำแนกเป็นบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนประมาณ ๑ ใน ๓ ของมูลค่าทั้งหมด) ซึ่งมีมูลค่าเท่ากับการเปิดเสรีในสาขาการเกษตรและอุตสาหกรรมรวมกัน นอกจากนี้ ผลได้จากการเปิดเสรีมูลค่า ๑๐๐,๐๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐฯ จะตกอยู่กับประเทศจีนเพียงประเทศเดียว

บริการด้านบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของผู้ประกอบการในประเทศไทย สามารถแยกเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ ได้ ๓ กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ให้บริการที่เป็นกิจกรรมหลักของบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและบริการ กลุ่มซัพพลายเออร์ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้จำหน่ายอุปกรณ์ขนส่ง และตัวกลางรวบรวมสินค้าและบริการต่างๆ และรวมถึงกลุ่มธุรกิจที่ให้บริการแก่กิจกรรมหลัก อันได้แก่ ผู้ซ่อมบำรุงอุปกรณ์การขนส่ง บรรจุภัณฑ์และสารสนเทศ เป็นต้น

บทบาทของผู้ให้บริการบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่มีผลต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ จะเห็นได้จากการที่รัฐบาลสนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทานโดยวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ โดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การสนับสนุนให้สมาคมหรือผู้ผลิต หรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการจัดระบบการบริหารบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของสาขาการพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Tractability) และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking Ability) และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เหล่านี้จะเป็นพื้นฐานของการมุ่งพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศและสอดคล้องกับแนวนโยบายขององค์กรการค้าโลก

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้ามาลงทุนในระบบการขนส่งในประเทศไทย คือ เงินลงทุน และการสนับสนุนจากภาครัฐ ในโลกปัจจุบันนี้ การแข่งขันทางธุรกิจมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ไม่เพียงแต่ในด้านคุณภาพและราคาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่ต้องพิจารณาเพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน นอกจากนี้รูปแบบในการดำเนินธุรกิจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เครื่องมือหนึ่งซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการไม่เพียงตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้แต่ยังสามารถลดต้นทุนการผลิตให้อยู่ในระดับที่ต่ำลงด้วย คือการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ซึ่งเครือข่ายของห่วงโซ่อุปทานนี้จำเป็นต้องอาศัยระบบการจัดการขนส่งหรือระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่มีประสิทธิภาพ

สภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบันได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ประกอบกับรัฐบาลมีแนวโน้มให้ประเทศไทยเป็นผู้นำทางการค้าในเอเชียตะวันออก-เฉียงใต้ ทำให้ทุกอุตสาหกรรมมีแนวโน้มการเจริญเติบที่สูงขึ้น ซึ่งการขนส่งสินค้าได้เข้ามามีบทบาทอย่างยิ่งในทุกอุตสาหกรรม อีกทั้งประเทศไทยยังมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางและเป็นผู้นำในการขนส่งสินค้า จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้นักลงทุนรายใหม่มีความสนใจจะเข้ามาลงทุนในระบบการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ทำให้ผู้ทำการวิจัยต้องการศึกษาถึงความ

เป็นไปได้และผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกรณีเปิดเสรีภาคธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย สาขากลุ่มตัวแทนรับขนสินค้า

หลักการในการจัดทำเขตการค้าเสรีของประเทศไทย

๑. ทำในกรอบกว้าง (Comprehensive) ครอบคลุมการเปิดเสรีทั้งการค้าสินค้าและบริการและการลงทุน รวมทั้งการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่นๆ

๒. สอดคล้องกับกฎของ WTO ครอบคลุมการค้าสินค้าให้มากพอ (มาตรา ๒๔ ของGATT) และด้านบริการต้องครอบคลุมสาขาบริการให้มากพอ (มาตรา ๕ ของ GATS)

๓. ยึดหลักการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ (Reciprocate) และเกื้อกูลซึ่งกันและกัน โดยคำนึงถึงสถานะของไทยซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนา หากประเทศคู่เจรจาเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ไทยควรเรียกร้องความยืดหยุ่น เพื่อให้มีเวลาปรับตัวนานกว่าและมีภาระผูกพันน้อยกว่า

๔. ให้ครอบคลุมเรื่องมาตรการสุขอนามัย และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีอื่นๆ

๕. มีมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นกลไกในการป้องกันผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในและหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามพันธกรณี เช่น มาตรการต่อต้านการทุ่มตลาด (AD), ตอบโต้การอุดหนุน(CVD) การใช้มาตรการคุ้มกัน (Safeguards) และการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร

๖. ให้มีผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว ทั้งนี้อาจมีการเจรจาตกลงในเรื่องที่จะเป็นการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ระหว่างกันก่อน (Early Harvest)

เมื่อมีการแข่งขันสมบูรณ์ และทวีความรุนแรงขึ้นจะทำให้เหลือผู้ผลิตในตลาดเพียงไม่กี่ราย ซึ่งถือว่ามีประสิทธิภาพ/ศักยภาพสูงสุดในการแข่งขัน ขณะที่รายย่อยจะค่อยๆ หายไปในที่สุด ดังนั้น หากมองอีกด้านหนึ่งจะทำให้เกิดการผูกขาดโดยผู้ผลิตที่เหลือเพียงไม่กี่ราย และเขามีโอกาสเป็นผู้นำและผู้กำหนดให้กลไกตลาดเดินไปตามปัจจัยที่สร้างขึ้นได้ อาจส่งผลกระทบต่ออำนาจต่อรองของปัจจัยการผลิตรายย่อยในระบบการผลิต/การตลาดได้ จึงต้องมีการปรับ/พัฒนาให้เป็นคนมีคุณภาพสูงเป็นที่ต้องการของตลาดอยู่ตลอดเวลา เช่น บุคคลต้องมีการพัฒนาความรู้/ความสามารถพิเศษให้โดดเด่น/แตกต่าง/มีความเชี่ยวชาญ จึงจะไม่ตกงานและได้ค่าจ้างสูง เป็นต้น

๗. การเปิดเสรีต้องยอมรับการปรับตัว แม้จะเป็นต้นทุนแต่ต้องยอมรับการปรับระบบบริหารการผลิต การตลาด ให้มีประสิทธิภาพสูง มีความยืดหยุ่น คล่องตัว สามารถแข่งขันได้

๘. ต้องให้ความสำคัญกับการสร้างดุลยภาพของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศและภายนอก เนื่องจากภาคเศรษฐกิจที่เข้มแข็งจะสามารถรองรับภาคการผลิตได้มากพอสมควร หากเกิดผลกระทบจากระบบเศรษฐกิจการค้าภายนอก จะทำให้เราได้รับผลกระทบที่ไม่รุนแรง ดังนั้นจึงต้องเชื่อมโยงและให้ความสำคัญกับตลาดภายในประเทศและต่างประเทศควบคู่ไปพร้อมกัน เพื่อให้ไทยสามารถพึ่งพาตนเองได้มากขึ้น

๙. ผลักดันภาคเอกชนให้มีความเข้มแข็ง ภาครัฐไม่ใช่ผู้ค้าแต่เป็นผู้สนับสนุน และส่งเสริมให้ภาคเอกชนสามารถขยายการลงทุน ควบคุมช่องทางจำหน่าย ตลอดจนการทำ Branding เป็นของคนไทย โดยที่เอกชนอาจหา good partner หรือออกไปร่วมทุนกับต่างประเทศมากขึ้น ขณะที่การลงทุนจากต่างประเทศในไทยยังมีความสำคัญมากเช่นกัน

ความพร้อมในการแข่งขันของผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าของไทย

ประเทศที่ขอเปิดเสรีโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มักจะเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบ เช่น กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศไทยแล้ว สิ่งที่จะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งไทย

ถ้าเปิดเสรีให้ต่างชาติเข้ามาดำเนินธุรกิจตัวแทนขนส่ง คือ ผู้ประกอบการไทยทั้งร้อยเปอร์เซ็นต์จะลำบากมากยิ่งขึ้น เพราะเครือข่ายในการแข่งขันเป็นคนละแบบ ระบบของไทยเป็นแบบท้องถิ่น ในขณะที่ต่างชาติเป็นระบบเครือข่ายโลก เมื่อบริษัทต่างชาติเข้ามาในรูปแบบนี้ ก็จะมีความได้เปรียบทันที เพราะว่าในปัจจุบันลูกค้าต้องการบริการในรูปแบบ One Stop Service ซึ่งเป็นการบริการที่ใครคนหนึ่งสามารถให้ได้ครบทุกอย่างในเวลาเดียวกัน

สิ่งที่ไทยควรเตรียมพร้อมเพื่อแข่งขันบริการด้านการขนส่งกับต่างชาติคือ

๑. ดูแลและพัฒนาบริษัทผู้ประกอบการที่ดำเนินการขนส่งภายในประเทศให้มีมาตรฐานเทียบเท่ากับการขนส่งต่างประเทศ

๒. ควรยกเว้นภาษีให้กับผู้ประกอบการขนส่งเพื่อส่งเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้กับผู้ประกอบการรวมถึงการยกเว้นภาษีนำเข้าในการสั่งซื้อวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ จากต่างประเทศ เพื่อใช้ในการประกอบการขนส่ง

๓. ควรมีกองทุนบริการให้กู้ยืมเพื่อขยายการบริการด้านการขนส่งในอนาคต

๔. ควรจัดหลักสูตรการเรียนการสอนที่เกี่ยวกับการขนส่งในสถาบันการศึกษาที่ได้รับการรับรองจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะโดยมีศักดิ์และสิทธ์เทียบเท่าผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เป็นการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งให้มีความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพทัดเทียมต่างชาติ

๕. ควรมีมาตรการป้องกันระบบการทุจริตในหน่วยงานของรัฐ

๖. รัฐบาลควรมีการพัฒนาระบบสารสนเทศให้ครอบคลุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง

๗. จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในลักษณะ Hub และ Warehouse ทั่วทุกภาคของประเทศ

๘. ปรับปรุงระบบถนนให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั่วประเทศ

ภาคบริการโดยเฉพาะบริการสาขาโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทยเป็นภาคเศรษฐกิจที่เติบโตมากกว่าการค้าสินค้าในระยะกว่า ๑๐ ปีที่ผ่านมา ภาคบริการนี้มีมูลค่าถึงร้อยละ ๔๘ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศทั้งหมด สาขาภาคบริการที่มีสัดส่วนสูงในผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ คือ การค้าปลีก - ค้าส่ง การขนส่งและสื่อสาร การโรงแรมและภัตตาคาร ดังนั้นจึงไม่น่าแปลกใจว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งมีศักยภาพในธุรกิจบริการมากกว่า ได้ให้ความสำคัญกับการเจรจาเพื่อเปิดเสรีการค้าบริการ ทั้งในระดับพหุภาคีและทวิภาคี ในระดับพหุภาคีในกรอบองค์กรการค้าโลกนั้น การเจรจาการค้าบริการจะอยู่ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS)

ผลการศึกษาสามารถสรุปสาระสำคัญโดยสรุปของความตกลงนี้ คือ ทุกประเทศต้องปฏิบัติตามหลักการที่เรียกว่า “พันธกรณีทั่วไป” โดยไม่มีเงื่อนไข ได้แก่ การปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation) หลักความโปร่งใส การเปิดเสรีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และข้อผูกพันเฉพาะของแต่ละประเทศซึ่งมีหลักการสำคัญ ต้องแสดงแผนการลดอุปสรรคกีดกันการค้าบริการเฉพาะสาขาที่สมัครใจ โดยเปิดให้มีการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการต่างชาติ และการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ประกอบการต่างชาติและผู้ประกอบการในประเทศ

๔.๗ โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการสาขาโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย

๔.๗.๑ โอกาสในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการให้บริการของธุรกิจบริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทยส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับ Logistics Service Provider (LSP) ที่สามารถให้บริการในกิจกรรมพื้นฐาน เช่น การขนส่ง การจัดเก็บและบริหารคลังสินค้า บริการด้านพิธีการ

ศุลกากรนำเข้า-ส่งออก เป็นต้น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการมักมีลักษณะเป็นครั้งเป็นคราวไป ส่วนการให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนแบบ Third Party Logistics Provider (๓PL) โดยผู้ประกอบการไทยเองนั้นมีไม่กี่รายที่สามารถมีศักยภาพเพียงพอที่จะให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนแบบ ๓PL ในขณะที่ในประเทศพัฒนาแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนส่วนใหญ่จะสามารถให้บริการแบบ ๓PL ได้ แต่อย่างไรก็ตาม จากความพยายามในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา ทำให้ประเทศไทยถือว่ายังพอมีโอกาสในการพัฒนาธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทั้งนี้ แนวโน้มและโอกาสที่สำคัญสำหรับการส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย สรุปได้เป็นดังนี้

๑) ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยทำให้มีความเปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ เนื่องจากประเทศไทยมีพื้นที่ติดทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทั้งประเทศพม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย เวียดนาม และจีน

๒) สภาพของเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอินโดจีนที่เน้นการส่งออก (Export-oriented country) จึงมีมูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นมากเป็นลำดับ ซึ่งแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้มีความเจริญเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว แม้กระทั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในปัจจุบันพบว่ามีปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทยเพิ่มขึ้นเช่นกัน นอกจากนั้น ยังมีแนวโน้มการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ของหลายประเทศในแถบนี้รวมทั้งประเทศไทย ดังนั้น จึงเป็นโอกาสที่ช่วยสนับสนุนให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคอินโดจีน

๓) การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสนามบินอู่ตะเภาทำให้ประเทศไทยมีโอกาสกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ด้วยขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๕๕ ล้านคนต่อปี และรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ ๑.๖ ล้านตันต่อปี

๔) ปัจจุบันคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีนโยบายสนับสนุนธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ทั้งนี้ การส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของ BOI มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสนับสนุนอุตสาหกรรมการส่งออกของประเทศ โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้เห็นชอบให้ปรับปรุงประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมอยู่เดิมประเภท กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (international distribution center) เปลี่ยนมาเป็นกิจการบริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนแบบครบวงจร (logistics services provider) กำหนดเงื่อนไขว่า ผู้ขอรับการส่งเสริมจะต้องกระจายสินค้าไปต่างประเทศไม่น้อยกว่า ๕ ประเทศ และต้องให้บริการอย่างครบวงจร โดยอย่างน้อยจะต้องมีบริการขนส่ง จัดส่ง เก็บรักษา บรรจุ เป็นต้น ผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์และซัพพลายเชนแบบครบวงจร จะได้รับสิทธิประโยชน์ "ยกเว้น" อากรขาเข้าเครื่องจักร ยกเว้นภาษีเงินได้ ๕ ปีทุกเขตที่ตั้ง และหากตั้งเป็นศูนย์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนจะต้องมีที่ดินไม่น้อยกว่า ๓๐๐ ไร่, ต้องมีระบบโทรคมนาคมหลักแบบความ เร็วสูง จะได้รับสิทธิประโยชน์ "ยกเว้น" อากรขาเข้าเครื่องจักรและยกเว้นภาษีเงินได้ ๘ ปีทุกเขต

๔.๗.๒ ปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย

นับตั้งแต่ประเทศไทยเริ่มตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชนได้มีการนำเสนอประเด็นปัญหาอุปสรรคทั้งในด้านการให้บริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนและการใช้บริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย โดยแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของประเทศไทยโดย สศช. และจากเอกสารการประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง “ปัญหาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย” ได้ระบุปัญหาเกี่ยวกับผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทยเอาไว้อย่างชัดเจน โดยสรุปประเด็นปัญหาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทยใน ๕ ด้าน ดังนี้

๔.๗.๒.๑ ปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับทางด้านโลจิสติกส์ เช่น

- กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูงของรถบรรทุก
- กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร หรือระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า – ส่งออก ยังไม่รองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- ไม่มีองค์กรกลางที่รับผิดชอบด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
- ไม่มีกฎหมายกำกับ และส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (Logistics Service Provider)
- กฎหมายเฉพาะด้านการขนส่งที่ล้าสมัย และไม่ได้อิงกับกฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ

๔.๗.๒.๒ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) มีไม่เพียงพอ และไม่รองรับการเชื่อมต่อการขนส่งกับสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาคต่างๆ
- การขนส่งสินค้ารถไฟยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร เนื่องจากขาดการปรับปรุงการบริการ การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ได้อย่างเต็มที่
- ช่องทางผ่านเข้า – ออกท่าเรือแหลมฉบังมีความแออัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่มาใช้บริการ และการขยายตัวในอนาคต
- ถนนทางผ่านเข้า – ออกศูนย์กระจายสินค้าที่ลาดกระบังมีสภาพชำรุด การจราจรติดขัด ทำให้สินค้าการขนส่งสินค้าล่าช้าหรืออาจเกิดความเสียหายจากการขนส่ง

๔.๗.๒.๓ ปัญหาด้านระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลทางด้านโลจิสติกส์

- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เพื่อที่จะสามารถพัฒนาหรือนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาปฏิบัติงาน
- ไม่มีหน่วยงานกลางรับผิดชอบการพัฒนาโลจิสติกส์และซัพพลายเชนระดับชาติ โดยให้สอดคล้องทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค รวมไปถึงความสอดคล้องในการดำเนินงานระหว่างภาครัฐและเอกชน
- ขาดการวางโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านเทคโนโลยี (IT infrastructures and Network) ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน

๔.๗.๒.๔ ปัญหาด้านบุคลากรและองค์ความรู้ทางโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

- ผู้ประกอบการขาดความรู้ ความเข้าใจ ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน และการนำเทคโนโลยีมาใช้กับโลจิสติกส์และซัพพลายเชนให้เกิดประโยชน์

- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในด้านการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ที่จะสามารถถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการทั้งในระดับผู้บริหาร และระดับปฏิบัติการ

- ขาดข้อมูลด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค รวมถึงข้อมูลของทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผน วิเคราะห์และปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนให้มีความเหมาะสม

- การขาดความรู้ในการจัดการเชิงกลยุทธ์ เพื่อรับมือกับการแข่งขันกับธุรกิจข้ามชาติขนาดใหญ่

๔.๗.๒.๕ ปัญหาด้านการพัฒนาของผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

รายละเอียดของปัญหาด้านการพัฒนาของผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์และซัพพลายเชนนั้น สามารถเรียงลำดับตามสำคัญของปัญหาจากมากไปหาน้อยได้ ดังนี้

- ขาดกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

- ขาดการส่งเสริมทางด้านสิทธิพิเศษเพื่อช่วยเหลือและจูงใจในการส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการเพิ่มมากขึ้น

- ขาดความรู้ ความชำนาญ รวมถึงทักษะที่จำเป็นในการดำเนินงาน

- ผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากธนาคาร เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกัน ประกอบกับธนาคารยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินการธุรกิจด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่ดีพอ จึงเป็นอุปสรรคต่อการอนุมัติสินเชื่อให้แก่ผู้ประกอบการ ทำให้เป็นข้อจำกัดในการพัฒนา

- ซอฟท์แวร์เฉพาะด้านที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมีราคาสูงมาก และมีคุณสมบัติไม่สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการการใช้งานของผู้ประกอบการ

- สิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ ของภาครัฐไม่สนับสนุนการทำธุรกิจ

- ขาดการนำไปปฏิบัติที่ดีและการกำหนดดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานในการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนไทย ขาดเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ เนื่องจากไม่มีพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีเครือข่ายการจัดการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนที่แคบกว่าผู้ประกอบการจากต่างประเทศ

- ลูกค้าขาดความรู้ความเข้าใจ และไม่เห็นประโยชน์ในการใช้บริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนจากผู้ให้บริการเฉพาะด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

- ภาครัฐขาดการกำหนดมาตรฐานในการพัฒนาส่งเสริมระดับการให้บริการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

๔.๘ การวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย

กระบวนการวิเคราะห์ถึงศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนไทย โดยระเบียบวิธีการวิเคราะห์ จะใช้กระบวนการวิเคราะห์ผ่านทางด้าน การวิเคราะห์การตลาด เพื่อให้เห็นลักษณะสภาพสิ่งแวดล้อม ปัจจัยและโครงสร้างตลาด โดยสามารถวิเคราะห์ผ่านปัจจัยหลัก ๒ ข้อดังนี้

๔.๘.๑ พฤติกรรมของตลาดบริการ ซึ่งเป็นการมอง ลักษณะของตลาด เช่น การนำเข้า การส่งออกประเทศไทยมีลักษณะการปกครองเป็นแบบรัฐเดียวมีศูนย์รวมที่รัฐบาลกลาง ประกอบด้วย ๗๖ จังหวัด โดยมีกฎหมายกลางใช้ร่วมกัน สินค้าส่งออกที่สำคัญเป็นสินค้าทางการเกษตร ประเทศที่ส่งออกที่สำคัญคือ ประเทศ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และ สิงคโปร์ สินค้าที่นำเข้าที่สำคัญเป็น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิคส์ โดยมีแหล่งนำเข้าที่สำคัญ คือ ประเทศ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และ จีน

๔.๘.๒ การเปรียบเทียบลักษณะของการให้บริการ เช่น รายได้ ดุลการค้า ดุลบริการ ของระหว่าง ๒ ประเทศที่ต้องการเปรียบเทียบแต่ในกระบวนการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทยในบทนี้นั้น เป็นการศึกษาถึง ศักยภาพโดยรวม ดังนั้นจึงไม่ทำการเปรียบเทียบ แต่เป็นการศึกษาถึงลักษณะโดยรวมของตลาดเพื่อให้เห็นลักษณะตลาดและ สะท้อนถึงพฤติกรรมของตลาดโดยแท้จริง

๔.๙ การศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีด้าน Logistics ต่อเศรษฐกิจไทย

ปัจจุบันภายใต้ภาวะโลกาภิวัตน์ การปฏิสัมพันธ์และการค้าระหว่างประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมาก นอกเหนือจากการเพิ่มขึ้นในการค้าด้านสินค้าแล้ว การค้าด้านบริการเริ่มมีแนวโน้มปรับสูงขึ้นเช่นกัน และกระแสการเปิดเสรีทางการค้าในลักษณะการทำข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ทั้งในลักษณะพหุภาคีและแบบหลายประเทศเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ประเทศต่างๆ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบของการดำเนินนโยบายที่เกี่ยวข้องกับภาคการค้าด้านบริการล่วงหน้า เพื่อจะได้ทราบถึงแนวทางการกำหนดนโยบายและผลกระทบต่อภาคธุรกิจต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจ เพื่อจะได้ทำการแจ้งให้ภาคธุรกิจต่างๆ เตรียมพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับตน ในขณะนี้ Logistics เป็นหนึ่งในภาคบริการที่เป็นหัวข้อได้รับความสนใจในการพิจารณาเพื่อเปิดเสรีการค้า

