



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Board

Logistics Development Report 2011

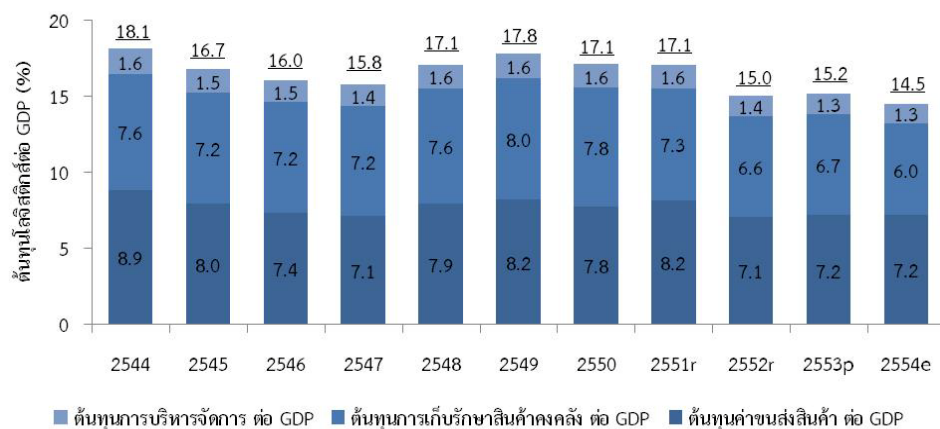
รายงานความก้าวหน้า
การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ประจำปี 2554



ข้อมูลความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2554

1. ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553 และ 2554

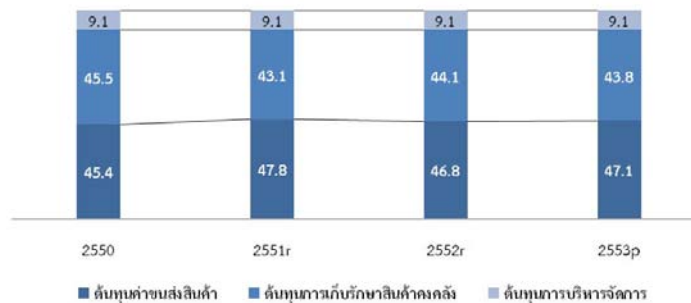
- 1.1 เนื่องจากในปี 2554 สศช. ได้มีการปรับปรุงครั้งใหญ่ในวิธีการคำนวณรายได้ประชาชาติของประเทศไทยแบบปริมาณลูกโซ่ (Chain Volume Measures: CVM) ซึ่งส่งผลกระทบต่อมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของประเทศไทยในภาพรวม ดังนั้น สศช. จึงได้ปรับปรุงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้งอนุกรมย้อนหลังถึงปี 2544 เพื่อให้สอดคล้องกับฐานข้อมูลใหม่ของประเทศไทยซึ่งมีความถูกต้องมากขึ้น
- 1.2 แนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ไทยในปี 2553 เป็นการเคลื่อนไหวที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจภาพรวมซึ่งเริ่มฟื้นตัวจากจุดต่ำสุดภายหลังเหตุการณ์ผลกระทบของวิกฤติเศรษฐกิจโลกในปี 2553 โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งปีของไทย (GDP at CVM) เติบโตสูงถึงร้อยละ 7.8 ต่อปีซึ่งเป็นผลจากการเติบโตในภาคอุตสาหกรรมและภาคการส่งออกเป็นสำคัญ ทั้งนี้ตลอดปี 2553 นอกจากมีปริมาณสินค้าเพื่อการบริโภคภายในประเทศและส่งออกจะเพิ่มขึ้นแล้ว ต้นทุนราคการให้บริการโลจิสติกส์ก็ปรับตัวสูงขึ้นด้วยเช่นกันเนื่องจากอิทธิพลของอุปสงค์ที่ขยายตัวและราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยที่พุ่งสูงขึ้นกว่าร้อยละ 16.8 จากปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังของประเทศไม่ได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วดังที่คาดการณ์ไว้เนื่องจากภาคธุรกิจเอกชนสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บสินค้าคงคลังของตนเองและตลอดห่วงโซ่อุปทาน จากแนวโน้มระยะยาวของสัดส่วนมูลค่าสินค้าคงคลังของประเทศ ต่อ GDP ซึ่งปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาจากร้อยละ 23.4 ต่อ GDP ในปี 2544 เหลือเพียงร้อยละ 18.2 ต่อ GDP ในปี 2553