การศึกษาเรื่องผลกระทบของการเปิดเสรีการค้าในภาคบริการส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่การศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีทางภาคบริการทั้งหมดต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ เช่น การศึกษา ซึ่งผลลัพธ์ของการศึกษาโดยส่วนใหญ่ พบว่า การเปิดเสรีด้านภาคบริการมีส่วนสนับสนุนให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ในระยะหลังเริ่มมีการศึกษาที่เน้นในภาคอุตสาหกรรมย่อย โดยเฉพาะการเปิดเสรีในด้านโทรคมนาคม ซึ่งผลลัพธ์ของการศึกษาก็เป็นลักษณะเช่นเดียวกับการเปิดเสรีด้านบริการ กล่าวคือ การเปิดเสรีด้านภาคบริการมีส่วนสนับสนุนให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ในกรณีการศึกษาถึงผลกระทบการเปิดเสรีด้านโทรคมนาคมของประเทศไทย ซึ่งทำการศึกษา ซึ่งใช้แบบจำลองเศรษฐกิจมหภาคแบบดุลยภาพทั่วไป (Computable General Equilibrium Model, CGE) ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย โดยฐานข้อมูลของแบบจำลองคือบัญชีเมตริกส์สังคม ซึ่งผลลัพธ์สรุปได้ว่า การเปิดเสรีด้านโทรคมนาคมจะส่งผลให้ GDP ของประเทศไทยเพิ่มขึ้น และสาขาอุตสาหกรรมที่มีการใช้บริการโทรคมนาคมเป็นสัดส่วนสูง

๑. รูปแบบการศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีด้านบริการต่อระบบเศรษฐกิจ

รูปแบบการศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีด้านบริการต่อระบบเศรษฐกิจของบทความทางวิชาการ สามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ แนวทางหลักๆ คือ

๑.๑ การศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีด้วยแบบจำลองดุลยภาพทั่วไป (general equilibrium) เป็นรูปแบบการศึกษาที่จะพยายามจำลองปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในระบบเศรษฐกิจ

โดยคำนึงปัจจัยทางเศรษฐกิจทุกด้านและสร้างความสัมพันธ์ต่างๆ ให้เกิดขึ้น จะให้ผลการศึกษาที่สมบูรณ์กว่าการศึกษาผลกระทบด้วยแบบจำลองเศรษฐมิติ ข้อดีที่ได้รับจากแนวทางการศึกษานี้ คือ ผลลัพธ์ที่ได้มาจะเป็นการคำนึงถึงตัวแปรทางเศรษฐกิจทุกตัว ข้อเสีย คือ ทรัพยากรและต้นทุนของการดำเนินงานมากเมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางการดำเนินการในแบบจำลองทางเศรษฐมิติ

๑.๒ การศึกษาผลกระทบโดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติ (Econometric Model) โดยเฉพาะการเน้นใช้ reduced-form model ซึ่งเป็นลักษณะของการวิเคราะห์ดุลยภาพบางส่วน (partial equilibrium) เป็นแนวทางการศึกษาที่มีข้อดี คือ สามารถดำเนินการได้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ และศึกษาได้ง่าย ประหยัดเวลาและทรัพยากรในการดำเนินการ แต่มีข้อเสีย คือ การศึกษาโดยวิธีนี้จะไม่ให้รายละเอียดขั้นตอนกลไกต่างๆ ของผลกระทบที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ยากต่อการเข้าใจกระบวนการที่เกิดขึ้นในลักษณะพลวัต

๒. แนวทางและผลของการศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีด้าน Logistics ต่อระบบเศรษฐกิจ

ขั้นตอนที่ ๑ : การวัดระดับการเปิดเสรีของภาคธุรกิจโดยการสร้างดัชนีระดับการเปิดเสรี

ขั้นตอนที่ ๒ : จะทำการเปรียบเทียบปรับระดับการเปิดเสรีให้เท่ากับระดับอัตราภาษีของภาคธุรกิจ (Tax equivalents)

ขั้นตอนที่ ๓ : จะทำการปรับลดระดับอัตราภาษีดังกล่าวใน FTAP เพื่อดูผลสะท้อนของการเปิดเสรีอุตสาหกรรมดังกล่าว

ขั้นตอนที่ ๔ : การปรับลดระดับอัตราภาษีดังกล่าวจะทำให้การลงทุนจากต่างประเทศ (FDI) ปรับตัวเพิ่มขึ้นและส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม ซึ่งท้ายที่สุดจะส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP)

ขั้นตอนที่ ๕: ผลลัพธ์ของ FTAP จะเป็นการแสดงผลลัพธ์ในระยะอีก ๑๐ ปีข้างหน้า

๒.๑ แนวทางการศึกษาของผลกระทบของการเปิดเสรีด้าน Logistics ต่อระบบเศรษฐกิจของไทยบทความนี้ จะใช้ Multiple Reduced-form Model ที่สร้างจากความสัมพันธ์โดยใช้กรอบทฤษฎี และนำผลที่ได้รับไปวิเคราะห์ต่ออีกขั้นตอนหนึ่งใน I-O Table เพื่อทราบถึงผลกระทบของการเปิดเสรีด้าน Logistics ต่ออุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องในแต่ละอุตสาหกรรม

กรอบแนวคิดทางทฤษฎีของการเปิดเสรีทางการค้าด้านบริการที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ มีความแตกต่างจากการเปิดเสรีทางการค้าด้านสินค้า

Advantage และต้นทุนต่างๆ ที่ปรับลดลงอันเป็นผลจากการกำจัดกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ แต่ในกรณีของการเสรีการค้าด้านบริการ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงข้อจำกัดการค้าต่างๆ เป็นการสร้างสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจใหม่ๆ ซึ่งสร้างโอกาสในการทำธุรกิจ แต่เนื่องจากเป็นการค้าในส่วนภาคบริการ ทำให้ธุรกิจจากต่างประเทศจำเป็นต้องทำการลงทุนในประเทศที่มีโอกาสการทำธุรกิจ รูปแบบของการลงทุนจึงเป็นในลักษณะของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

๔.๑๐ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

คณะผู้วิจัยฯได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้การส่งแบบสอบถามให้กรอกเป็นรายบุคคล ผลของการตอบแบบสอบถามสามารถสรุปได้ดังนี้

๔.๑๐.๑ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์

จากจำนวนแบบสอบถามที่สอบถามจำนวน ๕๐๐ ชุด ที่ตอบแบบสอบถามแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยแบ่งสาวนของแบบสอบถาม ดังนี้

๔.๑๐.๑.๑ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

จากแบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๑ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

ประเภท	ร้อยละ
ประเภทอาหาร	๔๘.๒๐
ประเภทเครื่องดื่ม	๑๕.๙๐
ประเภทผ้า	๒.๓๐
ประเภทเครื่องใช้ตบแต่ง	๕.๙๐
ประเภทศิลปะและของที่ระลึก	๖.๓๐
อื่นๆ	๒๑.๓๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๑ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เป็นประเภทอาหาร คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๒๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เป็นประเภทเครื่องดื่ม คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๙๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เป็นประเภทผ้า คิดเป็นร้อยละ ๒.๓๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เป็นประเภทเครื่องใช้ตบแต่ง คิดเป็นร้อยละ ๕.๙๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เป็นประเภทศิลปะและของที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ ๖.๓๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เป็นประเภทอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๓๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒ จำนวนของพนักงานในองค์กร

จำนวน	ร้อยละ
จำนวน ๑-๗ คน	๘๙.๔๐
จำนวน ๘-๒๐ คน	๒.๓๐
จำนวน ๒๑-๕๐ คน	๒.๓๐
จำนวน ๕๑-๗๕ คน	๓.๖๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลจำนวนของพนักงานในองค์กร พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีจำนวนพนักงาน จำนวน ๑-๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๔๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีจำนวนพนักงาน จำนวน ๘-๒๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๒.๓๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีจำนวนพนักงาน จำนวน ๒๑-๕๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๒.๓๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีจำนวนพนักงาน จำนวน ๕๑-๗๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๓.๖๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓ รายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือน

รายได้	**ร้อยละ**
ตั้งแต่ ๐- ๒๕,๐๐๐ บาท	๖๘.๑๐
๒๕,๐๐๑ – ๕๐,๐๐๐ บาท	๑๖.๘๐
๕๐,๐๐๑ – ๑๐๐,๐๐๐ บาท	๗.๗๐
มากกว่า ๒๐๐,๐๐๐ บาท	๒.๕๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลรายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือน พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีรายได้เฉลี่ยตั้งแต่ ๐- ๒๕,๐๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๑๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีรายได้เฉลี่ยตั้งแต่ ๒๕,๐๐๑ – ๕๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๘๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีรายได้เฉลี่ยตั้งแต่ ๕๐,๐๐๑ – ๑๐๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๗.๗๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีรายได้เฉลี่ยตั้งแต่ มากกว่า ๒๐๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๒.๕๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๔ องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา

ระยะเวลา	**ร้อยละ**
น้อยกว่า ๑ ปี	๔.๗๐
๑ – ๓ ปี	๑๗.๖๐
๓ – ๕ ปี	๒๔.๒๐
๕ – ๗ ปี	๑๐.๖๐
มากกว่า ๗ ปี	๔๑.๙๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๔ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลองค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา พบว่า ผู้ประกอบการ

โลจิสติกส์ มีตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลาน้อยกว่า ๑ ปี คิดเป็นร้อยละ ๔.๗๐ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา ๑ – ๓ ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๖๐ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา ๓ – ๕ ปี คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๒๐ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา ๕ – ๗ ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๖๐ และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มีตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลามากกว่า ๗ ปี คิดเป็นร้อยละ ๔๑.๙๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๕ กิจกรรมหลักขององค์กร

กิจกรรมหลัก	ร้อยละ
ผู้ผลิต	๔.๘๐
ผู้จำหน่าย	๕๓.๔๐
ผู้กระจายสินค้า	๑.๓๐
ผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้า	๓๖.๗๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๕ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลกิจกรรมหลักขององค์กร พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์เป็นผู้ผลิต คิดเป็นร้อยละ ๔.๘๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์เป็นผู้จำหน่าย คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๔๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์เป็นผู้กระจายสินค้า คิดเป็นร้อยละ ๑.๓๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้า คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๗๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๖ รูปแบบการบริหารจัดการองค์กร

รูปแบบ	ร้อยละ
ไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต	๘๕.๗๐
มีผู้นำกลุ่มแต่ไม่มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติของกลุ่ม	๔.๕๐
มีผู้นำกลุ่ม มีระเบียบปฏิบัติและโครงสร้างการบริหารงานกลุ่ม	๓.๖๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๖ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลรูปแบบการบริหารจัดการองค์กร พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต คิดเป็นร้อยละ ๘๕.๗๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีผู้นำกลุ่มแต่ไม่มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติของกลุ่ม คิดเป็นร้อยละ ๔.๕๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีผู้นำกลุ่ม มีระเบียบปฏิบัติและโครงสร้างการบริหารงานกลุ่ม คิดเป็นร้อยละ ๓.๖๐

๔.๑๐.๑.๒ รูปแบบและลักษณะของการดำเนินการ

จากแบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านรูปแบบและลักษณะของการดำเนินการ ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๗ แหล่งที่มาของวัตถุดิบ

แหล่งที่มา	ร้อยละ
ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด	๖๒.๒๐
ใช้วัตถุดิบภายนอกจังหวัดทั้งหมด	๗.๙๐
ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐	๒๔.๒๐
ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐	๕.๗๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๗ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลแหล่งที่มาของวัตถุดิบ พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๒๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใช้วัตถุดิบภายนอกจังหวัดทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ ๗.๙๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๒๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐ คิดเป็นร้อยละ ๕.๗๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๘ ระยะเวลาการผลิต

ระยะเวลา	ร้อยละ
ช่วงว่างจากงานประจำหรืองานเกษตร	๓.๔๐
ทำการผลิตเฉพาะบางฤดูกาล	๑๙.๗๐
ทำการผลิตเต็มเวลา	๖๘.๓๐
อื่นๆ	๘.๖๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๘ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลระยะเวลาการผลิต พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใช้ระยะเวลาช่วงว่างจากงานประจำหรืองานเกษตร คิดเป็นร้อยละ ๓.๔๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทำการผลิตเฉพาะบางฤดูกาล คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๗๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทำการผลิตเต็มเวลา คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๓๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๘.๖๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๙ แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า

แหล่งจำหน่าย	ร้อยละ
ตลาดภายในจังหวัด	๘๘.๗๐
ตลาดระหว่างจังหวัด	๑๐.๒๐
ตลาดต่างประเทศ	๑.๑๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๙ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลแหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้าตลาดภายในจังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๗๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้าตลาดระหว่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๒๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้าตลาดต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ ๑.๑๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๐ ความต่อเนื่องของตลาด

ความต่อเนื่องของตลาด	ร้อยละ
มีเฉพาะลูกค้าใหม่	๑๘.๑๐
มีลูกค้าเก่าแต่ไม่มีการสั่งซื้ออย่างสม่ำเสมอ	๘.๑๐
มีทั้งลูกค้าเก่าและใหม่และมีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ	๗๑.๕๐
อื่นๆ	๒.๓๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔๑๐-๑๐ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลแหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีเฉพาะลูกค้าใหม่ คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๑๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีลูกค้าเก่าแต่ไม่มีการสั่งซื้ออย่างสม่ำเสมอ คิดเป็นร้อยละ ๘.๑๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีทั้งลูกค้าเก่าและใหม่และมีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ คิดเป็นร้อยละ ๗๑.๕๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๒.๓๐

ตารางที่ ๔-๑๑ ช่องทางการจัดจำหน่าย

ความต่อเนื่องของตลาด	ร้อยละ
จำหน่ายเองอย่างเดียว	๗๗.๔๐
จำหน่ายเองและผ่านตัวกลาง	๑๖.๕๐
จำหน่ายเองและผ่านสื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	๖.๑๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๑๑ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลช่องทางการจัดจำหน่าย พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ช่องทางการจัดจำหน่ายจำหน่ายเองอย่างเดียว คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๔๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ช่องทางการจัดจำหน่ายจำหน่ายเองและผ่านตัวกลาง คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๕๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ช่องทางการจัดจำหน่ายจำหน่ายเองและผ่านสื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ คิดเป็นร้อยละ ๖.๑๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๒ วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่

สถานที่เก็บวัตถุดิบ	ร้อยละ
บ้านหรือสถานที่ผลิต	๗๓.๘๐
เช่าคลังสินค้าของท้องถิ่นหรือตำบล	๑๗.๔๐
ผลิตแล้วทำการจำหน่ายทันที	๘.๘๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๑๒ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลช่องทางการจัดจำหน่าย พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์สถานที่เก็บวัตถุดิบบ้านหรือสถานที่ผลิต คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๘๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์เช่าคลังสินค้าของท้องถิ่นหรือตำบล คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๔๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ผลิตแล้วทำการจำหน่ายทันที คิดเป็นร้อยละ ๘.๘๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๓ รูปแบบของการผลิตและจำหน่าย

รูปแบบของการผลิตและจำหน่าย	ร้อยละ
ผลิตตามคำสั่งซื้อและส่งให้ลูกค้าทันทีเมื่อผลิตเสร็จ	๓๖.๔๐
ผลิตและจัดเก็บเพื่อรอจำหน่าย	๖๑.๑๐
อื่นๆ	๒.๖๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๑๓ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลรูปแบบของการผลิตและจำหน่าย พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ผลิตตามคำสั่งซื้อและส่งให้ลูกค้าทันทีเมื่อผลิตเสร็จ คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๔๐ ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ผลิตและจัดเก็บเพื่อรอจำหน่าย คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๑๐ และผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๒.๖๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๔ ความสำคัญของการดำเนินการของผู้ประกอบการ

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความสำคัญ				
		๕	๔	๓	๒	๑
ความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐมีความสำคัญ	๓.๘๒	๓๒.๑๐	๓๔.๒๐	๒๑.๓๐	๗.๙๐	๔.๕๐
ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)มีความสำคัญ	๓.๖๑	๑๗.๒๐	๔๐.๙๐	๒๙.๖๐	๑๐.๐๐	๒.๓๐
ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้านมีความสำคัญ	๓.๖๙	๒๔.๙๐	๓๕.๘๐	๒๕.๘๐	๑๐.๒๐	๓.๒๐
พึงพอใจความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐ	๓.๕๓	๑๗.๖๐	๔๑.๔๐	๒๕.๓๐	๗.๗๐	๘.๑๐
พึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)	๓.๔๑	๑๐.๘๐	๔๔.๘๐	๒๖.๒๐	๑๑.๓๐	๗.๐๐
พึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้าน	๓.๕๕	๑๙.๗๐	๓๗.๑๐	๒๗.๒๐	๑๐.๒๐	๕.๗๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๑๔ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลความสำคัญของการดำเนินการของผู้ประกอบการ พบว่า ความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐมีความสำคัญ ร้อยละ ๓.๘๒ ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา(มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)มีความสำคัญ ร้อยละ ๓.๖๑ ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้านมีความสำคัญ ร้อยละ ๓.๖๙ พึงพอใจความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐ ร้อยละ ๓.๕๓ พึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา) ร้อยละ ๓.๔๑ และพึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้าน ร้อยละ ๓.๕๕

๔.๑๐.๑.๓ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

จากแบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๕ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความเข้าใจ				
		๕	๔	๓	๒	๑
ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๘๕	๒๖.๙๐	๔๑.๒๐	๒๓.๓๐	๗.๐๐	๑.๖๐
ความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๘๔	๒๖.๙๐	๔๑.๐๐	๒๓.๕๐	๕.๙๐	๒.๗๐
ความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๖๙	๒๑.๐๐	๓๗.๘๐	๓๓.๙๐	๔.๗๐	๒.๗๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๕ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (ต่อ)

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความเข้าใจ				
		๕	๔	๓	๒	๑
ความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๗๓	๑๗.๗๐	๕๑.๑๐	๒๐.๖๐	๗.๙๐	๒.๗๐
ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย)	๓.๔๖	๑๐.๙๐	๔๐.๓๐	๓๕.๗๐	๑๐.๔๐	๒.๗๐
มีความรู้และเทคนิคด้านการผลิต	๓.๔๔	๘.๔๐	๓๘.๐๐	๔๓.๔๐	๙.๑๐	๑.๑๐
มีความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	๓.๑๙	๗.๒๐	๓๐.๑๐	๔๑.๘๐	๑๗.๐๐	๓.๙๐
มีความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่	๓.๓๙	๘.๔๐	๔๓.๒๐	๓๑.๐๐	๑๔.๗๐	๒.๗๐
ทรัพยากรการผลิต (วัตถุดิบ แรงงาน เครื่องจักร) อย่างมีประสิทธิภาพ	๓.๗๓	๑๖.๓๐	๕๑.๘๐	๒๓.๕๐	๕.๗๐	๒.๗๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์	๓.๖๙	๒๑.๑๐	๔๘.๔๐	๑๕.๙๐	๘.๒๐	๖.๓๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุก	๓.๕๐	๑๘.๖๐	๔๗.๗๐	๑๒.๗๐	๗.๒๐	๑๓.๘๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือ	๒.๖๙	๖.๑๐	๒๖.๐๐	๒๗.๖๐	๑๒.๐๐	๒๘.๓๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบิน	๒.๕๔	๗.๒๐	๑๐.๘๐	๓๙.๔๐	๑๔.๒๐	๒๘.๕๐
รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๖๒	๑๘.๗๐	๓๖.๖๐	๓๙.๑๐	๑.๑๐	๔.๗๐
การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ(เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจ	๓.๔๙	๑๖.๗๐	๔๐.๐๐	๒๗.๒๐	๗.๙๐	๘.๒๐
มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับกิจการ	๓.๔๔	๑๔.๐๐	๔๑.๔๐	๒๔.๖๐	๑๕.๖๐	๔.๕๐
รูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๖๓	๑๔.๒๐	๔๘.๖๐	๒๖.๗๐	๗.๒๐	๓.๔๐
ความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้า	๓.๗๗	๒๑.๓๐	๔๓.๗๐	๒๖.๙๐	๗.๐๐	๑.๑๐
รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าของท่านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	๓.๘๒	๑๖.๗๐	๕๓.๔๐	๒๖.๕๐	๒.๓๐	๑.๑๐
ความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง)	๓.๙๒	๒๓.๑๐	๔๙.๖๐	๒๔.๙๐	๑.๑๐	๑.๓๐
ความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง การบริการหลังการขาย)	๓.๘๙	๒๓.๓๐	๔๕.๒๐	๒๙.๒๐	๒.๓๐	๐
พึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบ	๓.๘๕	๑๙.๗๐	๔๖.๒๐	๓๓.๐๐	๑.๑๐	๐
พึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้า	๓.๘๔	๒๒.๒๐	๔๒.๗๐	๓๓.๐๐	๑.๑๐	๑.๑๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๑๕ แบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน พบว่า ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๘๕ ความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๘๔ ความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๖๙ ความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีความสำคัญต่อการ

ดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๗๓ ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) ร้อยละ ๓.๔๖ มีความรู้และเทคนิคด้านการผลิต ร้อยละ ๓.๔๔ มีความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ร้อยละ ๓.๑๙ มีความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ร้อยละ ๓.๓๙ ทรัพยากรการผลิต (วัตถุดิบ แรงงาน เครื่องจักร) อย่างมีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๓.๗๓ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์ ร้อยละ ๓.๖๙ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุก ร้อยละ ๓.๕๐ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือ ร้อยละ ๒.๖๙ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบิน ร้อยละ ๒.๕๔ รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๖๒ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ(เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจ ร้อยละ ๓.๔๙ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับกิจการ ร้อยละ ๓.๔๔ รูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๖๓ ความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้า ร้อยละ ๓.๗๗ รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าของท่านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ร้อยละ ๓.๘๒ ความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง) ร้อยละ ๓.๙๒ ความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง การบริการหลังการขาย) ร้อยละ ๓.๘๙ พึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบ ร้อยละ ๓.๘๕ และพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้า ร้อยละ ๓.๘๔

๔.๑๐.๑.๔ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์

จากแบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์ ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๖ ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัย	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๑๓.๔๐
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๙.๕๐
แหล่งเงินทุน	๒๐.๖๐
สภาพเศรษฐกิจของประเทศ	๓๒.๔๐
ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๑.๓๐
ความต้องการของลูกค้า	๑๕.๔๐
การแข่งขันกับคู่แข่ง	๑.๓๐
การขาดแคลนวัตถุดิบ	๑.๓๐
คุณภาพของสินค้า	๔.๘๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๖ ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ พบว่า การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐมีความสำคัญร้อยละ ๑๓.๔๐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความสำคัญร้อยละ ๙.๕๐ แหล่งเงินทุนมี

ความสำคัญร้อยละ ๒๐.๖๐ สภาพเศรษฐกิจของประเทศมีความสำคัญร้อยละ ๓๒.๔๐ ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะมีความสำคัญร้อยละ ๑.๓๐ การขาดแคลนวัตถุดิบมีความสำคัญร้อยละ ๑.๓๐ และคุณภาพของสินค้ามีความสำคัญร้อยละ ๑.๓๐ ๔.๘๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๗ ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ	ร้อยละ
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๖๒.๐๐
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๕๕.๐๐
สภาพเศรษฐกิจของประเทศ	๔๒.๐๐
แหล่งเงินทุน	๓๙.๐๐
การแข่งขันกับคู่แข่ง	๓๕.๐๐
คุณภาพของสินค้า	๒๗.๐๐
ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๒๖.๐๐
ความต้องการของลูกค้า	๑๘.๐๐
การขาดแคลนวัตถุดิบ	๙.๐๐
	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๗ แสดงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ SMEs โดยได้แสดงระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs พบว่า ปัจจัยการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๕๕ ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ๖๒ ปัจจัยแหล่งเงินทุน ร้อยละ ๓๙ ปัจจัยสภาพเศรษฐกิจของประเทศ ร้อยละ ๔๒ ปัจจัยขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๒๖ ปัจจัยความต้องการของลูกค้า ร้อยละ ๑๘ ปัจจัยการแข่งขันกับคู่แข่ง ร้อยละ ๓๕ ปัจจัยการขาดแคลนวัตถุดิบ ๙ และปัจจัยคุณภาพของสินค้าร้อยละ ๒๗

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๘ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๘๕
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๗๕
ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๓๐
แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๒๗
ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี	๒๕
ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์	๒๐
การให้บริการหลังการขาย	๑๘
การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี	๑๒
เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ	๙
ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๘

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๘ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	ร้อยละ
ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี	๖
แหล่งเงินทุน	๕
อื่นๆ	๒
	๑๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๘ แสดงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาออกในธุรกิจ SMEs โดยพบว่าระดับความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ SMEs พบว่า ปัจจัยการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๘๕ ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ ๗๕ ปัจจัยแหล่งเงินทุน ร้อยละ ๕ ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ร้อยละ ๒๐ ปัจจัยแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๒๗ ปัจจัยระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๘ ปัจจัยขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี ร้อยละ ๖ ปัจจัยระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๓๐ ปัจจัยระบบการขนส่งสินค้าที่ดี ร้อยละ ๒๕ ปัจจัยเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๙ ปัจจัยการจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ร้อยละ ๑๒ ปัจจัยการให้บริการหลังการขาย ร้อยละ ๑๘ และอื่นๆ ร้อยละ ๒

ตารางที่ ๔.๑๐-๑๙ ความสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัย	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๒๔.๙๐
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๒๒.๐๐
แหล่งเงินทุน	๒๕.๑๐
ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์	๔.๓๐
แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๒.๕๐
ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๙.๕๐
ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี	๒.๓๐
ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๖.๘๐
ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี	๒.๕๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๑๙ ความสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจจากแบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ พบว่า การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ มีความสำคัญร้อยละ ๒๔.๙๐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความสำคัญร้อยละ ๒๒.๐๐ แหล่งเงินทุนมีความสำคัญร้อยละ ๒๕.๑๐ ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ มีความสำคัญร้อยละ ๔.๓๐ แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะมีความสำคัญร้อยละ ๒.๕๐ ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพมีความสำคัญร้อยละ ๙.๕๐ ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี มีความสำคัญร้อยละ ๒.๓๐ ระบบการกระจาย

สินค้าที่มีประสิทธิภาพ มีความสำคัญร้อยละ ๖.๘๐ และระบบการขนส่งสินค้าที่ดี มีความสำคัญร้อยละ ๒.๕๐

๔.๑๐.๑.๕ ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

จากแบบสอบถามที่สอบถามผู้ประกอบการ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๐ การใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจ

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความสำคัญ				
		๕	๔	๓	๒	๑
ลด/ ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ	๓.๗๖	๑๘.๕๐	๔๑.๒๐	๓๕.๗๐	๓.๔๐	๐
เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้น	๓.๖๙	๑๗.๒๐	๔๐.๙๐	๓๓.๗๐	๗.๐๐	๐
ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสม	๓.๗๑	๑๗.๒๐	๔๓.๕๐	๒๙.๙๐	๘.๑๐	๐
ส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการ	๓.๘๘	๒๓.๕๐	๔๓.๗๐	๒๘.๐๐	๓.๖๐	๐
ส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการ	๓.๘๗	๒๒.๔๐	๔๕.๙๐	๒๕.๘๐	๔.๗๐	๐
มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้น	๓.๗๔	๑๘.๖๐	๔๐.๓๐	๓๕.๑๐	๔.๗๐	๐
ดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	๓.๗๕	๑๕.๑๐	๔๘.๔๐	๓๐.๘๐	๔.๕๐	๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๐ การใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจ พบว่า ลด/ ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ คิดเป็นร้อยละ ๓.๗๖ เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ ๓.๖๙ ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ ๓.๗๑ ส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการ คิดเป็นร้อยละ ๓.๘๘ ส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการ คิดเป็นร้อยละ ๓.๘๗ มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้น คิดเป็นร้อยละ ๓.๗๔ และดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล คิดเป็นร้อยละ ๓.๗๕

๔.๑๐.๒ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป

จากจำนวนแบบสอบถามที่สอบถามจำนวน ๔๕๐ ชุด ที่ตอบแบบสอบถามแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยแบ่งสาวนของแบบสอบถาม ดังนี้

๔.๑๐.๒.๑ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

จากแบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๑ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

ประเภท	ร้อยละ
ประเภทอาหาร	๕๕.๑๐
ประเภทเครื่องดื่ม	๒๐.๖๐
ประเภทผ้า	๙.๔๐
ประเภทเครื่องใช้ตบแต่ง	๑.๙๐
ประเภทศิลปะและของที่ระลึก	๑.๙๐
อื่นๆ	๑๑.๒๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๑ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป เป็นประเภทอาหาร คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๑๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป เป็นประเภทเครื่องดื่ม คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๖๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป เป็นประเภทผ้า คิดเป็นร้อยละ ๙.๔๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป เป็นประเภทเครื่องใช้ตบแต่ง คิดเป็นร้อยละ ๑.๙๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป เป็นประเภทศิลปะและของที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ ๑.๙๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป เป็นประเภทอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๒๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๒ จำนวนของพนักงานในองค์กร

จำนวน	ร้อยละ
จำนวน ๑-๗ คน	๑.๙๐
จำนวน ๘-๒๐ คน	๓.๗๐
จำนวน ๒๑-๕๐ คน	๘๐.๙๐
จำนวน ๕๑-๗๕ คน	๑๓.๕๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๒ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลจำนวนของพนักงานในองค์กร พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป จำนวนของพนักงานในองค์กรจำนวน ๑-๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๑.๙๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป จำนวนของพนักงานในองค์กรจำนวน ๘-๒๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๓.๗๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป จำนวนของพนักงานในองค์กรจำนวน ๒๑-๕๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๘๐.๙๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป จำนวนของพนักงานในองค์กรจำนวน ๕๑-๗๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๕๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๓ รายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือน

รายได้	**ร้อยละ**
ตั้งแต่ ๐- ๒๕,๐๐๐ บาท	๗๓.๖๐
๒๕,๐๐๑ – ๕๐,๐๐๐ บาท	๑๑.๔๐
๕๐,๐๐๑ – ๑๐๐,๐๐๐ บาท	๑๕.๐๐
รวม	**๑๐๐.๐๐**

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๓ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลรายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือน พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือนตั้งแต่ ๐- ๒๕,๐๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๖๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือนตั้งแต่ ๒๕,๐๐๑ – ๕๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๔๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รายได้เฉลี่ยขององค์กรต่อเดือนตั้งแต่ ๕๐,๐๐๑ – ๑๐๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๐๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๔ องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา

ระยะเวลา	**ร้อยละ**
น้อยกว่า ๑ ปี	๒๒.๗๐
๑ – ๓ ปี	๓๓.๙๐
๓ – ๕ ปี	๒๖.๖๐
๕ – ๗ ปี	๕.๖๐
มากกว่า ๗ ปี	๑๑.๓๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๔ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลองค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลาน้อยกว่า ๑ ปี คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๗๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา๑ – ๓ ปี คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๙๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา ๓ – ๕ ปี คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๖๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา ๕ – ๗ ปี คิดเป็นร้อยละ ๕.๖๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลามากกว่า ๗ ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๓๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๕ กิจกรรมหลักขององค์กร

กิจกรรมหลัก	ร้อยละ
ผู้ผลิต	๔.๐๐
ผู้จำหน่าย	๒๒.๕๐
ผู้กระจายสินค้า	๙.๔๐
ผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้า	๕.๖๐
อื่นๆ	๕๖.๘๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๕ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลกิจกรรมหลักขององค์กร พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป กิจกรรมหลักขององค์กรผู้ผลิต คิดเป็นร้อยละ ๔.๐๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป กิจกรรมหลักขององค์กรผู้จำหน่าย คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๕๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป กิจกรรมหลักขององค์กรผู้กระจายสินค้า คิดเป็นร้อยละ ๙.๔๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป กิจกรรมหลักขององค์กรผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้า คิดเป็นร้อยละ ๕.๖๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป กิจกรรมหลักขององค์กรอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๘๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๖ รูปแบบการบริหารจัดการองค์กร

รูปแบบ	ร้อยละ
ไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต	๗๐.๑๐
มีผู้นำกลุ่มแต่ไม่มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติของกลุ่ม	๓.๗๐
มีผู้นำกลุ่ม มีระเบียบปฏิบัติและโครงสร้างการบริหารงานกลุ่ม	๑๖.๘๐
อื่นๆ	๗.๕๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๖ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลรูปแบบการบริหารจัดการองค์กร พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๑๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรมีผู้นำกลุ่มแต่ไม่มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติของกลุ่ม คิดเป็นร้อยละ ๓.๗๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรมีผู้นำกลุ่ม มีระเบียบปฏิบัติและโครงสร้างการบริหารงานกลุ่ม คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๘๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๗.๕๐

๔.๑๐.๒.๒ รูปแบบและลักษณะของการดำเนินการ

จากแบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านรูปแบบและลักษณะของการดำเนินการ ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๗ แหล่งที่มาของวัตถุดิบ

แหล่งที่มา	ร้อยละ
ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด	๕๖.๑๐
ใช้วัตถุดิบภายนอกจังหวัดทั้งหมด	๑๕.๒๐
ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐	๒๒.๙๐
ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐	๕.๘๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๗ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลแหล่งที่มาของวัตถุดิบ พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๑๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ใช้วัตถุดิบภายนอกจังหวัดทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๒๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐ คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๙๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐ คิดเป็นร้อยละ ๕.๘๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๘ ระยะเวลาการผลิต

ระยะเวลา	ร้อยละ
ช่วงว่างจากงานประจำหรืองานเกษตร	๗๙.๒๐
ทำการผลิตเฉพาะบางฤดูกาล	๑๕.๒๐
ทำการผลิตเต็มเวลา	๑.๙๐
อื่นๆ	๓.๗๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๘ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลระยะเวลาการผลิต พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ช่วงว่างจากงานประจำหรืองานเกษตร คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๒๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ทำการผลิตเฉพาะบางฤดูกาล คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๒๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ทำการผลิตเต็มเวลา คิดเป็นร้อยละ ๑.๙๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๓.๗๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๒๙ แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า

แหล่งจำหน่าย	ร้อยละ
ตลาดภายในจังหวัด	๑๓.๑๐
ตลาดระหว่างจังหวัด	๒๒.๗๐
ตลาดต่างประเทศ	๖๔.๒๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๒๙ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลแหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้าตลาดภายในจังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๑๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้าตลาดระหว่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๗๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้าตลาดต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๒๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๐ ความต่อเนื่องของตลาด

ความต่อเนื่องของตลาด	ร้อยละ
มีเฉพาะลูกค้าใหม่	๓๔.๑๐
มีลูกค้าเก่าแต่ไม่มีการสั่งซื้ออย่างสม่ำเสมอ	๔๙.๑๐
มีทั้งลูกค้าเก่าและใหม่และมีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ	๑๕.๐๐
อื่นๆ	๑.๙๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๐ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลความต่อเนื่องของตลาด พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ความต่อเนื่องของตลาดมีเฉพาะลูกค้าใหม่ คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๑๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ความต่อเนื่องของตลาดมีลูกค้าเก่าแต่ไม่มีการสั่งซื้ออย่างสม่ำเสมอ คิดเป็นร้อยละ ๔๙.๑๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ความต่อเนื่องของตลาดมีทั้งลูกค้าเก่าและใหม่และมีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๐๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ความต่อเนื่องของตลาดอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๑.๙๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๑ ช่องทางการจัดจำหน่าย

ความต่อเนื่องของตลาด	ร้อยละ
จำหน่ายเองอย่างเดียว	๕๒.๘๐
จำหน่ายเองและผ่านตัวกลาง	๓๗.๘๐
จำหน่ายเองและผ่านสื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	๙.๔๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๑ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลช่องทางการจัดจำหน่าย พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ช่องทางการจัดจำหน่ายเองอย่างเดียว คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๘๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ช่องทางการจัดจำหน่ายจำหน่ายเองและผ่านตัวกลาง คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๘๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ช่องทางการจัดจำหน่ายเองและผ่านสื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๘๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ช่องทางการจัดจำหน่ายเองและผ่านสื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ คิดเป็นร้อยละ ๙.๔๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๒ วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่

สถานที่เก็บวัตถุดิบ	ร้อยละ
บ้านหรือสถานที่ผลิต	๕๒.๘๐
เช่าคลังสินค้าของท้องถิ่นหรือตำบล	๓๙.๗๐
ผลิตแล้วทำการจำหน่ายทันที	๕.๖๐
อื่นๆ	๑.๙๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๒ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่ พบว่า หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่บ้านหรือสถานที่ผลิต คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๘๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่เช่าคลังสินค้าของท้องถิ่นหรือตำบล คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๗๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่ผลิตแล้วทำการจำหน่ายทันที คิดเป็นร้อยละ ๕.๖๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป วัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๑.๙๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๓ รูปแบบของการผลิตและจำหน่าย

รูปแบบของการผลิตและจำหน่าย	ร้อยละ
ผลิตตามคำสั่งซื้อและส่งให้ลูกค้าทันทีเมื่อผลิตเสร็จ	๕.๖๐
ผลิตและจัดเก็บเพื่อรอจำหน่าย	๑.๙๐
ผลิตเมื่อมีงานจำหน่ายสินค้า SMEs	๒๓.๑๐
อื่นๆ	๓๙.๕๐
รวม	๒๙.๙๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๓ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลรูปแบบของการผลิตและจำหน่าย พบว่า หน่วยงานภาครัฐและประชาชนทั่วไป รูปแบบของการผลิตและจำหน่ายผลิตตามคำสั่งซื้อและส่งให้ลูกค้าทันทีเมื่อผลิตเสร็จ คิดเป็นร้อยละ ๕.๖๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รูปแบบของการผลิตและจำหน่ายผลิตและจัดเก็บเพื่อรอจำหน่าย คิดเป็นร้อยละ ๑.๙๐ หน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รูปแบบของการผลิตและจำหน่ายผลิตเมื่อมีงานจำหน่ายสินค้า SMEs คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๑๐ และหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป รูปแบบของการผลิตและจำหน่ายอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๕๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๔ ความสำคัญของการดำเนินการของผู้ประกอบการ

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความสำคัญ				
		๕	๔	๓	๒	๑
ความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐมีความสำคัญ	๓.๘๖	๒๙.๙๐	๓๙.๕๐	๒๓.๑๐	๑.๙๐	๕.๖๐
ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)มีความสำคัญ	๓.๗๙	๒๔.๓๐	๔๓.๗๐	๒๐.๘๐	๙.๔๐	๑.๙๐
ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้านมีความสำคัญ	๓.๙๔	๒๙.๙๐	๔๓.๒๐	๑๙.๓๐	๕.๖๐	๑.๙๐
พึงพอใจความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐ	๓.๗๒	๒๒.๕๐	๓๘.๐๐	๓๐.๑๐	๗.๕๐	๑.๙๐
พึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)	๓.๖๔	๑๘.๗๐	๓๙.๗๐	๓๐.๔๐	๙.๔๐	๑.๙๐
พึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้าน	๓.๘๖	๒๖.๒๐	๓๙.๕๐	๒๘.๗๐	๕.๖๐	๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๔ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลความสำคัญของการดำเนินการของผู้ประกอบการ พบว่า ความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐมีความสำคัญ ร้อยละ ๓.๘๖ ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา(มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)มี

ความสำคัญ ร้อยละ ๓.๗๙ ความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้าน มีความสำคัญ ร้อยละ ๓.๙๔ พึงพอใจความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐ ร้อยละ ๓.๗๒ พึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา) ร้อยละ ๓.๖๔ และพึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้าน ร้อยละ ๓.๘๖

๔.๑๐.๒.๓ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

จากแบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ในด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๕ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความเข้าใจ				
		๕	๔	๓	๒	๑
ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๗๖	๒๖.๒๐	๓๕.๖๐	๒๘.๗๐	๗.๕๐	๒.๑๐
ความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๖๗	๒๒.๕๐	๓๕.๖๐	๓๐.๔๐	๙.๖๐	๒.๑๐
ความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๙๗	๓๕.๖๐	๓๗.๘๐	๑๖.๘๐	๗.๙๐	๑.๙๐
ความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๘๙	๓๑.๘๐	๓๓.๙๐	๒๐.๘๐	๗.๙๐	๑.๙๐
ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย)	๓.๔๔	๑๘.๗๐	๒๖.๔๐	๓๓.๙๐	๑๗.๓๐	๑.๙๐
มีความรู้และเทคนิคด้านการผลิต	๓.๔๕	๙.๔๐	๔๔.๙๐	๒๘.๕๐	๑๑.๖๐	๓.๘๐
มีความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	๓.๔๗	๙.๔๐	๓๙.๓๐	๓๙.๙๐	๗.๗๐	๑.๙๐
มีความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่	๓.๖๕	๑๓.๑๐	๔๗.๑๐	๓๐.๑๐	๕.๘๐	๑.๙๐
ทรัพยากรการผลิต (วัตถุดิบ แรงงาน เครื่องจักร) อย่างมีประสิทธิภาพ	๓.๖๙	๑๕.๐๐	๕๐.๙๐	๒๔.๕๐	๗.๗๐	๑.๙๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์	๓.๗๓	๑๕.๐๐	๔๕.๓๐	๓๒.๒๐	๑.๙๐	๑.๙๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุก	๓.๕๙	๑๘.๗๐	๔๗.๒๐	๒๒.๗๐	๑๑.๔๐	๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือ	๓.๒๙	๑๖.๘๐	๕๒.๘๐	๑๓.๓๐	๗.๕๐	๙.๖๐
การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบิน	๓.๑๑	๑๘.๗๐	๓๕.๖๐	๒๑.๐๐	๕.๖๐	๑๙.๑๐
รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๗๒	๑๑.๒๐	๓๐.๑๐	๓๓.๙๐	๓.๗๐	๑๙.๑๐
การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ(เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจ	๓.๘๔	๒๔.๓๐	๔๕.๓๐	๒๑.๐๐	๓.๗๐	๓.๗๐
มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับกิจการ	๓.๕๕	๑๘.๗๐	๓๓.๗๐	๓๒.๔๐	๙.๖๐	๓.๗๐
รูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ	๓.๖๙	๑๕.๐๐	๔๔.๙๐	๓๐.๘๐	๗.๕๐	๐
ความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้า	๓.๗๒	๑๖.๘๐	๔๖.๘๐	๒๔.๙๐	๙.๖๐	๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๕ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (ต่อ)

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความเข้าใจ				
		๕	๔	๓	๒	๑
รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าของท่านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	๓.๗๖	๑๖.๘๐	๔๖.๘๐	๒๘.๙๐	๕.๖๐	๐
ความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง)	๔.๑๑	๒๘.๓๐	๕๒.๖๐	๑๗.๓๐	๐	๐
ความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง การบริการหลังการขาย)	๔.๑๓	๓๒.๐๐	๔๗.๐๐	๑๙.๑๐	๐	๐
พึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบ	๔.๐๔	๒๐.๘๐	๖๐.๑๐	๑๗.๓๐	๐	๐
พึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้า	๓.๙๘	๒๒.๗๐	๕๒.๖๐	๒๑.๐๐	๑.๙๐	๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๕ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน พบว่า ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๗๖ ความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๖๗ ความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๙๗ ความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) ร้อยละ ๓.๔๔ มีความรู้และเทคนิคด้านการผลิต ร้อยละ ๓.๔๕ มีความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ร้อยละ ๓.๔๗ มีความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ร้อยละ ๓.๖๕ ทรัพยากรการผลิต (วัตถุดิบ แรงงาน เครื่องจักร) อย่างมีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๓.๖๙ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์ ร้อยละ ๓.๗๓ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุก ร้อยละ ๓.๕๙ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือ ร้อยละ ๓.๒๙ การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบิน ร้อยละ ๓.๑๑ รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๗๒ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจ ร้อยละ ๓.๘๔ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับกิจการ ร้อยละ ๓.๕๕ รูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ร้อยละ ๓.๕๙ ความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้า ร้อยละ ๓.๗๒ รูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าของท่านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ร้อยละ ๓.๗๖ ความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง) ร้อยละ ๔.๑๑ ความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง การบริการหลังการขาย) ร้อยละ ๔.๑๓ พึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบ ร้อยละ ๔.๐๔ และพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้า ร้อยละ ๓.๙๘

๔.๑๐.๒.๔ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์

จากแบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์ ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๖ ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัย	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๗.๕๐
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๑๕.๒๐
แหล่งเงินทุน	๒๔.๓๐
สภาพเศรษฐกิจของประเทศ	๓๒.๐๐
ความต้องการของลูกค้า	๑๑.๔๐
การแข่งขันกับคู่แข่ง	๓.๗๐
คุณภาพของสินค้า	๔.๐๐
อื่นๆ	๑.๙๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๖ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ พบว่า การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๗.๕๐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ ๑๕.๒๐ แหล่งเงินทุน ร้อยละ ๒๔.๓๐ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ ร้อยละ ๓๒.๐๐ ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ ๑๑.๔๐ การแข่งขันกับคู่แข่ง ร้อยละ ๓.๗๐ คุณภาพของสินค้า ร้อยละ ๔.๐๐ และอื่นๆ ร้อยละ ๑.๙๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๗ ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ

ปัจจัย	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๓.๗๐
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๑๑.๔๐
แหล่งเงินทุน	๒๘.๑๐
สภาพเศรษฐกิจของประเทศ	๒๖.๔๐
ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๑.๙๐
ความต้องการของลูกค้า	๑๕.๒๐
การแข่งขันกับคู่แข่ง	๑.๙๐
คุณภาพของสินค้า	๑๑.๙๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๗ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ พบว่า การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๓.๗๐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ ๑๑.๔๐ แหล่งเงินทุน ร้อยละ ๒๘.๑๐ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ ร้อยละ ๒๖.๔๐ ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๑.๙๐ ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ ๑๕.๒๐ การแข่งขันกับคู่แข่ง ร้อยละ ๑.๙๐ และคุณภาพของสินค้า ร้อยละ ๑๑.๙๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๘ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัย	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๒๐.๘๐
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๓๒.๐๐
แหล่งเงินทุน	๗.๕๐
ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์	๗.๗๐
แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๓.๗๐
ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๓.๗๐
ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี	๙.๖๐
ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๕.๖๐
การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี	๗.๕๐
การให้บริการหลังการขาย	๑.๙๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๘ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไปในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ พบว่า การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๒๐.๘๐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ ๓๒.๐๐ แหล่งเงินทุน ร้อยละ ๗.๕๐ ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ร้อยละ ๗.๗๐ แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๓.๗๐ ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๓.๗๐ ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี ร้อยละ ๙.๖๐ ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๕.๖๐ การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ร้อยละ ๗.๕๐ และการให้บริการหลังการขาย ร้อยละ ๑.๙๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๙ ความสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัย	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๑๗.๓๐
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๒๖.๒๐
แหล่งเงินทุน	๑๗.๐๐
ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์	๕.๘๐
แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๙.๔๐

ตารางที่ ๔.๑๐-๓๙ ความสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ (ต่อ)

ปัจจัย	ร้อยละ
ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๕.๖๐
ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี	๙.๔๐
ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๕.๖๐
การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี	๑.๙๐
การให้บริการหลังการขาย	๑.๙๐
รวม	๑๐๐.๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๓๙ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลความสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ พบว่า การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๑๗.๓๐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ ๒๖.๒๐ แหล่งเงินทุน ร้อยละ ๑๗.๐๐ ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ร้อยละ ๕.๘๐ แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๙.๔๐ ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๕.๖๐ ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี ร้อยละ ๙.๔๐ ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๕.๖๐ การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ร้อยละ ๑.๙๐ และการให้บริการหลังการขาย ร้อยละ ๑.๙๐

๔.๑๐.๒.๕ ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

จากแบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑๐-๔๐ การใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจ

รายการ	ร้อยละ	ลำดับความสำคัญ				
		๕	๔	๓	๒	๑
ลด/ ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ	๔.๑๑	๓๒.๐๐	๔๗.๐๐	๒๑.๐๐	๐	๐
เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้น	๓.๙๙	๒๒.๕๐	๕๔.๙๐	๒๒.๗๐	๐	๐
ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสม	๔.๑๑	๓๒.๐๐	๔๙.๑๐	๑๗.๐๐	๑.๙๐	๐
ส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการ	๔.๑๓	๒๙.๙๐	๕๕.๑๐	๑๓.๑๐	๑.๙๐	๐
ส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการ	๔.๑๓	๓๒.๐๐	๔๙.๑๐	๑๘.๙๐	๐	๐
มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้น	๔.๑๑	๒๖.๒๐	๖๐.๕๐	๑๑.๔๐	๑.๙๐	๐
ดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	๔.๑๗	๓๒.๐๐	๕๔.๕๐	๑๑.๖๐	๑.๙๐	๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

จากตารางที่ ๔.๑๐-๔๐ แบบสอบถามที่สอบถามหน่วยงานภาครัฐ และประชาชนทั่วไป ในด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ข้อมูลการใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจ พบว่า ลด/ ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๔.๑๑ เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity)

ได้สูงขึ้น ร้อยละ ๓.๙๙ ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสม ร้อยละ ๔.๑๑ ส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการ ร้อยละ ๔.๑๓ ส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการ ร้อยละ ๔.๑๓ มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้น ร้อยละ ๔.๑๑ และดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ร้อยละ ๔.๑๗

๔.๑๑ สรุปผลการศึกษา

การนำเสนอผลการศึกษาในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์และอภิปรายผลการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป รูปแบบและลักษณะการดำเนินการ ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในเชิงโลจิสติกส์ และประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาใช้ หลังจากประเมินสถานการณ์แล้ว การศึกษาครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เปรียบเทียบจำนวนแบบสอบถามที่ใช้กับกลุ่มตัวอย่างสามารถจำแนกได้ดังนี้ และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ใช้แบบสอบถามจำนวนตามข้อเสนอ ๑,๐๐๐ ชุด แจกจริงจำนวน ๑,๑๔๐ ชุด จำนวนที่ตอบกลับ ๑,๐๓๙ ชุด จำนวนการตอบกลับคิดเป็นร้อยละ ๙๑.๑๔ ดังนี้

๑. ผลการศึกษาข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามทั่วไป พบว่า ประเภทของผลิตภัณฑ์ SMEs ส่วนใหญ่กอบการธุรกิจ SMEs เกี่ยวกับอาหารร้อยละ ๕๑.๖๕ ซึ่งมีจำนวนพนักงาน ๑-๗ คน ร้อยละ ๘๙.๔๐ โดยส่วนใหญ่มีรายได้ ๒๕,๐๐๐ บาท/เดือน ร้อยละ ๗๐.๘๕ ซึ่งก่อตั้งมากกว่า ๗ ปี ร้อยละ ๔๑.๙๐ มีกิจกรรมจัดจำหน่าย ร้อยละ ๕๓.๔๐ และไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต ร้อยละ ๘๕.๗๐

๒. รูปแบบและลักษณะการดำเนินของธุรกิจ SMEs พบว่า แหล่งที่มาของวัตถุดิบส่วนใหญ่ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด ร้อยละ ๖๒.๒๐ มีระยะเวลาการผลิตเต็มเวลา ร้อยละ ๖๘.๓๐ โดยมีตลาดภายในจังหวัด ร้อยละ ๘๘.๗๐ มีความต่อเนื่องของตลาดมีทั้งลูกค้าเก่าและลูกค้าใหม่มีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ ร้อยละ ๗๑.๕๐ การจัดจำหน่ายในบ้านหรือสถานที่ผลิต ร้อยละ ๗๗.๔๐ มีการเก็บวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปในบ้านและสถานที่ผลิต ร้อยละ ๗๗.๔๐ โดยมีรูปแบบของการผลิตและจำหน่ายเพื่อรอจำหน่าย ร้อยละ ๖๑.๑๐ การส่งเสริมและสนับสนุนความช่วยเหลือจากภาครัฐ ซึ่งมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๓๔.๒๐ ในส่วนของความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษาซึ่งมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๐.๙๐ อีกทั้งความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชนมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๓๕.๘๐ มีความพึงพอใจจากภาครัฐในความช่วยเหลือ การส่งเสริมและสนับสนุนมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๑.๔๐ มีพอใจในความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษามีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๔.๘๐ และมีพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้านมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๓๗.๑๐

๓. ผลการศึกษาด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้และเทคนิคด้านการตลาดมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๑.๒๐ มีความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๑.๐๐ ในด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนใหม่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๕๑.๑๐ ด้านการตลาดมีความรู้มาก ๔๐.๓๐ ด้านการผลิตมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๐.๓๐ ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมี

ความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๔๓.๔๐ ด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๔๑.๘๐ มีการใช้ทรัพยากรการผลิตมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๓.๒๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์มีความรู้มาก ร้อยละ ๕๑.๘๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุกมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๘.๔๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๗.๗๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบินมีความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๓๙.๔๐ มีรูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๓๙.๑๐ มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ(เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๐.๐๐ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับกิจการมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๑.๔๐ มีรูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๘.๖๐ มีความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้ามีความรู้มาก ร้อยละ ๔๓.๗๐ มีรูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าของท่านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมีความรู้มาก ร้อยละ ๕๓.๔๐ มีความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง)มีความรู้มาก ร้อยละ ๔๙.๖๐ มีความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง การบริการหลังการขาย)มีความรู้มาก ร้อยละ ๔๕.๒๐ ได้รับความพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๖.๒๐ และพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้ามีความรู้มาก ร้อยละ ๔๒.๗๐

๔. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ตารางที่ ๔.๑๐-๔๑ ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาเข้าในธุรกิจ SMEs

ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ	ร้อยละ
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๖๒
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๕๕
สภาพเศรษฐกิจของประเทศ	๔๒
แหล่งเงินทุน	๓๙
การแข่งขันกับคู่แข่ง	๓๕
คุณภาพของสินค้า	๒๗
ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๒๖
ความต้องการของลูกค้า	๑๘
การขาดแคลนวัตถุดิบ	๙
	๑๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

ตารางที่ ๔.๑๐-๔๑ แสดงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาเข้าในธุรกิจ SMEs โดยได้แสดงระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs พบว่า ปัจจัยการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๕๕ ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ๖๒ ปัจจัยแหล่งเงินทุน ร้อยละ ๓๙ ปัจจัยสภาพเศรษฐกิจของประเทศ ร้อยละ ๔๒ ปัจจัยขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมี

ทักษะ ร้อยละ ๒๖ ปัจจัยความต้องการของลูกค้า ร้อยละ ๑๘ ปัจจัยการแข่งขันกับคู่แข่ง ร้อยละ ๓๕ ปัจจัยการขาดแคลนวัตถุดิบ ๙ และปัจจัยคุณภาพของสินค้าร้อยละ ๒๗

ตารางที่ ๔.๑๐-๔๒ ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ในธุรกิจ SMEs

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๘๕
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๗๕
ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๓๐
แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๒๗
ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี	๒๕
ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์	๒๐
การให้บริการหลังการขาย	๑๘
การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี	๑๒
เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ	๙
ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๘
ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี	๖
แหล่งเงินทุน	๕
อื่นๆ	๒
	๑๐๐

ที่มา : คณะผู้วิจัย, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๖๑.

ตารางที่ ๔.๑๐-๔๒ แสดงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาออกในธุรกิจ SMEs โดยพบว่าระดับความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ SMEs พบว่า ปัจจัยการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๘๕ ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ ๗๕ ปัจจัยแหล่งเงินทุน ร้อยละ ๕ ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ร้อยละ ๒๐ ปัจจัยแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๒๗ ปัจจัยระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๘ ปัจจัยขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี ร้อยละ ๖ ปัจจัยระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๓๐ ปัจจัยระบบการขนส่งสินค้าที่ดี ร้อยละ ๒๕ ปัจจัยเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๙ ปัจจัยการจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ร้อยละ ๑๒ ปัจจัยการให้บริการหลังการขาย ร้อยละ ๑๘ และอื่นๆ ร้อยละ ๒

๕. ผลการศึกษาประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาใช้ พบว่า การลด/ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๗.๐ สามารถเพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้นมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๕๔.๙ อีกทั้งยังยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสมมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๙.๑ รวมถึงการส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๕๕.๑ การส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๙.๑ ทำให้มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้นมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๖๐.๕ และมีการ

ดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๕๔.๕๐

ผลการศึกษาสรุปได้ว่าผู้ประกอบการ SMEs ยังไม่ตระหนักถึงบทบาทและความสำคัญของการใช้เทคนิคจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างเพียงพอ โดยเมื่อพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่ใช้ในการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เช่น ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ระบบสินค้าคงคลัง และระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ผู้ประกอบการ SMEs ยังไม่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๑๒ การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ศึกษา

๔.๑๒.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ มีบทบาทการพัฒนาพื้นที่สำคัญ คือ

๑. พื้นที่การเกษตรกรรม/ธุรกิจแปรรูปการเกษตร
๒. แหล่งธุรกิจประมง/อาหารทะเลสดและแปรรูป
๓. พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก
๔. แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและเกษตรเชิงนิเวศน์
๕. โครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ
๖. ธุรกิจการค้าชายแดน

๔.๑๒.๒ บทบาทของ SMEs ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ในพื้นที่ศึกษา

๑. ทุนทางเศรษฐกิจ และสังคม

ในพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นที่ราบลุ่ม ทำให้เป็นพื้นฐานสำคัญของสังคมวิถีเกษตร การทำการแปรรูป การประมงน้ำจืดตามแหล่งน้ำต่างๆ เป็นแหล่งผลิตอาหาร-อาหารแปรรูป และวิถีชีวิตริมแม่น้ำ จากการที่มีการตั้งบ้านเรือนตามแนวลำน้ำมาแต่เริ่มแรก และมีการต่อยอดในปัจจุบันในด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เชิงนิเวศน์ และเชิงสุขภาพตามเส้นทางแม่น้ำต่างๆ

- มีแหล่งทรัพยากรและวัตถุดิบที่ใช้ในธุรกิจ SMEs มีพื้นที่การเกษตร ได้ปรับสู่พื้นที่เมืองอุตสาหกรรม จากการที่อยู่ใกล้กรุงเทพทำให้มีข้อได้เปรียบในการลงทุนอุตสาหกรรม และมีแหล่งก๊าซธรรมชาติสำหรับเป็นวัตถุดิบในธุรกิจปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนจากพื้นที่เกษตร เป็นพื้นที่เมืองอุตสาหกรรมหลักเช่นกัน ทำให้เกิดอุตสาหกรรมและบริการในระดับ SMEs ต่อเนื่องตามมาจำนวนมาก

- มีแหล่งทรัพยากรทางทะเล ทำให้เกิดธุรกิจท่องเที่ยว และประมง ทั้งในส่วนภาคตะวันออกที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลและประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีทุนทางธรรมชาติ ทั้งในการเกษตร การประมง และการท่องเที่ยวด้วย

๔.๑๒.๓ กลุ่มธุรกิจ SMEs ททที่มีบทบาทโดเด่นในพื้นที่

ด้านเศรษฐกิจ

- อุตสาหกรรมการผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์ โลหะ
- อุตสาหกรรมขนส่ง
- ธุรกิจการเกษตรและเกษตรแปรรูป อาหาร ผัก ผลไม้สด และแปรรูป ธุรกิจอาหารทะเล และแปรรูป

- ธุรกิจการบริการที่รองรับเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมการผลิต เช่น ธุรกิจซ่อมบำรุง จัดหาคนงาน บริการรับส่งพนักงาน
- ธุรกิจที่รองรับด้านการท่องเที่ยวธรรมชาติ
- อัญมณี และเครื่องประดับ

๔.๑๒.๔ ปัจจัยความสำเร็จในอดีต

- การรักษามาตรฐานด้านคุณภาพในการผลิต และคุณภาพการให้บริการ
- การประชาสัมพันธ์ที่ดี และการเข้าถึงลูกค้าหรือผู้บริโภค
- มีการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ผสมผสานกับภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต
- มีการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอยู่เสมอ
- มีการบริการจัดการที่ดี

๔.๑๒.๕ ปัจจัยเอื้อและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ SMEs

ปัจจัยเอื้อ

- มีการคมนาคมที่สะดวก ใกล้กรุงเทพ ซึ่งเป็นตลาดหลัดของผู้บริโภค
- มีพื้นที่เชื่อมโยง ทำให้มีแหล่งวัตถุดิบ แรงงานและตลาดเพิ่มขึ้น
- พื้นที่มีองค์ประกอบค่อนข้างครบถ้วนในการสร้างสรรค์สินค้าและบริการ

อุปสรรค

- นโยบายการพัฒนาพื้นที่ไม่ต่อเนื่องและยังให้ความสำคัญกับพื้นที่
- ปัญหาต้นทุนการผลิตและการขนส่งที่สูงขึ้น

ความคาดหวังของธุรกิจ SMEs ในพื้นที่

- ให้พื้นที่จำหน่ายสินค้าในช่วงเทศกาล หรือมีพื้นที่ถาวรที่นำเสนอองค์ความรู้ภูมิปัญญา ทุนทางวัฒนธรรม และวิถีชีวิตไทยในพื้นที่
- ให้มีเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างท่องเที่ยวทางบกและทางน้ำ
- ต้องการการสนับสนุนจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง
- การสนับสนุนข้อมูลข่าวสารต่างๆให้แก่ผู้ประกอบการที่สนใจ
- ต้องการให้มีการอบรมพัฒนาช่างฝีมือแรงงานอย่างจริงจัง
- ต้องการข้อมูลสนับสนุนด้านการตลาดสำหรับธุรกิจ SMEs

๔.๑๓ บทสรุป

การศึกษาและวิเคราะห์ขีดความสามารถในของธุรกิจ SMEs ของไทยมีบทบาทต่อการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับองค์กรธุรกิจต่างๆโดยใช้เป็นเครื่องมือเพื่อช่วยองค์กรในการลดต้นทุนรวมและการยกระดับคุณภาพการให้บริการในการส่งมอบสินค้าหรือบริการแก่ลูกค้า

จากผลการสำรวจ ความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พบว่ามีอัตราการตอบสนองที่ถือได้ว่าเป็นจำนวนที่มีระดับความน่าเชื่อถือและสามารถนำมาใช้สำหรับการทดสอบสมมติฐานได้ โดยสามารถวิเคราะห์และสรุปผล ได้ดังนี้

ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม แต่จะมีเพียงกลุ่มให้บริการตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เท่านั้นที่เป็นธุรกิจขนาดเล็กและขนาดกลาง กลุ่มผู้ให้บริการทั้งหมดมีพนักงานน้อยกว่า ส่วนใหญ่มีมูลค่าสินทรัพย์ต่ำกว่า ๕๐ ล้านบาท แต่มีเพียงกลุ่มให้บริการจัดเก็บสินค้าและกระจายสินค้า มีมูลค่าทรัพย์สินอยู่ระหว่าง ๕๑-๒๐๐ ล้านบาท ส่วนใหญ่มีโครงสร้างผู้ถือหุ้นบริษัทเป็นของคนไทย ๑๐๐% จากการประเมินขีดความสามารถยกระดับคุณภาพพบว่าทุกกลุ่มมีการให้บริการที่ดีเยี่ยม ค่อนข้างจะมีความพร้อมด้านเงินทุนและด้านเทคโนโลยีต่างๆ เนื่องจากผู้ให้บริการส่วนใหญ่มักจะเป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งจะมีเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจในขอบเขตที่ตนสามารถทำได้และส่วนใหญ่มักมีฐานลูกค้าของตนอยู่แล้ว รวมทั้งมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ค่อนข้างดี แต่จุดอ่อนที่ต้องปรับปรุงของกลุ่มให้บริการ คือ ความพร้อมด้านเครือข่าย (Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจและการมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจระดับโลก ประเด็นดังกล่าวข้างต้นถือเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการสร้างโอกาสอันดีที่จะขยายการค้าของประเทศคู่ค้า

ผลของการสำรวจทัศนคติความคิดเห็นเป็นไปในแนวทางเดียวกันว่าผู้ให้บริการมีขีดความสามารถในการให้บริการในระดับที่ค่อนข้างดี เนื่องจากผู้ให้บริการมีความพร้อมด้านเงินทุน ผู้ประกอบการ SMEs และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ส่วนใหญ่มักจะเป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งจะมีเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจในขอบเขตที่ตนสามารถทำได้ และมักมีฐานลูกค้าของตนอยู่แล้ว ยกเว้นในด้านมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ และระดับของความรู้ความเข้าใจและองค์ความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานที่มีความเห็นขัดแย้งกัน แสดงให้เห็นถึงมุมมองของผู้ใช้บริการต้องการให้ผู้ให้บริการมีการพัฒนาและปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น

บทที่ ๕
สรุป และอภิปรายผล

๕.๑ บทนำ

แนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยการศึกษารูปแบบและวิธีการในการดำเนินธุรกิจ SMEs ของจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดตราด และตรวจสอบปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจกรรมในการผลิต และการกระจายธุรกิจ SMEs ของจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดตราด ตลอดจนการหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับธุรกิจ SMEs ของจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดตราด ในการที่จะเพิ่มขีดความสามารถใน การแข่งขันให้แก่ธุรกิจ SMEs ของจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดตราด และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจ SMEs ของจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดตราด เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดภายในประเทศ

๕.๒ สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และการสร้างความได้เปรียบในเชิงแข่งขันผลิตภัณฑ์ชุมชนและท้องถิ่น ได้แก่ ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาใช้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนสมาชิกสหกรณ์เกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนิน กิจกรรมด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในการผลิตและจัดจำหน่าย ซึ่งสามารถสรุปประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้ เรื่องราคาที่มีความผันผวนอยู่ตลอดเวลา เมื่อราคาน้ำมันลดลงย่อมส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตลดลงตามไปด้วย เนื่องจากการขนส่งสินค้ามีค่าใช้จ่ายเรื่องค่าน้ำมัน แต่ก็ถือได้ว่าส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานไม่มาก เรื่องการขนส่ง อย่างที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า การขนส่งสินค้าของสหกรณ์ในการจำหน่ายให้กับตัวแทนจำหน่ายในต่างจังหวัดส่วนใหญ่ส่งทางไปรษณีย์ และบางรายมารับสินค้าเอง จึงทำให้เรื่องการขนส่งไม่ประสบปัญหาสำหรับการดำเนินการของสหกรณ์ เรื่องการจัดการวัตถุดิบ ส่วนใหญ่สมาชิกสหกรณ์จะเป็นผู้ดำเนินการเรื่องการจัดหา วัตถุดิบมาผลิต หากมีวัตถุดิบใดที่ไม่สามารถหาได้ สหกรณ์จะมีให้สมาชิก เช่น ถ้าในช่วงที่มีการผลิตจำนวนมากแล้ววัตถุดิบไม่เพียงพอ จะมีวัตถุดิบไว้รองรับเพื่อทำการผลิต โดยมีการจัดเก็บคลังสินค้าไว้ที่สหกรณ์ เรื่องคลังสินค้าในการจัดเก็บ ส่วนใหญ่สมาชิกจะผลิตและนำมาจำหน่าย ก็ถือได้ว่าสหกรณ์ก็จะเป็นที่จัดเก็บสินค้าด้วย แต่ส่วนใหญ่จะนำมาวางจำหน่ายทั้งหมด เรื่องการกระจายสินค้า ส่วนใหญ่นำมาวางจำหน่ายทุกชิ้น ส่วนที่มีการสั่งซื้อจากตัวแทนจำหน่ายในต่างจังหวัด มีการรับ order ก่อนล่วงหน้าและจัดส่งให้กับลูกค้าได้ตรงตามความต้องการ และทันเวลาที่กำหนด เรื่องการสั่งซื้อ ได้กล่าวไปแล้วในข้อที่ ๕.๑.๑.๕ ๕.๑.๑.๗ การให้บริการหลังการขาย ส่วนใหญ่ลูกค้าที่ซื้อสินค้ามักจะเกิดความพึงพอใจและกลับมาซื้อซ้ำอีก ดังนั้นการบริการหลังการขาย จะเป็นเรื่องของการรับประกันสินค้า เรื่องระบบสารสนเทศ เปิดดำเนินการเพื่อช่วยเหลือในการผลิตและจำหน่าย จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องระบบสารสนเทศ การสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐ ส่วนใหญ่ได้รับการสนับสนุนเรื่องแรงงานที่มีทักษะและฝีมือ ถือได้ว่ามีทักษะและฝีมือในการผลิต ดังนั้นชิ้นงานที่ออกมาจึงมีเอกลักษณ์ ความรู้เรื่องการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ส่วนใหญ่ไม่เข้าใจคำว่าการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยให้ความเข้าใจในเรื่องนี้ว่าเป็นการขนส่งเพียงอย่างเดียว จากการสัมภาษณ์ดังกล่าวสามารถสรุปประเด็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในการผลิตและจัดจำหน่าย ประเด็น ผู้วิจัยจึงนำผลการสัมภาษณ์มาจัดทำเป็นแบบสอบถามและสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง ผลการวิจัย พบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง หากพิจารณาในแต่ละกิจกรรม พบว่า กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอยู่ในระดับปานกลาง โดยเฉพาะในเรื่องของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงมา คือ เรื่องระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ การไหลของข้อมูลและกิจกรรมสนับสนุนกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย อยู่ในระดับปานกลางเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะเรื่องการให้บริการหลังการขายเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก รองลงมา คือ เรื่องการมีแรงงานที่มีทักษะและมีฝีมือ ส่วนความได้เปรียบในเชิงแข่งขันผลิตภัณฑ์ชุมชนและท้องถิ่นประเภทผ้าชิ้นตีนจกโดยการเพิ่ม ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาใช้พบว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณา พบว่า การลดต้นทุนการดำเนินการ โดยเฉพาะเรื่องช่วยลดและควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มความสามารถ

ในการผลิตหรือผลิตภาพได้สูงยิ่งขึ้น รองลงมา คือ เรื่องการดำเนินการ และมีการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ส่วนการเพิ่มระดับคุณภาพการบริการ กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยภาพรวมอยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะเรื่องส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการ รองลงมา คือ เรื่องการยกระดับคุณภาพของการให้บริการอย่างเหมาะสม

การพัฒนาผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งเป็นธุรกิจพื้นฐานของธุรกิจขนาดใหญ่ และเป็นเส้นเลือดใหญ่ของ ระบบเศรษฐกิจในทุกๆ ประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศไทยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการ SMEs ที่จดทะเบียน ประมาณเกือบ ๓ ล้านบริษัท ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๓๖.๖ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) หรือคิดเป็น มูลค่าประมาณ ๓.๘๕ ล้านล้านบาท โดยมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) ของ SMEs ขยายตัวเพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ ๐.๖ ต่อปี รวมทั้งยังเป็นผู้จ้างงานแรงงานกว่า ๑๐.๕ ล้านคน ประมาณร้อยละ ๗๐ ของการจ้างงาน โดยรวมของประเทศ SMEs ถือได้ว่าเป็นข้อกลางของระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) ในภาคอุตสาหกรรม ทุกอุตสาหกรรม ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ปัญหาหลักของเจ้าของกิจการแทบทุกราย คือ ประสบปัญหาเรื่องเงินทุนที่จะนำมาบริหารจัดการเพื่อเสริมสภาพคล่องทางธุรกิจ และเป็นเงินทุนหมุนเวียน (Cash flow) ในกิจการของตนเอง ปัญหานี้เป็นปัญหาสำคัญ มากในธุรกิจ SMEs และซึ่งศึกษาเรื่อง SMEs ในประเทศญี่ปุ่น สำหรับปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการ SMEs ในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน จากมุมมองของ ผู้ประกอบการ SMEs ให้ความเห็นคล้ายกันว่า ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่จะมีปัญหาและอุปสรรคในด้าน ความรู้ในทางธุรกิจ รวมถึงประสบการณ์ในธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ และปัญหาด้านระบบบัญชีการเงิน ยังไม่ถูกต้อง มีการจัดทำบัญชีเพื่อหลีกเลี่ยงภาษี ด้านการติดต่อกับสถาบันการเงิน มักจะพบปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงิน รวมถึงเรื่องหลักทรัพย์ไม่เพียงพอ และองค์ประกอบอื่นด้านความพร้อมของผู้ประกอบการ SMEs ด้านทัศนะของผู้บริหารสินเชื่อของธนาคารและแหล่งเงินทุน จะคล้ายกันในด้านการขาดประสบการณ์ในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการรายใหม่ รวมถึงระบบบัญชีการเงินที่ไม่ถูกต้อง อีกทั้งการบริหารจัดการภายในองค์กร เป็นลักษณะของเจ้าของกิจการคนเดียว การมีส่วนทุนที่ไม่เพียงพอ และการไม่รักษาเครดิตตนเอง ด้านทัศนะของผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการระบุว่าธนาคารพาณิชย์ไม่ปล่อยกู้กับผู้ประกอบการรายเล็กๆ และรายใหม่ ในขณะที่ธนาคารของรัฐสนับสนุนรายเล็กๆ แต่วงเงินไม่สูงนัก ส่วนปัญหาด้านอื่นๆ จะมีความเห็นคล้ายกับผู้ประกอบการ SMEs และผู้บริหารสินเชื่อของธนาคารในด้านระบบบัญชีการเงินที่ไม่ถูกต้อง รวมถึงวินัยทางด้านการเงิน เงินทุนประกอบด้วย ๑) ขาดความน่าเชื่อถือของข้อมูลทางบัญชีและการเงิน ๒) ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสูง ๓) ความเสี่ยงจากการให้กู้เงินอย่างปลอดภัยด้วยหลักประกัน ๔) ความเสี่ยงด้านสินเชื่อสูง

ด้านกลยุทธ์สำคัญในการพัฒนาธุรกิจให้ประสบความสำเร็จ จำเป็นต้องมีการบริหารจัดการด้านแหล่ง เงินทุนอย่างไรนั้น ด้านผู้ประกอบการ SMEs ให้ทัศนะที่คล้ายกัน คือ ต้องจัดการระบบบริหารภายในองค์กรให้เข้มแข็งและโปร่งใส และต้องบริหารจัดการด้านระบบบัญชีที่ได้มาตรฐาน มีวัตถุประสงค์ทางการเงินที่ชัดเจน ด้านทัศนะของผู้บริหารสินเชื่อของธนาคารและแหล่งเงินทุน คือ ต้องมีการวางแผนระบบบริหารจัดการด้านการเงิน จะต้องมีประสบการณ์ด้านการเงินในด้านผู้ประกอบการ เน้นการสร้างความเข้มแข็งโดยเฉพาะกับกลุ่มผู้ประกอบการขนาดย่อมที่มีประสบการณ์น้อย โดยให้ความสำคัญกับการจัดเก็บเอกสารระบบบัญชี งบการเงิน การบริหารจัดการ การเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และการค้ำประกันระหว่างกันให้มากขึ้น ด้านสถาบันการเงิน ควรมีนโยบายที่จะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ SMEs สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น ด้านภาครัฐ ควร

หารือร่วมกับสถาบัน การเงินในการกำหนดมาตรการ และแนวทางการช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs ในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจน มีความเชื่อมโยง ลดความซ้ำซ้อน และเป็นรูปธรรมมากขึ้น แทนที่จะมุ่งที่ความสำเร็จของธุรกิจ โดยภาครัฐมองปัญหาของ SMEs ในประเด็น “ผู้ประกอบการ SMEs ไม่สามารถอธิบายธุรกิจของตนเองให้แก่ผู้ให้สินเชื่อได้”

สำหรับมาตรการปัจจุบันที่ภาครัฐให้การสนับสนุน SMEs ในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน มีเรื่องใดที่ได้ผลและเรื่องใดที่ควรยกเลิก หรือแก้ไขปรับปรุง ในทัศนะของผู้ประกอบการ SMEs กล่าวถึง ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อม เป็นนโยบายของภาครัฐที่ดี ช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs ให้เข้าถึงแหล่งเงินทุน และบรรษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) ที่เข้ามาช่วยค้ำประกันสินเชื่อในส่วนที่หลักประกันไม่เพียงพอ รวมถึงสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ที่เข้ามาร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการ SMEs แต่ปัญหาจะคล้ายกัน คือ มีงบประมาณที่จำกัด ด้านสถาบันการเงิน ปัญหาที่พบในระดับมาก ได้แก่ ปัญหาด้านการต้องการหลักทรัพย์ในการค้ำประกัน เงื่อนไขในการให้สินเชื่อยุ่งยาก และระยะเวลาในการขอสินเชื่อนาน สำหรับปัญหาด้านผู้ประกอบการ SMEs ได้แก่ ปัญหา ด้านการต้องการหลักทรัพย์ในการค้ำประกันเช่นกัน ขาดความน่าเชื่อถือจากสถาบันการเงิน ขาดประสบการณ์ใน ธุรกิจ ไม่มีแผนธุรกิจที่ชัดเจน ด้านภาครัฐปัญหาที่พบมาก ได้แก่ ด้านมาตรการในการกระตุ้นให้สถาบันการเงิน ปล่อยสินเชื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs ด้านผู้บริหารด้านสินเชื่อของธนาคาร และแหล่งเงินทุน ให้ทัศนะเช่นเดียวกับผู้ประกอบการ SMEs คือ หน่วยงานของรัฐทั้ง ๓ หน่วยงานต่างก็ช่วยเหลือให้การสนับสนุนแหล่งเงินทุนให้กับผู้ประกอบการ ซึ่งนับว่าเป็นนโยบายที่ดี แต่ได้เสนอแนะเพิ่มเติมให้ภาครัฐปรับปรุงมาตรการด้านภาษี โดยไม่ควรจัดเก็บภาษีกับธุรกิจ SMEs เกิน ๑๐% ด้านผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการ ก็ให้ทัศนะเช่นเดียวกันว่า หน่วยงานทั้ง ๓ ของภาครัฐต่างให้การสนับสนุนผู้ประกอบการ

ด้านภาครัฐควรให้การสนับสนุน เพื่อให้ SMEs เข้มแข็งและเจริญขึ้นในอนาคต ด้านผู้ประกอบการ SMEs มีแนวคิดว่านโยบายภาครัฐดี แต่ผู้นำไปปฏิบัติไม่โปร่งใส มีการทุจริตคอรัปชั่น สำหรับโครงการจัดอบรมให้กับผู้ประกอบการ SMEs นั้นดีอยู่แล้ว และควรจัดตั้งกองทุน SMEs เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs อีกทั้งมาตรการจัดเก็บภาษีควรจะไม่สูงนัก รวมถึงอัตราค่าธรรมเนียมการค้ำประกันที่หน่วยงานบรรษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) จัดเก็บในอัตรา ๑.๗๕% ให้คงเหลือเพียง ๑.๐% ต่อปี ด้านผู้บริหารด้านสินเชื่อของธนาคารและแหล่งเงินทุน สรุปแนวคิดว่าภาครัฐควรให้การสนับสนุนด้านการให้ความรู้ด้านธุรกิจ กับผู้ประกอบการ SMEs ด้านการเงิน สุดท้ายควรปรับปรุงด้านมาตรการทางด้านภาษี ภาครัฐควรจะพัฒนาผู้ประกอบการ SMEs ในด้านความรู้ ด้านผู้เชี่ยวชาญ และนักวิชาการให้ทัศนะว่าผู้ประกอบการ SMEs ควรช่วยเหลือตนเองก่อน ด้านภาครัฐควรออกนโยบายทางการเงินเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs ในลักษณะเป็นโควต้าให้เกิดการแข่งขัน รวมถึงภาครัฐควรจัดการให้ความรู้กับผู้ประกอบการ ทั้งด้านบัญชี การเงิน การตลาด ตลอดจนการพัฒนาผลิตภัณฑ์

สำหรับความเห็นเกี่ยวกับการให้การสนับสนุนเงินทุนกับผู้ประกอบการ SMEs ของธนาคารพาณิชย์ที่ผ่านมา ควรแก้ไขปรับปรุงดังนี้ ด้านผู้ประกอบการ SMEs ให้ทัศนะว่าธนาคารพาณิชย์ควรจะปรับปรุงด้านคุณธรรมในการให้สินเชื่อ สำหรับภาครัฐควรปรับปรุงโดยเสนอให้จัดงบประมาณส่วนหนึ่งให้ธนาคารพาณิชย์เป็นผู้ดำเนินการปล่อยสินเชื่อแทนธนาคารของรัฐ ภาครัฐควรปรับปรุงด้าน

หลักทรัพย์ เรื่องการจำนำทรัพย์สิน ด้านธนาคารพาณิชย์ควรปรับปรุงการวิเคราะห์สินเชื่อสำหรับผู้ประกอบการ SMEs รายใหม่ และให้ความเห็นถึง ผู้ประกอบการ SMEs รายใหม่ที่ยังไม่มีประสบการณ์ จะต้องเข้ามาเริ่มใช้เครื่องมือทางการเงินของธนาคาร ส่วนผู้ประกอบการ SMEs ที่มีประสบการณ์จะต้องมีวินัยทางการเงิน ระบบบัญชีต้องโปร่งใส สำหรับผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการให้ทัศนะเพิ่มเติมว่า ธนาคารพาณิชย์ควรให้การสนับสนุนกับผู้ประกอบการ SMEs รายใหม่ ในลักษณะการเฉลี่ยความเสี่ยง

ด้านผู้ประกอบการกับการขอให้ธนาคารพาณิชย์พิจารณาสนับสนุนเงินทุนแก่ผู้ประกอบการ SMEs ด้านผู้ประกอบการ SMEs ให้ทัศนะว่าผู้ประกอบการ SMEs ที่มีประสบการณ์ต้องปรับปรุงภายในองค์กร ปรับปรุงระบบบัญชีให้เป็นบัญชีที่ถูกต้อง ปรับปรุงด้านการบริหารทรัพย์สิน ด้านการผลิตให้มีประสิทธิภาพ สำหรับ SMEs รายใหม่ ต้องวางรากฐานให้ดี ทั้งในระบบบัญชี การบริหารจัดการภายในองค์กร การมีระเบียบ วินัยทางด้านการเงิน ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้บริหารด้านสินเชื่อของธนาคารและสถาบันการเงิน และให้ความเห็นเพิ่มเติมโดยเน้นในด้านประวัติการชำระหนี้ การรักษาเครดิตทางการเงิน ในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและประสิทธิผลของธุรกิจ SMEs ที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ได้ให้ข้อสรุปว่า ผู้ประกอบการ SMEs จะต้องมีการทำแผนธุรกิจ และแผนการตลาด จะทำให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งจะต้องมีระบบบัญชีที่ถูกต้อง จะทำให้สถาบันการเงินให้ความเชื่อถือในข้อมูลของกิจการ ด้านผู้เชี่ยวชาญนักวิชาการ ให้ทัศนะเพิ่มเติมในด้านการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินงาน และควรจะมีหุ้นส่วนหรือบริษัทร่วมทุน ที่น่าเชื่อถือ หาพันธมิตรธุรกิจ สำหรับผู้ประกอบการ SMEs รายใหม่ และยังให้ความเห็นเพิ่มเติมในด้านการเขียนแผนธุรกิจ แผนการตลาด และแผนการใช้เงิน

สำหรับประเด็นผู้ประกอบการ SMEs มักไม่มีสินทรัพย์จำนวนมาก ทำให้การได้รับสนับสนุนจากแหล่งเงินทุนเป็นไปได้ยากนั้น ด้านผู้ประกอบการ SMEs ให้ทัศนะว่าผู้ประกอบการ SMEs จะต้องวางระบบบัญชี และการเงินให้ถูกต้อง โปร่งใส มีวินัยทางการเงิน ด้านหลักทรัพย์ที่มีไม่เพียงพอ จะมีบรรษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) เป็นผู้ค้ำประกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของผู้บริหารด้านสินเชื่อของธนาคารและสถาบันการเงิน โดยให้ความเห็นเพิ่มเติมในสิ่งที่ภาครัฐควรปรับปรุง คือ กฎเกณฑ์ของธนาคารแห่งประเทศไทย ในเรื่องการกันสำรองก็จะทำให้ธนาคารพาณิชย์สามารถปล่อยสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการ SMEs ได้มากขึ้น แนวทางในการแก้ไขปัญหาในส่วนของภาครัฐ ควรลดเงื่อนไขและขั้นตอนในการปล่อยสินเชื่อ โดยเฉพาะในส่วนของหลักทรัพย์ค้ำประกันและผู้ค้ำประกัน ด้านผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการให้ความเห็นเช่นเดียวกัน แต่จะเน้นในเรื่องของทรัพย์สินทางปัญญา

สำหรับด้านกลยุทธ์ ในการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ SMEs สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ ด้านผู้ประกอบการให้ทัศนะว่า กลยุทธ์ที่จะทำให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุน คือ ผู้ประกอบการ SMEs จะต้องมีระบบบัญชีที่ถูกต้อง มีวินัยทางการเงิน จะต้องมีการบริหารจัดการด้านการตลาด ด้านการผลิต รวมถึงด้านการเงิน ด้านผู้บริหารด้านสินเชื่อของธนาคารและสถาบันการเงินให้ทัศนะที่คล้ายกันว่า ผู้ประกอบการ SMEs จะต้องทำตนเองให้เป็นที่น่าเชื่อถือ มีความซื่อสัตย์ มีวินัยทางด้านการเงิน มีเป้าหมายที่ชัดเจน มีประวัติการชำระหนี้ดี มีความโปร่งใส สำหรับผู้เชี่ยวชาญนักวิชาการให้แนวคิดว่า ผู้ประกอบการ SMEs จะต้องมีความรู้ในการ บริหารการเงิน มีความรู้ในหลักการเงิน การหาแหล่งเงินทุนสามารถหาจากแหล่งอื่นๆ ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน เช่น จากคู่ค้า

เป็นต้น รวมถึงต้องเริ่มต้นเข้าสู่ระบบที่ถูกต้องทั้งด้านบัญชีและการเงิน สำหรับผู้ประกอบการ SMEs รายใหม่ควรที่จะทำแผนธุรกิจ การเขียนแผนธุรกิจจะทำให้ธนาคารสามารถวิเคราะห์โครงการการใช้เทคโนโลยีและความรู้ให้มากขึ้น และการออกแบบสำหรับธุรกิจใหม่ให้ได้เปรียบการแข่งขัน ๒) กลยุทธ์ระดับกลุ่ม ให้ความสะดวกด้านความร่วมมือกับพันธมิตร ยกระดับกลุ่มบริการภายในประเทศ ๓) กลยุทธ์ที่หลากหลาย สนับสนุนความเป็นผู้ประกอบการ ให้การกู้ยืมเพื่อการเจริญเติบโต

สำหรับข้อมูลทั้งด้านเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ซึ่งผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์และตีความ สรุปผลว่า กลยุทธ์การเข้าถึงแหล่งเงินทุนของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ประกอบด้วย ระบบบัญชี (Accounting) หลักการเงิน (Financing) หลักการธนาคาร (Banking) หลักธรรมาภิบาล (Good governance) โดยเน้นในด้านความถูกต้องและโปร่งใส ซึ่งเมื่อผู้ประกอบการใช้ระบบและหลักการตามที่กล่าวมานี้ก็สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ง่ายขึ้น และสามารถต่อยอดธุรกิจให้เติบโตและเข้มแข็งขึ้นในอนาคต รวมถึงปัญหาของ SMEs ในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน ประกอบด้วย ๑) ขาดความน่าเชื่อถือของข้อมูลทางบัญชีและ การเงิน ๒) ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสูง ๓) ความเสี่ยงจากการให้กู้เงินอย่างปลอดภัยด้วยหลักประกัน ๔) ความ เสี่ยงด้านสินเชื่อสูง

๕.๓ สรุปผลการศึกษา

การนำเสนอผลการศึกษาในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์และอภิปรายผลการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป รูปแบบและลักษณะการดำเนินการ ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในเชิงโลจิสติกส์ และประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาใช้ หลังจากประเมินสถานการณ์แล้ว การศึกษาครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เปรียบเทียบจำนวนแบบสอบถามที่ใช้กับกลุ่มตัวอย่างสามารถจำแนกได้ดังนี้ และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ใช้แบบสอบถามจำนวนตามข้อเสนอ ๑,๐๐๐ ชุด แจกจริงจำนวน ๑,๑๔๐ ชุด จำนวนที่ตอบกลับ ๑,๐๓๙ ชุด จำนวนการตอบกลับคิดเป็นร้อยละ ๙๑.๑๔ ดังนี้

๑) ผลการศึกษาข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามทั่วไป พบว่า ประเภทของผลิตภัณฑ์ SMEs ส่วนใหญ่กอบการธุรกิจ SMEs เกี่ยวกับอาหารร้อยละ ๕๑.๖๕ ซึ่งมีจำนวนพนักงาน ๑-๗ คน ร้อยละ ๘๙.๔๐ โดยส่วนใหญ่มีรายได้ ๒๕,๐๐๐ บาท/เดือน ร้อยละ ๗๐.๘๕ ซึ่งก่อตั้งมากกว่า ๗ ปี ร้อยละ ๔๑.๙๐ มีกิจกรรมจัดจำหน่าย ร้อยละ ๕๓.๔๐ และไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต ร้อยละ ๘๕.๗๐

๒) รูปแบบและลักษณะการดำเนินของธุรกิจ SMEs พบว่า แหล่งที่มาของวัตถุดิบส่วนใหญ่ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด ร้อยละ ๖๒.๒๐ มีระยะเวลาการผลิตเต็มเวลา ร้อยละ ๖๘.๓๐ โดยมีตลาดภายในจังหวัด ร้อยละ ๘๘.๗๐ มีความต่อเนื่องของตลาดมีทั้งลูกค้าเก่าและลูกค้าใหม่ มีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ ร้อยละ ๗๑.๕๐ การจัดจำหน่ายในบ้านหรือสถานที่ผลิต ร้อยละ ๗๗.๔๐ มีการเก็บวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปในบ้านและสถานที่ผลิต ร้อยละ ๗๗.๔๐ โดยมีรูปแบบของการผลิตและจำหน่ายเพื่อรอจำหน่าย ร้อยละ ๖๑.๑๐ การส่งเสริมและสนับสนุนความช่วยเหลือจากภาครัฐ ซึ่งมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๓๔.๒๐ ในส่วนของความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษาซึ่งมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๐.๙๐ อีกทั้งความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชนมีความสำคัญ

มาก ร้อยละ ๓๕.๘๐ มีความพึงพอใจจากภาครัฐในความช่วยเหลือ การส่งเสริมและสนับสนุนมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๑.๔๐ มีพอใจในความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษามีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๔.๘๐ และมีพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้านมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๓๗.๑๐

๓) ผลการศึกษาด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้และเทคนิคด้านการตลาดมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๑.๒๐ มีความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๑.๐๐ ในด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนใหม่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๕๑.๑๐ ด้านการตลาดมีความรู้มาก ๔๐.๓๐ ด้านการผลิตมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๐.๓๐ ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมีความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๔๓.๔๐ ด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๔๑.๘๐ มีการใช้ทรัพยากรการผลิตมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๓.๒๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์มีความรู้มาก ร้อยละ ๕๑.๘๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุกมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๘.๔๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๗.๗๐ นิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบินมีความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๓๙.๔๐ มีรูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้ปานกลาง ร้อยละ ๓๙.๑๐ มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๐.๐๐ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับกิจการมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๑.๔๐ มีรูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๘.๖๐ มีความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้ามีความรู้มาก ร้อยละ ๔๓.๗๐ มีรูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าของท่านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมีความรู้มาก ร้อยละ ๕๓.๔๐ มีความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง) มีความรู้มาก ร้อยละ ๔๙.๖๐ มีความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง การบริการหลังการขาย) มีความรู้มาก ร้อยละ ๔๕.๒๐ ได้รับความพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบมีความรู้มาก ร้อยละ ๔๖.๒๐ และพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้ามีความรู้มาก ร้อยละ ๔๒.๗๐

๔) ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ตารางที่ ๕.๓-๑ ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาเข้าในธุรกิจ SMEs

ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ	ร้อยละ
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๖๒
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๕๕
สภาพเศรษฐกิจของประเทศ	๔๒
แหล่งเงินทุน	๓๙
การแข่งขันกับคู่แข่ง	๓๕
คุณภาพของสินค้า	๒๗
ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๒๖

ตารางที่ ๕.๓-๑ ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาเข้าในธุรกิจ SMEs (ต่อ)

ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ	ร้อยละ
ความต้องการของลูกค้า	๑๘
การขาดแคลนวัตถุดิบ	๙
	๑๐๐

ตารางที่ ๕.๓-๑ แสดงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาเข้าในธุรกิจ SMEs โดยได้แสดงระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs พบว่า ปัจจัยการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๕๕ ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ๖๒ ปัจจัยแหล่งเงินทุน ร้อยละ ๓๙ ปัจจัยสภาพเศรษฐกิจของประเทศ ร้อยละ ๔๒ ปัจจัยขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๒๖ ปัจจัยความต้องการของลูกค้า ร้อยละ ๑๘ ปัจจัยการแข่งขันกับคู่แข่ง ร้อยละ ๓๕ ปัจจัยการขาดแคลนวัตถุดิบ ๙ และปัจจัยคุณภาพของสินค้าร้อยละ ๒๗

ตารางที่ ๕.๓-๒ ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาออกในธุรกิจ SMEs

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	ร้อยละ
การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ	๘๕
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	๗๕
ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๓๐
แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ	๒๗
ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี	๒๕
ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์	๒๐
การให้บริการหลังการขาย	๑๘
การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี	๑๒
เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ	๙
ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	๘
ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี	๖
แหล่งเงินทุน	๕
อื่นๆ	๒
	๑๐๐

ตารางที่ ๕.๓-๒ แสดงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจัดการโลจิสติกส์ขาออกในธุรกิจ SMEs โดยพบว่า ระดับความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ SMEs พบว่า ปัจจัยการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ร้อยละ ๘๕ ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ ๗๕ ปัจจัยแหล่งเงินทุน ร้อยละ ๕ ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ร้อยละ ๒๐ ปัจจัยแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ร้อยละ ๒๗ ปัจจัยระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๘ ปัจจัยขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี ร้อยละ ๖ ปัจจัยระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๓๐ ปัจจัยระบบ

การขนส่งสินค้าที่ดี ร้อยละ ๒๕ ปัจจัยเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ ร้อยละ ๙ ปัจจัยการจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ร้อยละ ๑๒ ปัจจัยการให้บริการหลังการขาย ร้อยละ ๑๘ และอื่นๆ ร้อยละ ๒

๕) ผลการศึกษาประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาใช้ พบว่า การลด/ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๗.๐ สามารถเพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้นมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๕๔.๙ อีกทั้งยังยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสมมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๙.๑ รวมถึงการส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๕๕.๑ การส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๔๙.๑ ทำให้มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้นมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๖๐.๕ และมีการดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพมีความสำคัญมาก ร้อยละ ๕๔.๕๐

ผลการศึกษาสรุปได้ว่าผู้ประกอบการ SMEs ยังไม่ตระหนักถึงบทบาทและความสำคัญของการใช้เทคนิคจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างเพียงพอ โดยเมื่อพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่ใช้ในการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เช่น ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ระบบสินค้าคงคลัง และระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ผู้ประกอบการ SMEs ยังไม่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างมีประสิทธิภาพ

งานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะทำการศึกษาจะทำการสำรวจและศึกษารูปแบบของการดำเนินงานของผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก คือ จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรีและตราด จำนวน ๑,๐๐๐ ราย นอกจากนั้นก็จะทำการศึกษาระบบโลจิสติกส์ขาเข้า (Inbound Logistics) และห่วงโซ่อุปทานที่ผู้ประกอบการกำลังใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานและต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในโครงการนี้ จะโฟกัสหรือมุ่งเน้นไปที่การใช้ระบบโลจิสติกส์ขาเข้า คือ เริ่มตั้งแต่การจัดซื้อจัดหา การบริหารสต็อกวัตถุดิบ การผลิตและการจัดเก็บสินค้า และจะทำการสำรวจและศึกษารูปแบบการดำเนินงานของผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก คือจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรีและตราด จำนวน ๑,๐๐๐ ราย และทำการศึกษาระบบโลจิสติกส์ขาออก (Outbound Logistics และระบบ Physical Distribution) และห่วงโซ่อุปทานที่ผู้ประกอบการกำลังใช้อยู่ในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ควรทำการศึกษาว่าผู้ประกอบการเหล่านี้มีการนำระบบโลจิสติกส์ขาออกมาใช้อย่างไร อะไรเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานและการนำเอาระบบโลจิสติกส์มาใช้ รวมทั้งยังศึกษาด้วยว่าอะไร คือ ปัจจัยแห่งความสำเร็จของธุรกิจ SMEs ของผู้ประกอบการในต่างประเทศและนำมาทำการเปรียบเทียบเพื่อศึกษารูปแบบและวิธีการที่เหมาะสมกับผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ของประเทศไทย ประเด็นหลักๆ ของการศึกษาจะอยู่บนคำถามที่ว่าอะไรเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างผลกำไรได้มากขึ้น รวมทั้งปัจจัยอะไรที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ แล้วผู้ประกอบการจะสามารถลดต้นทุนในกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มลงโดยใช้หลักการจัดการโลจิสติกส์ได้อย่างไรและผู้ประกอบการสามารถสร้างหรือยกระดับความพึงพอใจให้กับลูกค้าในเรื่องต่างๆ เช่นช่วงเวลาการส่งมอบที่สั้นลง มีคุณภาพในการจัดส่งของผลิตภัณฑ์ตรงเวลา สินค้าไม่เสียหายได้อย่างไร นอกจากนี้โครงการวิจัยฯ จะทำการกำหนด

ยุทธศาสตร์หรือแนวทางเพื่อให้ผู้ประกอบการและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถนำเอาผลการศึกษานี้ไปใช้ได้อย่างสัมฤทธิ์ผล

๕.๔ อภิปรายผล

ผลที่ได้สะท้อนให้เห็นว่าเนื่องจากกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร และมีจำนวนพนักงานไม่มาก มีรายได้จำนวนไม่มากและก่อตั้งมาไม่นาน และกิจกรรมหลักส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการจัดจำหน่ายอาหารพื้นเมืองในพื้นที่และตามฤดูกาลในพื้นที่ และประกอบธุรกิจเป็นธุรกิจส่วนตัว ทำให้เห็นว่าผู้ประกอบธุรกิจ SMEs ที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นคนในท้องถิ่นและวัตถุดิบที่ใช้เป็นวัตถุดิบในท้องถิ่นมีการสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น โดยพบว่าผู้ประกอบการ SMEs ยังไม่ตระหนักถึงบทบาทและความสำคัญของการใช้เทคนิคจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างเพียงพอ โดยเมื่อพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่ใช้ในการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เช่น ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์ ระบบสินค้าคงคลัง และระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ผู้ประกอบการ SMEs ยังไม่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ในจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ยังขาดความรู้เรื่องเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ในตั้งแต่การผลิตไปจนถึงการจัดจำหน่ายเพื่อที่จะช่วยลดต้นทุนรวมและเพื่อคุณภาพในการให้บริการ ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีการผลิตและจัดเก็บเป็นจำนวนมากโดยในหลักการของการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนไม่มีความเหมาะสมเพราะทำให้สินค้าที่ผลิตมาถูกเก็บไว้เป็นเวลานาน ส่งผลให้เพิ่มต้นทุนมากขึ้น อีกทั้งผู้ประกอบการ SMEs ยังประสบปัญหาเรื่องการขาดแคลนวัตถุดิบในการผลิตซึ่งเป็นส่วนหนึ่ง มีสาเหตุมาจากปัญหาการจัดหาวัตถุดิบที่มีจำกัดตามธรรมชาติ รวมถึงปัญหาในการจัดจำหน่ายและแหล่งจำหน่ายหลัก หน่วยงานหลักในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ SMEs ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนควรมีบทบาทในการจัดการผลิตภัณฑ์ SMEs ให้มากขึ้นในด้านต่างๆ โดยการสนับสนุนจากภาครัฐ รวมถึงนโยบายและกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนธุรกิจ SMEs ในท้องถิ่นเนื่องจากเป็นแหล่งสร้างรายได้ให้กับท้องถิ่น รวมถึงการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs สามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านต่างๆ ตั้งแต่การหาวัตถุดิบในท้องถิ่นให้ตรงตามความต้องการของผู้ซื้อ การเก็บรักษาวัตถุดิบให้ได้นาน รวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าในท้องถิ่นไปจนถึงการจัดจำหน่ายให้มีช่องทางการจัดจำหน่ายมากขึ้น อีกทั้งยังสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ SMEs ได้อย่างยั่งยืน

องค์ความรู้และวิธีการในการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ และการบริหารกิจกรรมการผลิตของผู้ประกอบการและผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับการกำหนดนโยบายการวางแผนหรือ กำหนดกลยุทธ์เพื่อประยุกต์ใช้ในการจัดการระบบห่วงโซ่อุปทานสำหรับผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ SMEs ของประเทศไทยในการยกระดับหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันมีการนำเสนอแนวทางและระบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของผู้ประกอบการ SMEs เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการ SMEs ของไทย สามารถประยุกต์ใช้ความรู้และทักษะด้านการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยเฉพาะในส่วนของการบริหารจัดการวัตถุดิบ (Supply Management) และการกระจายสินค้า (Physical Distribution) ของผู้ประกอบการ โดยมี

เป้าหมายหลักคือการลดต้นทุนให้ต่ำที่และสร้างระดับความพึงพอใจที่สูงที่สุด และการกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในอันที่จะสร้างหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ SMEs เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ SMEs เป็นที่ต้องการของตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๕.๕ ข้อเสนอแนะ

๕.๕.๑ ข้อเสนอแนะสำหรับนำผลการวิจัยไปใช้

การศึกษาเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการขนาดย่อม โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการรายใหม่ เพื่อวิเคราะห์ถึงผลการวิจัยในครั้งนี้ว่า ผู้ประกอบการ SMEs ได้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ลักษณะการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SMEs และเรียนรู้ความรู้ต่างๆ มากน้อยเพียงใด ทำการศึกษากลุ่มธนาคาร พาณิชย์ในการแก้ไข หรือปรับปรุงขั้นตอนในการวิเคราะห์สินเชื่อให้รวดเร็ว รวมถึงมีความยืดหยุ่นให้กับผู้ประกอบการขนาดย่อมมากน้อยเพียงใด ทำการศึกษาภาครัฐในการปรับเปลี่ยนกฎเกณฑ์ในการสนับสนุนผู้ประกอบการ SMEs รวมถึงการปรับกฎเกณฑ์ของธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ในการสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดย่อมมากยิ่งขึ้น

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีผลต่อกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดต้นทุนในกิจกรรมนี้ ควรพิจารณาเรื่องช่องทาง ในการเคลื่อนย้ายสินค้า ตลอดจนลดช่องทางที่ไม่จำเป็นออก หรือการเคลื่อนย้ายสินค้าในปริมาณที่มากกว่าเดิม และวางแผนการเคลื่อนย้ายให้รัดกุมกว่าเดิม

การไหลของข้อมูลและกิจกรรมสนับสนุน ในส่วนของกิจกรรมนี้ การให้บริการหลังการขายถือว่ามีส่วนสำคัญที่สุด หลังจากผลวิจัยพบว่าการให้บริการหลังการขายกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอยู่ในระดับมากกับการให้ความสำคัญการบริการหลังการขายในกิจกรรมการไหลของข้อมูลและกิจกรรมสนับสนุน ดังนั้น ผู้ประกอบการ SMEs ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการบริการหลังการขาย

๕.๕.๒ ข้อเสนอแนะในด้านวิชาการ

สำหรับผู้ประกอบการ SMEs ควรจะเพิ่มเติมความรู้ในด้านการบริหารจัดการด้านการเงิน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพภายในองค์กรของผู้ประกอบการในทุกๆ ด้าน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน ธนาคาร พาณิชย์ ต่างมีหลักสูตรการพัฒนาผู้ประกอบการ SMEs ทั้งรายใหม่และรายเก่า สำหรับด้านธนาคารพาณิชย์ ควรให้ความสำคัญกับผู้ประกอบการขนาดย่อม โดยการผ่อนผันกฎเกณฑ์บางข้อ สำหรับด้านการบริหารความเสี่ยงในการวิเคราะห์สินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ ที่มักจะเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ของเศรษฐกิจ ทำให้ผู้ประกอบการ SMEs ไม่สามารถปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ สำหรับด้านภาครัฐ ควรจะปรับปรุงหลักสูตรการให้ความรู้กับผู้ประกอบการรายใหม่ โดยจัดทำเป็นความร่วมมือกับธนาคารพาณิชย์ต่างๆ โดยเน้นในการให้ความรู้กับผู้ประกอบการ SMEs โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการด้านเงินทุน ด้านสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการร่วมทุนให้มีความยืดหยุ่น และเพิ่มสัดส่วนการลงทุนให้มากขึ้น อีกทั้งควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ การปล่อยสินเชื่อของธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ซึ่งในปัจจุบันส่วนใหญ่จะปล่อยสินเชื่อให้ผู้ประกอบการรายใหญ่วงเงิน ๕๐-๑๐๐ ล้านบาท ควรที่จะให้ธนาคารพาณิชย์ สนับสนุนเงินทุนแก่

ผู้ประกอบการขนาดกลางถึงขนาดใหญ่แทน เพื่อให้ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) มีงบประมาณในการสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดย่อมได้มากขึ้น

๕.๕.๓ ข้อเสนอแนะด้านการส่งเสริมการดำเนินธุรกิจ SMEs

การศึกษานี้ไม่สามารถสรุปได้ว่า SMEs สามารถใช้จากการลดอัตราหักค่า เสื่อมราคาทรัพย์สิน ตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วย การหักค่าสึกหรอหรอและค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินฉบับที่ ๓๙๕ ได้มากน้อยเพียงใด เนื่องจากฐานข้อมูลดังกล่าวไม่สามารถแยกแยะได้ คณะวิจัยจึงเสนอให้กรมสรรพากรปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลผู้เสียภาษีเพื่อที่จะสามารถแยกแยะจำนวน SMEs ที่ใช้สิทธิประโยชน์ จาก พรฎ. ดังกล่าวออกมาจากผู้เสียภาษีรายอื่นๆ เพื่อที่จะสามารถประเมินประสิทธิผล ของมาตรการดังกล่าวได้ การศึกษานี้ พบว่า ไม่มี SMEs แม้แต่รายเดียวที่สามารถใช้ประโยชน์จาก พระราช กฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร ฉบับที่ ๓๙๖ เรื่อง การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลให้กิจการร่วมทุนกับ SMEs ได้จึงจำเป็นที่จะต้องทบทวนมาตรการดังกล่าว โดยพิจารณาผ่อนผันปรนคุณสมบัติของบริษัทร่วมทุนที่จะไดรับสิทธิประโยชนทางภาษี ได้แก่ (๑) ยกเลิกข้อจำกัดที่ที่กำหนดให้บริษัทหลักทรัพย์เท่านั้นที่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวได้ เพื่อที่จะให้ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญในสาขาการผลิตมีบทบาทในการพัฒนาธุรกิจใหม่ (๒) ลดขนาดของเงินทุน จดทะเบียนขั้นต่ำที่ ๒๐๐ ล้านบาท เพื่อลดความเสี่ยงของการลงทุน และเปิดกว้างให้ผู้ประกอบการที่มีความสนใจในวงกว้างสามารถใช้ประโยชน์จากมาตรการดังกล่าวได้ ไม่เฉพาะบริษัทขนาดใหญ่ (๓) ผ่อนปรนสัดส่วนการลงทุนของบริษัทร่วมทุนในธุรกิจใหม่ในช่วงปีแรก เพื่อให้มีการจัดสรรเงินลงทุนอย่างรอบครอบ และ (๔) ในการพิจารณาการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีแก่บริษัทร่วมทุน ควรยึดคุณสมบัติของ SMEs ที่บริษัทฯ เข้าไปร่วมลงทุน ณ วันแรกที่เข้าร่วมลงทุนเท่านั้น เพื่อที่จะสร้างแรงจูงใจให้บริษัทร่วมลงทุนช่วยพัฒนาให้ SME เติบโตเป็นบริษัทขนาดใหญ่ได้

มาตรการส่งเสริมการลงทุนของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๗/๒๕๔๖ และ ๑/๒๕๔๗ ที่เพิ่มสาขาของธุรกิจที่สามารถได้รับสิทธิประโยชน์ในการลงทุนให้ครอบคลุมถึงอุตสาหกรรมการเกษตรไทย และการลงทุนที่เกี่ยวโยงกับการพัฒนาทักษะ เทคโนโลยี และนวัตกรรม (STI) ทำให้ SMEs จำนวนมากมาใช้ประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนได้ ในทางตรงกันข้าม มาตรการที่มุ่งเป้าโดยตรงในการส่งเสริม SMEs โดยเฉพาะตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๖/๒๕๔๖ กลับมีผลในการส่งเสริมที่จำกัด เนื่องจากสาขาที่ไดรับการส่งเสริมจำกัดเพียง ๒ สาขา คือ ธุรกิจเกษตรแปรรูป และธุรกิจเชิงสร้างสรรค์ที่เกี่ยวกับเครื่องนุ่งห่ม ของเล่น ของชำร่วย เครื่องเขียน และเครื่องเรือน ประกอบกับข้อกำหนดว่าผู้ที่จะได้รับการส่งเสริมจะต้องเป็นผู้ผลิตภัณฑ์ที่ไดรับการคัดเลือกเป็น SMEs และได้รับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ชุมชน หรือเป็นผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ที่ไดรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

สิทธิประโยชน์ที่ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมใช้มากที่สุด คือ สิทธิประโยชน์ในการคืนภาษี ตามมาตรา ๑๙ แต่พบว่าการใช้ประโยชน์ดังกล่าวยังมีปัญหาในส่วนของการอนุมัติสูตรการผลิตสินค้า ซึ่งมีความล่าช้า คณะผู้วิจัยเสนอว่า กรมศุลกากรอาจพิจารณาแนวทางในการให้เอกชนเข้าร่วม ในการตรวจสอบสูตรการผลิตในเบื้องต้น แล้วเสนอต่อคณะกรรมการที่มาจากหลายหน่วยงาน เมื่อผ่านการเห็นชอบจากกรรมการเหล่านี้แล้ว จึงส่งให้กรมศุลกากรเป็นผู้อนุมัติหรือให้

เอกชนหรือ หน่วยงานที่มีความชำนาญได้รับการรับรองให้มีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติสูตรตามกฎหมาย โดยกรม ศุลกากรทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมและตรวจสอบ แต่กรมศุลกากรต้องกำหนดรายละเอียดที่สำคัญ เช่น บทลงโทษในการเปิดเผยข้อมูล/สูตรการผลิตของผู้ประกอบการ กลไกการกำกับดูแลเอกชนที่เข้าร่วม ปฏิบัติงาน และค่าธรรมเนียม

รัฐควรเร่งพัฒนาขีดความสามารถในการประเมินความเสี่ยงโครงการของสถาบันการเงินเฉพาะกิจของรัฐให้ได้มาตรฐานของสถาบันการเงินเอกชน รัฐควรสร้างแรงจูงใจให้ธนาคารพาณิชย์เอกชนร่วมให้สินเชื่อกับ SMEs bank เนื่องจากธนาคารพาณิชย์เอกชนมีความเชี่ยวชาญในการวิเคราะห์ความเสี่ยงสูง มีจำนวนสาขาและพนักงานจำนวนมากกว่าสถาบันการเงินเฉพาะกิจของรัฐ และมีความใกล้ชิดกับผู้ประกอบการสามารถเข้าถึง SMEs ได้มากกว่า โดยรัฐอาจประกันความเสี่ยงให้บางส่วนหรือจ่ายต้นทุน (ดอกเบี้ย) ของเงินกู้ให้กับธนาคารพาณิชย์ กระทรวงการคลังควรกำหนดตัวแปรชี้วัดผลการดำเนินการของสถาบันการเงินเฉพาะกิจ ที่มีภารกิจทางด้านสังคมที่ชัดเจน เช่น อาจให้สัดส่วนวงเงินที่ปล่อยกู้หรือค้ำประกันให้วิสาหกิจขนาดย่อมในแต่ละปี เป็นตัวแปรหนึ่งในการให้คะแนนผลงาน เพื่อจูงใจให้สถาบันการเงินเฉพาะกิจบรรลุเป้าหมายในการส่งเสริม SMEs แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องมีตัวแปรกำกับคุณภาพในการปล่อยกู้ เช่น อัตราหนี้เสียที่สมเหตุสมผลด้วย

ในปัจจุบันมีหน่วยงานของรัฐที่หลากหลายที่มีบทบาทในการให้องค์ความรู้แก่ SMEs ในด้านต่างๆ แต่การฝึกอบรมที่รัฐจัดให้นั้น โดยส่วนมากเป็นการฝึกอบรมความรู้ทั่วไป สำหรับผู้ประกอบการรายใหม่มิใช่องค์ความรู้ในเชิงลึกที่เฉพาะเจาะจงสำหรับธุรกิจแต่ละประเภท ทำให้ SMEs หลายรายประสบปัญหาการขาดองค์ความรู้ที่เพียงพอในการประกอบธุรกิจที่เลือก นอกจากนี้แลยังพบว่า งานบริหารการส่งเสริมองค์ความรู้ให้แก่ SMEs ของภาครัฐนั้นขาดความสม่ำเสมอ เนื่องจากไม่แน่นอนทางงบประมาณ ทำให้ SMEs ส่วนมากไม่สามารถวางแผนในการเข้ารับการฝึกอบรมได้ การจัดหลักสูตรอบรมของหน่วยงานต่างๆ ควรมีความสม่ำเสมอ มีตารางเวลาที่แน่ชัด เพื่อผู้ประกอบการจะได้สามารถบริหารเวลาให้เหมาะสมตรงกับตารางการฝึกอบรมในเรื่องที่ตนยังขาดทักษะหลักสูตรในการฝึกอบรม ควรเน้นเฉพาะทักษะที่สำคัญ เช่น วิธีการจัดทำบัญชีให้เป็นระบบเพื่อเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือแก่การพิจารณาการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน หัวข้อในการฝึกอบรมควรเจาะลึกในรายสาขาธุรกิจ เนื่องจากผู้ประกอบการในภาคการผลิต การค้า การบริการ มีความต้องการทักษะที่แตกต่างกัน เช่น ธุรกิจในภาคการผลิตที่เกี่ยวเนื่องกับการเกษตร ต้องการทักษะด้านบริหารความเสี่ยง ธุรกิจด้านการค้า ต้องการทักษะด้านการบริหารสินค้าคลคลัง เป้าหมายการฝึกอบรม คือ ต้องการให้ผู้ประกอบการ SMEs ปรับปรุงตนเอง ไม่ได้เน้นเรื่องการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ เน้นสาขาธุรกิจที่ SMEs สามารถสร้างสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ ทำให้สินค้าใหม่ๆ ตอบสนองความต้องการของลูกค้า

๕.๖ ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

จากผลการศึกษาทำให้หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องกำหนดให้การส่งเสริมและสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเป็นวาระแห่งชาติ ผลักดันระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้โดยเร็วเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน สร้างเว็บในการให้คำปรึกษาการดำเนินธุรกิจเพื่อลดความสับสนในการเข้ามาขอรับบริการจากภาครัฐ การจัดสรรงบประมาณหรือการทำแผนและงบประมาณแบบต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและสร้างเครือข่าย

การส่งเสริมระหว่างหน่วยงานภาครัฐทั้งส่วนกลาง-ส่วนภูมิภาค และระหว่างหน่วยงานภาครัฐ-เอกชน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นพัฒนาศักยภาพวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทยให้เข้มแข็ง เพื่อให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทย สามารถขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนาศักยภาพของตนเองได้ดียิ่งขึ้น ควรกำหนดมาตรการที่จูงใจ เช่น การให้สิทธิพิเศษด้านภาษี การจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐ การปรับลดค่าธรรมเนียมหรือค่าเบี้ยปรับ การกำหนดค่าเกณฑ์วัดที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มวิสาหกิจขนาดย่อมและรายย่อย เป็นต้น

นอกจากนี้ ควรใช้มาตรการเหล่านี้จูงใจให้เกิดวิสาหกิจรายใหม่ๆ ขณะเดียวกันยังจูงใจให้วิสาหกิจรายเดิมสนใจที่จะเข้าระบบโดยจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลที่ถูกต้องตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังควรพัฒนาและส่งเสริมภาพลักษณ์ตราสินค้าของสินค้าไทยให้เป็นที่รู้จัก และเข้าใจถึงความแตกต่างระหว่างสินค้าไทยและสินค้าจากประเทศที่มีต้นทุนต่ำจะช่วยให้การลอกเลียนแบบสินค้าไทยลดลง ส่งเสริมให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทยเข้าสู่ระบบห่วงโซ่อุปทานระดับโลก การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำให้ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้นย่อมจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติสนใจลงทุนในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมากขึ้น ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในประเทศไทยเพิ่มเติมจากที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ดำเนินการไว้แล้ว

จากผลการวิจัย โดยผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

๑) ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้บริโภคในการเลือกซื้อสินค้า ที่ส่งผลต่อการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

๒) จากการศึกษาในหัวข้อดังกล่าวควรมีการศึกษาถึงผลกระทบ ปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงานของธุรกิจ SMEs เพื่อเป็นข้อมูลเพิ่มเติมในการหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้ธุรกิจ SMEs ในการที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

บรรณานุกรม

กลยุทธ์พิชิตตลาด. (๒๕๕๖ มิถุนายน), วารสาร, สินค้า SMEs เศรษฐกิจการเกษตรปีที่ ๔๙ (๕๕๙):น. ๑๖-น.๒๐.

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม. (๒๕๕๘). การประเมินประสิทธิภาพและขีดความสามารถของ SMEs ไทย ในภาคการผลิต. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับ บริษัท The Brooke Group จำกัด

กาญจนา สุคัณธศิริกุล. (๒๕๕๔). ผลกระทบของธุรกิจแห่งนวัตกรรมที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย. ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๓.

โจเซลีน แนวพนิช. (๒๕๕๖). ข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านยุทธศาสตร์การส่งออกอาหารไทย, สถาบันอาหาร , กรุงเทพฯ.

ชูศักดิ์ เดชเกรียงไกรกุล และ นิทัศน์ คณะวรรณ. (๒๕๕๕). ช่องทางการต่อยอดและพัฒนาสินค้า สู่ธุรกิจ SMEs.

ชิตพงษ์ อัยสานนท์.(๒๕๕๒).มอบรอบทิศคิดอย่าง Supply Chain e-Logistics ในการดำเนินกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์. วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ณัธพล สุสิทธิ.(๒๕๕๗). ความคิดเห็นของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงที่มีต่อผลิตภัณฑ์ SMEs สินค้าอาหารแปรรูปของ จ. เพชรบุรี : บทคัดย่อ, ปริญญานิพนธ์ ศศ.ม. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

เดือนเด่น นิคมบริรักษ์. ๒๕๔๙. โครงการศึกษาวิจัยกฎหมายและแนวนโยบายภาครัฐทางกฎหมายที่มีผลกระทบต่อธุรกิจ SMEs : ศึกษาเฉพาะกรณีผลกระทบของกฎหมายและระเบียบที่มีผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของ SMEs. กรุงเทพฯ : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม.

ทรงศรี อัครางกูร.(๒๕๕๗). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อดุลการค้าไทยกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ,วิทยานิพนธ์ศศ.ม(เศรฐษศาสตร์), กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ทรงพล ทองสิน. (๒๕๔๓). มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (๒๕๕๘). การจัดการลอจิสติกส์, ธรรกมลการพิมพ์, กรุงเทพฯ.

ปฐมพร ทรงสุโรจน์. (๒๕๕๙). การศึกษาพฤติกรรมการกู้เงินของผู้ประกอบการ SMEs. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

นระ คมนามูล. (๒๕๕๐). การบริหารจัดการโลจิสติกส์.

ไพฑูรย์ เจตธำรงชัย. (๒๕๕๐,มิถุนายน). กลยุทธ์พิชิตตลาด : สินค้า SMEs (ตอนที่๑),เศรษฐกิจการเกษตร ปีที่๔๙ ฉบับที่ ๕๕๙ (มิ.ย. ๒๕๔๖) น.๑๖-น.๒๐.

รุธิร์ พนมยงค์. (๒๕๕๖). การบริหารการจัดการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย.

วัลลภา หลอดเข็ม. (๒๕๔๕). ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งออกกุ้งสดแช่แข็งไทยในทัศนะของผู้ส่งออก กรณีศึกษา ตลาดสหรัฐอเมริกา. ปริญญานิพนธ์ บธ.ม.(การจัดการ), กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

บรรณานุกรม (ต่อ)

สพล มรรคไพบูลย์. (๒๕๔๖). ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภคและส่วนประสมทางการตลาดที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการซื้อผลิตภัณฑ์ SMEs ของจ.ชลบุรี : บทคัดย่อ, ปริญญานิพนธ์ บธ.ม.(การจัดการ), กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.ถ่ายเอกสาร.

สมเกียรติ ผโลประการ. งานแสดง สินค้าหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์. (ที่มา : เวปไซด์ไทยตำบลดอทคอม เข้าถึงเมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๓)

อดุลย์ เมณฑ์กุล. (๒๕๔๕). กลยุทธ์การทำธุรกิจส่งออก – นำเข้า ภาคปฏิบัติ. Informedia Book , กรุงเทพฯ.

Bourlakis, M. and Weightman, P. (๒๐๐๔). “ Introduction to the UK Food Supply Chain”, In Food Supply Chain Management (Bourlakis, M. and Weightman, P.), Blackwell Publishing, Great Britain, pp. ๒-๔.

Stock, J.R. and Lambert, D.M. (๒๐๐๑). Strategic Logistics Management, ๔thed., McGraw-Hill Book.

Wisner, J.D., Leong, G.K. and Tan, K. (๒๐๐๕). Principles of Supply Chain Management: A Balanced Approach, South-Western, Thomson Corporation. pp. ๕ – ๖.

แบบสอบถาม

รหัส

โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับทุนอัดหนุนการวิจัย งบประมาณเงินรายได้จากการอุดหนุนจากรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้ดำเนินโครงการวิจัย “แนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน” สำหรับแบบสอบถามนี้เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการวิจัยฯดังกล่าว ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยฯ ขอยืนยันว่า ท่านสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ **ข้อมูลส่วนบุคคลและคำตอบของท่านจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ และจะไม่ถูกนำไปเผยแพร่หรือใช้เพื่อการใดๆทั้งสิ้น** โดยการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะเป็นไปในลักษณะภาพรวมเท่านั้น ไม่มีการวิเคราะห์หรือรายงานเป็นรายบุคคลแต่อย่างใด ความร่วมมือของท่านจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงและใช้เป็นข้อมูลในการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาปรับใช้ในการวิจัยต่อไป

แบบสอบถามชุดนี้จะประกอบด้วย ๕ ส่วนหลัก ๆ คือ

ส่วนที่ ๑ : ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กรของท่าน
ส่วนที่ ๒ : รูปแบบและลักษณะการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs
ส่วนที่ ๓ : ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
ส่วนที่ ๔ : ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์
ส่วนที่ ๕ : ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมาใช้

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไป

๑.๑ ประเภทของผลิตภัณฑ์ SMEs ของท่าน
☐ ประเภทอาหาร ☐ ประเภทเครื่องดื่ม ☐ ประเภทผ้า ☐ ประเภทเครื่องใช้/ ตบแต่ง ☐ ศิลปะประดิษฐ์และของที่ระลึก
☐ ประเภทสมุนไพรที่ไม่ใช่อาหารและยา ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ).....

๑.๒ จำนวนของพนักงานในองค์กร
☐ ๑ - ๗ ☐ ๘ – ๒๐ ☐ ๒๑ – ๕๐ ☐ ๕๑ – ๗๕ ☐ ๗๖ - ๑๐๐ ☐ มากกว่า ๑๐๑ (โปรดระบุ).....

๑.๓ รายได้เฉลี่ยขององค์กร.....บาทต่อเดือน
☐ ๐ – ๒๕,๐๐๐ ☐ ๒๕,๐๐๑ – ๕๐,๐๐๐ ☐ ๕๐,๐๐๑-๑๐๐,๐๐๐ ☐ ๑๐๐,๐๐๐-๒๐๐,๐๐๐
☐ มากกว่า ๒๐๐,๐๐๐ (โปรดระบุ) .....

๑.๔ องค์กรของท่านตั้งขึ้นมาเป็นระยะเวลา.....ปี
☐ น้อยกว่า ๑ ปี ☐ ๑ - ๓ ปี ☐ ๓ - ๕ ปี ☐ ๕ - ๗ ปี ☐ มากกว่า ๗ ปี (โปรดระบุ) .....ปี

๑.๕ กิจกรรมหลักในองค์กรของท่านคืออะไร
☐ ผู้ผลิต ☐ ผู้จำหน่าย ☐ ผู้กระจายสินค้า ☐ ผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้า ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

๑.๖ รูปแบบการบริหารจัดการองค์กร/ กลุ่มของท่าน
☐ ไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต ☐ มีผู้นำกลุ่มแต่ไม่มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติของกลุ่ม
☐ มีผู้นำกลุ่ม มีระเบียบปฏิบัติและโครงสร้างการบริหารงานกลุ่ม ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

ส่วนที่ ๒ รูปแบบและลักษณะของการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs

๒.๑ แหล่งที่มาของวัตถุดิบ
☐ ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด ☐ ใช้วัตถุดิบภายนอกจังหวัดทั้งหมด ☐ ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐
☐ ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐

๒.๒ ท่านใช้ระยะเวลาการผลิตในช่วงใด
☐ ช่วงว่างจากงานประจำหรืองานเกษตร ☐ ทำการผลิตเฉพาะบางฤดูกาล ☐ ทำการผลิตเต็มเวลา
☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๓ แหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า
☐ ตลาดภายในจังหวัด ☐ ตลาดระหว่างจังหวัด ☐ ตลาดต่างประเทศ
☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๔ ความต่อเนื่องของตลาด

☐ มีเฉพาะลูกค้าใหม่ ☐ มีลูกค้าเก่าแต่ไม่มีการสั่งซื้ออย่างสม่ำเสมอ ☐ มีทั้งลูกค้าเก่าและใหม่และมีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๕ ช่องทางการจัดจำหน่าย

☐ จำหน่ายเองอย่างเดียว ☐ จำหน่ายเองและผ่านตัวกลาง ☐ จำหน่ายเองและผ่านสื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๖ ท่านเก็บวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่ใด

☐ บ้านหรือสถานที่ผลิต ☐ เช่าคลังสินค้าของท้องถิ่นหรือตำบล ☐ ผลิตแล้วทำการจำหน่ายทันที

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๗ รูปแบบของการผลิตและจำหน่ายของท่านเป็นแบบใด

☐ ผลิตตามคำสั่งซื้อและส่งให้ลูกค้าทันทีเมื่อผลิตเสร็จ ☐ ผลิตและจัดเก็บเพื่อรอจำหน่าย ☐ ผลิตเมื่อมีงานจำหน่ายสินค้า SMEs

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

(๕) สำคัญอย่างยิ่ง (๔) สำคัญมาก (๓) สำคัญปานกลาง (๒) ไม่ค่อยสำคัญ (๑) ไม่สำคัญ

	(๕)	(๔)	(๓)	(๒)	(๑)
๒.๘ ท่านคิดว่าความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐมีความสำคัญ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๙ ท่านคิดว่าความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา(มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)มีความสำคัญ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๐ ท่านคิดว่าความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้านมีความสำคัญ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๑ ท่านรู้สึกพึงพอใจความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๒ ท่านรู้สึกพึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๓ ท่านรู้สึกพึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้าน	☐	☐	☐	☐	☐

<u>ส่วนที่ ๓ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน</u>

(๕) มากที่สุด (๔) มาก (๓) ปานกลาง (๒) น้อย (๑) น้อยที่สุด

	(๕)	(๔)	(๓)	(๒)	(๑)
๓.๑ ท่านคิดว่าความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๒ ท่านคิดว่าความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๓ ท่านคิดว่าความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๔ ท่านคิดว่าความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๕ ท่านคิดว่ามีความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) ในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๖ ท่านคิดว่ามีความรู้และเทคนิคด้านการผลิตในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๗ ท่านคิดว่ามีความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๘ ท่านคิดว่ามีความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๙ ท่านใช้ทรัพยากรการผลิต (วัตถุดิบ แรงงาน เครื่องจักร) อย่างมีประสิทธิภาพ	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๐ ท่านนิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๑ ท่านนิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุก	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๒ ท่านนิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือ	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๓ ท่านนิยมใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบิน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๔ ท่านคิดว่ารูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๕ ท่านคิดว่าการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ(เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๖ ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับกิจการของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๗ ท่านคิดว่ารูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๘ ท่านให้ความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้า	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๙ ท่านคิดว่ารูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าของท่านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	☐	☐	☐	☐	☐

๓.๒๐ ท่านให้ความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง)	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๒๑ ท่านให้ความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง การบริการหลังการขาย)	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๒๒ ท่านรู้สึกพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๒๓ ท่านรู้สึกพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้าของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐

<u>ส่วนที่ ๔ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์</u>

๔.๑ ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ แหล่งเงินทุน ☐ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ
☐ ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ความต้องการของลูกค้า ☐ การแข่งขันกับคู่แข่ง ☐ การขาดแคลนวัตถุดิบ
☐ คุณภาพของสินค้า ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....r

๔.๒ กรุณาเรียงลำดับปัจจัยที่มีความสำคัญ ๔ อันดับแรกที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน (เรียงลำดับ ๑ = สำคัญมากที่สุด ๔ = สำคัญน้อยที่สุด)

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ แหล่งเงินทุน ☐ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ
☐ ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ความต้องการของลูกค้า ☐ การแข่งขันกับคู่แข่ง ☐ การขาดแคลนวัตถุดิบ
☐ คุณภาพของสินค้า ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๔.๓ ท่านคิดว่าปัจจัยอะไรบ้างที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ของท่าน

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์
☐ แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี
☐ ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี ☐ เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ
☐ การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ☐ การให้บริการหลังการขาย ☐ อื่นๆ(โปรดระบุ) .....

๔.๔ กรุณาเรียงลำดับปัจจัยที่มีความสำคัญ ๔ อันดับแรกที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์ขององค์กรของท่าน (เรียงลำดับ ๑=สำคัญมากที่สุด ๔=สำคัญน้อยที่สุด)

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์
☐ แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี
☐ ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี ☐ เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ
☐ การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ☐ การให้บริการหลังการขาย ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

<u>ส่วนที่ ๕ ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมาใช้</u>

(๕) สำคัญอย่างยิ่ง (๔) สำคัญมาก (๓) สำคัญปานกลาง (๒) ไม่ค่อยสำคัญ (๑) ไม่สำคัญ

การใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจของท่าน	**(๕)**	**(๔)**	**(๓)**	**(๒)**	**(๑)**
๕.๑ ลด/ ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๒ เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้น	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๓ ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสม	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๔ ส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการ	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๕ ส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการ	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๖ มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้น	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๗ ดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	☐	☐	☐	☐	☐

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่ท่านได้เสียสละเวลาอันมีค่าเพื่อตอบแบบสอบถามนี้

แบบสอบถาม

รหัส

โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับทุนอัดหนุนการวิจัย งบประมาณเงินรายได้จากการอุดหนุนจากรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้ดำเนินโครงการวิจัย “แนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน” สำหรับแบบสอบถามนี้เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการวิจัยฯดังกล่าว ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยฯ ขอยืนยันว่า ท่านสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ **ข้อมูลส่วนบุคคลและคำตอบของท่านจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ และจะไม่ถูกนำไปเผยแพร่หรือใช้เพื่อการใดๆทั้งสิ้น** โดยการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะเป็นไปในลักษณะภาพรวมเท่านั้น ไม่มีการวิเคราะห์หรือรายงานเป็นรายบุคคลแต่อย่างใด ความร่วมมือของท่านจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงและใช้เป็นข้อมูลในการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาปรับใช้ในการวิจัยต่อไป

แบบสอบถามชุดนี้จะประกอบด้วย ๕ ส่วนหลัก ๆ คือ

ส่วนที่ ๑ : ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม
ส่วนที่ ๒ : รูปแบบและลักษณะการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs
ส่วนที่ ๓ : ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
ส่วนที่ ๔ : ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์
ส่วนที่ ๕ : ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมาใช้

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไป

๑.๑ ประเภทของผลิตภัณฑ์ SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการเป็นประจำ

☐ ประเภทอาหาร ☐ ประเภทเครื่องดื่ม ☐ ประเภทผ้า ☐ ประเภทเครื่องใช้/ ตบแต่ง ☐ ศิลปะประดิษฐ์และของที่ระลึก
☐ ประเภทสมุนไพรที่ไม่ใช่อาหารและยา ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ).....

๑.๒ อายุของท่าน

☐ ๑ - ๗ ☐ ๘ – ๒๐ ☐ ๒๑ – ๕๐ ☐ ๕๑ – ๗๕ ☐ ๗๖ - ๑๐๐ ☐ มากกว่า ๑๐๑ (โปรดระบุ).....

๑.๓ รายได้เฉลี่ยของท่าน.....บาทต่อเดือน

☐ ๐ – ๒๕,๐๐๐ ☐ ๒๕,๐๐๑ – ๕๐,๐๐๐ ☐ ๕๐,๐๐๑-๑๐๐,๐๐๐ ☐ ๑๐๐,๐๐๐-๒๐๐,๐๐๐
☐ มากกว่า ๒๐๐,๐๐๐ (โปรดระบุ) .....

๑.๔ ท่านใช้และรู้จักธุรกิจ SMEs มาเป็นระยะเวลา.....ปี

☐ น้อยกว่า ๑ ปี ☐ ๑ - ๓ ปี ☐ ๓ - ๕ ปี ☐ ๕ - ๗ ปี ☐ มากกว่า ๗ ปี (โปรดระบุ) .....ปี

๑.๕ กิจกรรมหลักของท่านในธุรกิจ SMEs คืออะไร

☐ ผู้ผลิต ☐ ผู้จำหน่าย ☐ ผู้กระจายสินค้า ☐ ผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้า ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

๑.๖ รูปแบบการบริหารจัดการของธุรกิจ SMEs คืออะไร

☐ ไม่มีการรวมกลุ่ม ต่างคนต่างผลิต ☐ มีผู้นำกลุ่มแต่ไม่มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติของกลุ่ม
☐ มีผู้นำกลุ่ม มีระเบียบปฏิบัติและโครงสร้างการบริหารงานกลุ่ม ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

ส่วนที่ ๒ รูปแบบและลักษณะของการดำเนินการของผู้ประกอบการ SMEs

๒.๑ ท่านคิดว่า SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการมากที่สุดมีแหล่งที่มาของวัตถุดิบมาจาก.....

☐ ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดทั้งหมด ☐ ใช้วัตถุดิบภายนอกจังหวัดทั้งหมด ☐ ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐
☐ ใช้วัตถุดิบภายในจังหวัดน้อยกว่าร้อยละ ๘๐

๒.๒ ท่านคิดว่า SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการมากที่สุดใช้ระยะเวลาการผลิตในช่วงใด

☐ ช่วงว่างจากงานประจำหรืองานเกษตร ☐ ทำการผลิตเฉพาะบางฤดูกาล ☐ ทำการผลิตเต็มเวลา
☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๓ ท่านคิดว่า SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการมากที่สุดแหล่งจำหน่ายหลักของสินค้า

☐ ตลาดภายในจังหวัด ☐ ตลาดระหว่างจังหวัด ☐ ตลาดต่างประเทศ
☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๔ ท่านคิดว่า SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการมากที่สุดความต่อเนื่องของตลาด

☐ มีเฉพาะลูกค้าใหม่ ☐ มีลูกค้าเก่าแต่ไม่มีการสั่งซื้ออย่างสม่ำเสมอ ☐ มีทั้งลูกค้าเก่าและใหม่และมีการสั่งซื้อสม่ำเสมอ

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๕ ท่านคิดว่า SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการมากที่สุดช่องทางการจัดจำหน่าย

☐ จำหน่ายเองอย่างเดียว ☐ จำหน่ายเองและผ่านตัวกลาง ☐ จำหน่ายเองและผ่านสื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๖ ท่านคิดว่า SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการมากที่สุดเก็บวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปไว้สถานที่ใด

☐ บ้านหรือสถานที่ผลิต ☐ เช่าคลังสินค้าของท้องถิ่นหรือตำบล ☐ ผลิตแล้วทำการจำหน่ายทันที

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๒.๗ ท่านคิดว่า SMEs ที่ท่านใช้ผลิตภัณฑ์และบริการมากที่สุดรูปแบบของการผลิตและจำหน่ายของท่านเป็นแบบใด

☐ ผลิตตามคำสั่งซื้อและส่งให้ลูกค้าทันทีเมื่อผลิตเสร็จ ☐ ผลิตและจัดเก็บเพื่อรอจำหน่าย ☐ ผลิตเมื่อมีงานจำหน่ายสินค้า SMEs

☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

(๕) สำคัญอย่างยิ่ง (๔) สำคัญมาก (๓) สำคัญปานกลาง (๒) ไม่ค่อยสำคัญ (๑) ไม่สำคัญ

	(๕)	(๔)	(๓)	(๒)	(๑)
๒.๘ ท่านคิดว่าความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐมีความสำคัญ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๙ ท่านคิดว่าความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา(มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)มีความสำคัญ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๐ ท่านคิดว่าความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้านมีความสำคัญ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๑ ท่านรู้สึกพึงพอใจความช่วยเหลือ การส่งเสริมและการสนับสนุนจากภาครัฐ	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๒ ท่านรู้สึกพึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากสถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย วิทยาลัย อาชีวศึกษา)	☐	☐	☐	☐	☐
๒.๑๓ ท่านรู้สึกพึงพอใจความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากชุมชน อบต. กรรมการหมู่บ้าน	☐	☐	☐	☐	☐

<u>ส่วนที่ ๓ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน</u>

(๕) มากที่สุด (๔) มาก (๓) ปานกลาง (๒) น้อย (๑) น้อยที่สุด

	(๕)	(๔)	(๓)	(๒)	(๑)
๓.๑ ท่านคิดว่าความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของธุรกิจ SMEs	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๒ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs ความรู้และเทคนิคด้านการผลิตมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของธุรกิจ SMEs	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๓ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs ความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของธุรกิจ SMEs	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๔ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs ความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของธุรกิจ SMEs	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๕ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs มีความรู้และเทคนิคด้านการตลาด (การออกแบบแพ็กเกจ การส่งเสริมการขาย) ในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๖ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs มีความรู้และเทคนิคด้านการผลิตในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๗ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs มีความรู้และเทคนิคด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๘ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs มีความรู้และเทคนิคด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ในระดับใด	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๙ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEsทรัพยากรการผลิต (วัตถุดิบ แรงงาน เครื่องจักร) อย่างมีประสิทธิภาพ	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๐ ท่านธุรกิจ SMEs ใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถจักรยาน/รถมอเตอร์ไซด์	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๑ ท่านธุรกิจ SMEs ใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางรถยนต์/รถบรรทุก	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๒ ท่านธุรกิจ SMEs ใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยทางเรือ	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๓ ท่านธุรกิจ SMEs ใช้การขนส่งวัตถุดิบ/ สินค้า โดยเครื่องบิน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๔ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs มีรูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๕ ท่านคิดว่าการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ(เช่น อินเตอร์เน็ต บาร์โค้ต) มีความสำคัญต่อธุรกิจ SMEs	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๖ ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศกับธุรกิจ SMEs	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๗ ท่านคิดว่ารูปแบบและวิธีการเคลื่อนย้ายสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ SMEs	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๘ ท่านธุรกิจ SMEs ให้ความสำคัญต่อวิธีการและการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้า	☐	☐	☐	☐	☐
๓.๑๙ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs มีรูปแบบและวิธีการจัดเก็บสินค้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	☐	☐	☐	☐	☐

๓.๒๐ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs ให้ความสำคัญกับการจัดการวัตถุดิบ (การสั่งซื้อวัตถุดิบ การขนส่ง การเก็บเข้าคลัง) ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

๓.๒๑ ท่านคิดว่าธุรกิจ SMEs ให้ความสำคัญกับการกระจายสินค้า (การจัดการคำสั่งซื้อ การขนส่ง เป็นต้น) ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

๓.๒๒ ท่านรู้สึกพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการวัตถุดิบของธุรกิจ SMEs ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

๓.๒๓ ท่านรู้สึกพึงพอใจกับวิธีการและกระบวนการจัดการการกระจายสินค้าของธุรกิจ SMEs ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

ส่วนที่ ๔ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการของธุรกิจ SMEs ในเชิงโลจิสติกส์

๔.๑ ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ SMEs

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ แหล่งเงินทุน ☐ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ

☐ ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ความต้องการของลูกค้า ☐ การแข่งขันกับคู่แข่ง ☐ การขาดแคลนวัตถุดิบ

☐ คุณภาพของสินค้า ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....r

๔.๒ กรุณาเรียงลำดับปัจจัยที่มีความสำคัญ ๔ อันดับแรกที่มีต่อการดำเนินธุรกิจ SMEs (เรียงลำดับ ๑ = สำคัญมากที่สุด ๔ = สำคัญน้อยที่สุด)

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ แหล่งเงินทุน ☐ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ

☐ ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ความต้องการของลูกค้า ☐ การแข่งขันกับคู่แข่ง ☐ การขาดแคลนวัตถุดิบ

☐ คุณภาพของสินค้า ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

๔.๓ ท่านคิดว่าปัจจัยอะไรบ้างที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ของธุรกิจ SMEs

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์

☐ แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี

☐ ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี ☐ เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ

☐ การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ☐ การให้บริการหลังการขาย ☐ อื่นๆ(โปรดระบุ) .....

๔.๔ กรุณาเรียงลำดับปัจจัยที่มีความสำคัญ ๔ อันดับแรกที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์ของธุรกิจ SMEs (เรียงลำดับ ๑=สำคัญมากที่สุด ๔=สำคัญน้อยที่สุด)

☐ การสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ ☐ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ☐ ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคและการจัดการโลจิสติกส์

☐ แรงงานที่มีฝีมือและมีทักษะ ☐ ระบบคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ขาดการจัดการวัตถุดิบที่ดี

☐ ระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ☐ ระบบการขนส่งสินค้าที่ดี ☐ เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ

☐ การจัดการคำสั่งซื้อที่ดี ☐ การให้บริการหลังการขาย ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ) .....

ส่วนที่ ๕ ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมาใช้

(๕) สำคัญอย่างยิ่ง (๔) สำคัญมาก (๓) สำคัญปานกลาง (๒) ไม่ค่อยสำคัญ (๑) ไม่สำคัญ

การใช้เทคนิคโลจิสติกส์และซัพพลายเชนช่วยให้ธุรกิจ SMEs	**(๕)**	**(๔)**	**(๓)**	**(๒)**	**(๑)**
๕.๑ ลด/ ควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๒ เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้น	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๓ ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสม	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๔ ส่งมอบสินค้าในเวลาที่ลูกค้าต้องการ	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๕ ส่งมอบสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์และส่ง ณ สถานที่ที่ลูกค้าต้องการ	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๖ มีกำไรและผลประกอบการโดยรวมดียิ่งขึ้น	☐	☐	☐	☐	☐
๕.๗ ดำเนินการและมีการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	☐	☐	☐	☐	☐

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่ท่านได้เสียสละเวลาอันมีค่าเพื่อตอบแบบสอบถามนี้

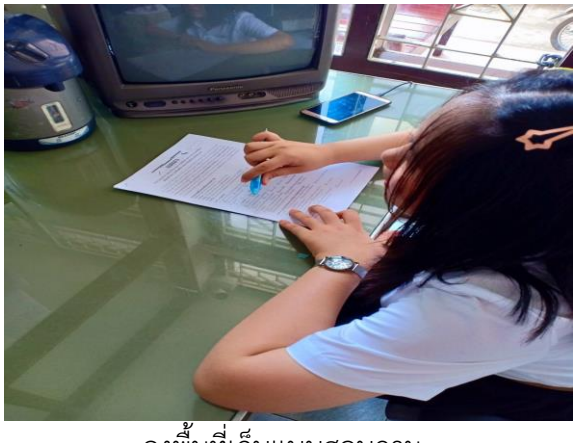
การลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม
โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

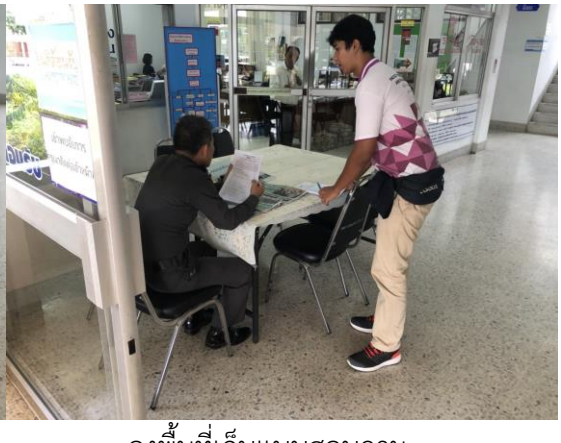
ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม


ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม



ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม

สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็น
โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
วันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมแสงเพชร โรงแรมโกลเด้น ซีตี้ ระยอง จังหวัดระยอง

๑. วัตถุประสงค์

๑.๑ เพื่อรับฟังรูปแบบของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน อย่างเป็นระบบและเกิดประสิทธิภาพ

๑.๒ เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ระหว่างผู้เข้าสัมมนาด้วยกัน และผู้เข้าสัมมนากับวิทยากร

๑.๓ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

๒. สถานที่

ห้องประชุมแสงเพชร โรงแรมโกลเด้น ซีตี้ ระยอง จังหวัดระยอง

๓. วัน/เวลาจัดงาน

วันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.

๔. รายละเอียดของงาน

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ครั้งนี้ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและรูปแบบผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน อย่างเป็นระบบและเกิดประสิทธิภาพ เป็นการแลกเปลี่ยนความรู้และความคิดเห็น ระหว่างผู้เข้าสัมมนาด้วยกัน และผู้เข้าสัมมนากับวิทยากร

๕. ประเด็นหรือขอบเขตของการศึกษา

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และนำเสนอภาพรวมและความสำคัญของโครงการ พร้อมทั้งเสวนาในหัวข้อ การพัฒนาแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลินภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

๖. จำนวนบุคคลที่เข้าร่วมงาน ๖๒ ท่าน

๗. กำหนดการ

กำหนดการ

กำหนดการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น
โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ
ผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
วันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมแสงเพชร โรงแรมโกลเด้น ซีตี้ ระยอง จังหวัดระยอง

๐๘.๐๐ - ๐๙.๑๕ น.	ลงทะเบียน
๐๙.๑๕ - ๐๙.๓๐ น.	กล่าวเปิดงาน โดย นายสุรินทร์ แสงทอง ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง
๐๙.๓๐ - ๑๑.๐๐ น.	กล่าวภาพรวมและความสำคัญของการพัฒนาโครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยคณะผู้วิจัยฯ มหาวิทยาลัยบูรพา
๑๑.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	ผู้เข้าร่วมสัมมนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ
๑๒.๐๐ น.	รับประทานอาหารกลางวันร่วมกัน

หมายเหตุ :
- พักรับประทานอาหารว่าง เวลา ๑๐.๓๐-๑๑.๐๐ น.
- รับประทานอาหารกลางวันเวลา ๑๒.๐๐
- กำหนดการต่างๆ สามารถปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม

การสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น
โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ
ผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
วันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมแสงเพชร โรงแรมโกลเด้น ซีตี้ ระยอง จังหวัดระยอง

****

ระเบียบวาระที่ ๑ : ประธานการประชุมกล่าวเปิดการประชุมและรับฟังความคิดเห็น
ระเบียบวาระที่ ๒ : สรุปภาพรวมโครงการ โดย คณะผู้วิจัย มหาวิทยาลัยบูรพา
ระเบียบวาระที่ ๓ : ร่วมซักถามและตอบข้อเสนอแนะ

ปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ๑๒.๐๐ น.

การสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น
โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ
ผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
วันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมแสงเพชร โรงแรมโกลเด้น ซีตี้ ระยอง จังหวัดระยอง

****

ระเบียบวาระที่ ๑ : ประธานการประชุมกล่าวเปิดการประชุมและรับฟังความคิดเห็น กล่าวเปิดการประชุม

นายสุรินทร์ แสงทอง ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง

เรียนทุกท่านที่มาร่วมการสัมมนา การสัมมนาที่จังหวัดระยอง มีความคาดหวังให้สะท้อนความต้องการของประชาชนในจังหวัดระยอง พื้นที่ใกล้เคียงที่รองรับ EEC เป็นโครงการระดับโลก ประเทศไทยตั้งเป้าผลักดันในอุตสาหกรรมใหม่และอุตสาหกรรมเดิม และเป็นฐานการบินในอนาคต ภายในปี ๒๕๖๕ เป็นคู่แข่งสิงคโปร์ในเรื่องการซ่อมเครื่องบิน นายกสร้างความร่วมมือด้านฐานการบิน ทำให้เกิดการจ้างงานของลูกหลานชาวจังหวัดระยองและให้เรียนช่างเทคนิค โดยช่างเทคนิคยังมีความต้องการสูงในตลาดแรงงาน โดยช่างเทคนิคมีความต้องการมากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ตำแหน่ง กระทรวงแรงงานใน ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย +๑ ใช้หลักในการประเมินจาก S-Curve กระทรวงศึกษาธิการต้องดำเนินการในด้านการมีรถไฟรางคู่ มีรถไฟความเร็วสูง มาถึงจังหวัดระยอง มีส่วนต่อขยายจากอู่ตะเภาถึงตัวเมืองระยอง จำเป็นต้องมีระบบมาตอบโจทย์ความต้องการ โดยเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่างๆในแนวเส้นทางรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง จะทำให้เกิดการลงทุนเพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ ๒ ล้านล้านบาท กองทุน EEC ก็จะต้องเตรียมโครงการและกองทุน โครงการที่ได้รับผลกระทบกับประชาชนในพื้นที่มีผลกระทบกับชีวิตความเป็นอยู่อย่างไร โดยประชาชนมีสิทธิจะเสนอข้อคิดเห็น กำหนดทิศทางการศึกษาให้ไปเรียนเทคนิค มี EECi สถาบันวิจัยและพัฒนาของประเทศ มีนวัตกรรมใหม่ที่เกิดการวิจัยและพัฒนา อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ ถือเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ EEC เป็นการสร้างโอกาสที่ยิ่งใหญ่ให้คนไทย ประชนต้องรับการรองรับโดยมีการลงทุน ๑๖๘ โครงการ โดยมีโครงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ขีดความสามารถด้าน Logistics ของประเทศไทย มีระบบ Logistics ที่ดี ต้องเตรียมคนระบบขนส่ง การท่องเที่ยว ให้จ่ายเงินมากกว่าเดิม ที่ปรึกษาในแนวทางในการดำเนินโครงการต่างๆ ด้านการท่องเที่ยวเคยมีการสำรวจว่านักท่องเที่ยวรู้จักระยองประมาณ ๓% ทำให้มีมาตรการเพิ่มขึ้นและสนามบินอยู่ในจังหวัดระยอง แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดระยองมีค่อนข้างมาก สิ่งแวดล้อมดี ต้องให้นักท่องเที่ยวมาได้ จะสามารถดึงคนจากอู่ตะเภาอย่างไร ต้องสร้างความสะดวกให้จังหวัดระยอง ซึ่งจังหวัดระยองให้เป็น Smart city ในปีนี้ นอกจากการพัฒนาในด้านอุตสาหกรรมตามนโยบายรัฐบาลแล้ว การพัฒนาของภาคการเกษตรของพื้นที่ก็ยังขาดไม่ได้และยังต้องมีการพัฒนาด้าน SMEs ที่มีผลต่อเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว เพราะฉะนั้นจึงจำเป็นที่ผู้ประกอบการ SMEs ต้องมีความรู้เรื่องการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เพื่อใช้เป็นช่องทางการตลาดในอนาคตในพื้นที่ EEC ของเราในอนาคต

<u>ระเบียบวาระที่ ๒</u> : **สรุปภาพรวมโครงการ**

โดย คณะผู้วิจัย มหาวิทยาลัยบูรพา

รองศาสตราจารย์ ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์

ระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในระยอง เริ่มมีการพัฒนาตามนโยบายรัฐบาล การเติบโตต้องควบคู่ไปกับการพัฒนาในพื้นที่มีการจัดเส้นทางหรือยัง นโยบายฯ แผนจังหวัดมาทำให้บริบทของจังหวัดระยองทำให้มีความสูงตามวิถีชีวิตคนระยอง ในภาพรวม พูดถึงโครงการหลักๆของรัฐบาล คือ การค้านำโลจิสติกส์ หรือโลจิสติกส์นำการค้า รัฐบาลลงระบบโครงสร้างพื้นฐานไว้ ซึ่งต้องมีทางเลือก

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกมีความพร้อมที่จะได้ไหม มีตลาดรองรับสินค้าในภาคเกษตรเท่าไหร่ ในพื้นที่ EEC ส่วนใหญ่เน้นสินค้าด้านอุตสาหกรรมซึ่งอุตสาหกรรมมีความพร้อมในเรื่องของโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอยู่แล้ว แต่ในภาคของการเกษตรไม่ว่าจะเป็นธุรกิจขนาดกลางและขยาดย่อมยังต้องมีการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออก โดยการส่งเสริมโลจิสติกส์และซัพพลายเชนนั้นเน้นเชื่อมการสร้าง Mode ให้ได้ ไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งรถไฟฟ้า ทางบก ทางเรือ ซึ่งในพื้นที่ภาคตะวันออกมีความพร้อมที่จะพัฒนา และมีโครงการส่งเสริมเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมากตามนโยบายรัฐบาล

อาจารย์สุขุมาภรณ์ พัฒนไพบูลย์วงศ์

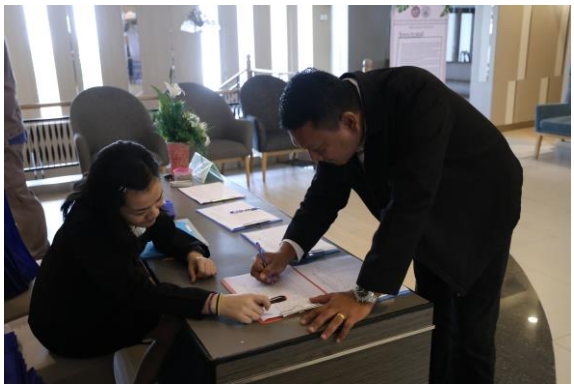
ระบบโลจิสติกส์ (Logistic) กับ โซ่อุปทาน supply chain เป็นสองคำที่เราเคยได้ยินกันมานาน แต่หลายคนยังไม่ค่อยเข้าใจอยู่ดีว่ามันคืออะไร ระบบโลจิสติกส์ นี่มันก็คือ supply chain หรือโซ่อุปทานใช่รึเปล่า ซึ่งจริงๆ แล้ว โลจิสติกส์เป็นแค่ส่วนหนึ่งเท่านั้นของโซ่อุปทาน โดยที่โลจิสติกส์นั้นจะครอบคลุมถึงการวางแผนการใช้ทรัพยากรขององค์กร การควบคุมให้ใช้ได้อย่างมีประโยชน์สูงสุด และการลำเลียง และให้เกิดประโยชน์สูงสุดในภาคธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออก

รองศาสตราจารย์ ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์

สถานการณ์ตลาดของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทย พบว่า มูลค่า GDP SMEs ขยายตัวได้ ๔.๙% ในขณะที่ GDP ประเทศขยายตัว ๓.๓% โดยมีสัดส่วนต่อ GDP ประเทศเพิ่มขึ้นจาก ๔๒.๒% ในปีก่อน เป็น ๔๒.๕% คิดเป็นมูลค่ากว่า ๑.๖๑ ล้านล้านบาท การส่งออกของ SMEs มีมูลค่า ๕,๓๓๐.๑ ล้านดอลล่าร์สหรัฐ ซึ่งสัดส่วนของการส่งออกของ SMEs ต่อการส่งออกรวมเท่ากับร้อยละ ๒๕.๕ โดย SMEs ยังคงมีมูลค่าการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนมากที่สุด มีมูลค่า ๕๓,๗๘๑ ล้านบาท รองลงมาได้แก่ประเทศจีน มีมูลค่าการส่งออก ๑๗,๗๐๕ ล้านบาท และประเทศญี่ปุ่น มี มูลค่าการส่งออก ๑๕,๘๑๘ ล้านบาท สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญ ๓ อันดับแรก ได้แก่ หมวดอัญมณีและเครื่องประดับ หมวดยานยนต์และส่วนประกอบ และหมวดพลาสติกและ ของทำด้วยพลาสติก ด้านธุรกิจภาคการค้าและบริการ โดยดัชนีความเชื่อมั่นภาคการค้าและบริการ เดือน มีนาคม ๒๕๖๐ เท่ากับ ๙๗.๐ ปรับตัวเพิ่มขึ้นจาก ๙๖.๒ ในเดือนก่อน เป็นผลจากปัจจัยด้าน ยอดจำหน่าย การลงทุนและกำไรที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะธุรกิจในภาคการค้าปลีก ส่วนกลุ่มสาขาอื่นที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นได้แก่ ค้าส่งสินค้าอุปโภค/บริโภค การก่อสร้าง การขนส่ง ธุรกิจ โรงแรมและ

ร้านอาหาร โดยที่สาขาค้าส่งสินค้าเกษตรและสินค้าอุปโภค/บริโภค การขนส่งคน และร้านอาหาร ยังคงมีดัชนีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับที่เกินกว่าค่าฐานที่ ๑๐๐ แสดงว่า ผู้ประกอบการ SMEs ยังมีความเชื่อมั่นดีอยู่ ภาคธุรกิจที่ SMEs ที่มีบทบาทอยู่มาก สามารถขยายตัวในอัตราสูง คือ ภาคการค้า ๕.๓% ภาคบริการในกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว โรงแรมและ ร้านอาหาร ๕.๙% และกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ ๕.๙% ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการเติบโตของ SMEs มาจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่กลับมา ขยายตัวได้อีกครั้งหลังจากที่หดตัวในไตรมาสก่อน และการบริโภคภาคเอกชนที่ขยายตัว ซึ่งส่วนหนึ่งเป็น ผลจากรายได้ในภาคเกษตรที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาค การค้าและธุรกิจบริการด้านท่องเที่ยว ยังคงขยายตัว ได้ดีต่อเนื่อง ในขณะที่ภาคธุรกิจที่ขยายตัวในอัตราที่ ลดลง ได้แก่ ธุรกิจในภาคอุตสาหกรรม ขยายตัว ๑.๒% ลดลงไตรมาสก่อนเล็กน้อย และธุรกิจก่อสร้าง ที่ขยายตัว ๒.๘% ซึ่งลดลงค่อนข้างมาก เมื่อเทียบกับอัตรา ๖.๑% ในไตรมาสที่แล้ว ยังคงประมาณการเติบโต ของ GDP SMEs ในปี ๒๕๖๐ ว่าไม่ควรต่ำกว่าร้อยละ ๕.๐ เนื่องจากภาคการท่องเที่ยวที่กลับมาฟื้นตัวได้เร็ว ส่งผลให้ การบริการและการค้า ขยายตัวได้สูงตามไปด้วย ซึ่ง SMEs ส่วนใหญ่อยู่ในภาคนี้ อีกประการหนึ่งคือราคาสินค้าเกษตร ที่สำคัญปรับตัวสูงขึ้น จะส่งผลดีต่ออุปสงค์ภายในประเทศและยอดขายสินค้าและบริการของ SMEs ยังถือว่าเป็นโอกาสที่ดีในการจัดการ SMEs ของภาคตะวันออกให้มีความแข็งแกร่งและเข้มแข็งขึ้นในอนาคต

การสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น
โครงการแนวทางการพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ผลิตภัณฑ์ SMEs โดยใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



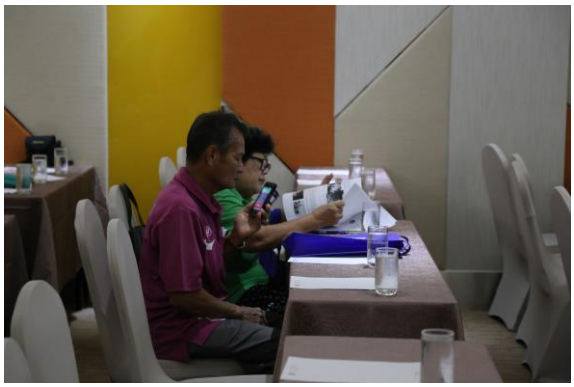
ภาพบรรยากาศในการลงทะเบียน

ภาพบรรยากาศในการลงทะเบียน

ภาพบรรยากาศในการลงทะเบียน

ภาพบรรยากาศในการลงทะเบียน

ภาพบรรยากาศในการลงทะเบียน



ภาพบรรยากาศภายในห้องสัมมนา

ภาพบรรยากาศภายในห้องสัมมนา

ภาพบรรยากาศภายในห้องสัมมนา

ภาพบรรยากาศภายในห้องสัมมนา

ภาพบรรยากาศภายในห้องสัมมนา

นายสุรินทร์ แสงทอง ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง กล่าวเปิดงาน

นายสุรินทร์ แสงทอง ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง กล่าวเปิดงาน

นำเสนอภาพรวมโครงการ โดย คณะที่ปรึกษามหาวิทยาลัยบูรพา

นำเสนอภาพรวมโครงการ โดย คณะที่ปรึกษามหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้เข้าร่วมสัมมนาตอบคำถามพร้อมข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาตอบคำถามพร้อมข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาตอบคำถามพร้อมข้อเสนอแนะ