ที่มา คำนวณโดย สศช.

- 1.3 ในปี 2553 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1.64 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 15.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ 15.0 ของ GDP ในปี 2552 ประกอบด้วย
- ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 7.8 แสนล้านบาท (ร้อยละ 7.2 ของ GDP)
 - ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 7.2 แสนล้านบาท (ร้อยละ 6.7 ของ GDP)
 - ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 1.5 แสนล้านบาท (ร้อยละ 1.3 ของ GDP)
- 1.4 หากเปรียบเทียบโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ย้อนหลังถึงปี 2550 จะเห็นได้ว่า ปี 2550 เป็นปีที่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังของไทยมีสัดส่วนใกล้เคียงกับต้นทุนการขนส่งสินค้า แต่หลังจากนั้นต้นทุนค่าขนส่งสินค้ากลับมีสัดส่วนมากกว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับข้อเท็จจริงของประเทศไทยที่โครงสร้างการขนส่งภายในประเทศยังคงพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก และยังไม่สามารถปรับไปใช้รูปแบบที่ประหยัดพลังงานทั้งทางรางและทางน้ำได้เพิ่มขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2550-2553



ที่มา คำนวณโดย สศช.

- 1.5 สำหรับในปี 2554 ตัวเลขคาดการณ์ของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.5 ต่อ GDP โดยมีสาเหตุสำคัญจากผลกระทบอุทกภัยในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2554 ทำให้พื้นที่ในเขตรากลุ่มภาคกลางซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเป็นแหล่งการผลิตสินค้าต้นน้ำ (Upstream Products) ที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ได้รับความเสียหายอย่างรุนแรง ส่งผลให้คลังสินค้าและสินค้าคงคลังในพื้นที่อุทกภัยได้รับความเสียหายทันที ต่อเนื่องไปถึงการหยุดชะงักของกระบวนการส่งผ่านสินค้าไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องและผู้บริโภค จึงส่งผลให้อุตสาหกรรมกลางน้ำและปลายน้ำขาดแคลนสินค้าวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตต่อไป (Supply Chain Disruption)
- 1.6 แนวทางการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ในระยะต่อไป ภายหลังจากที่ภาคอุตสาหกรรมเริ่มต้นตัวและมีความสามารถในการปรับตัวเพื่อบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์

ภายในสถานประกอบการไปได้เป็นอย่างดีในระดับหนึ่ง แต่การสร้างให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization) นั้น จะต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกิจกรรมโลจิสติกส์ในช่วงต้นน้ำด้วย โดยเฉพาะการบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังการเก็บเกี่ยว (Post-harvest Management) และการพัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cool Chain System) ซึ่งจำเป็นสำหรับการลดต้นทุนและเก็บรักษามูลค่าของสินค้าเกษตรทั้งประเภทเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) และสินค้าลักษณะแบบเทกอง (Bulk Products) เพราะสินค้าเกษตรทั้งสองกลุ่มมีศักยภาพสูงในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ ทั้งนี้ ในระยะยาว การสร้างกระบวนการและรูปแบบการจัดการที่ดึงให้เกษตรกรเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการห่วงโซ่อุปทานของตนเองมากขึ้น นอกจากจะช่วยลดความสูญเสียและสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรแล้ว ยังเป็นการยกระดับรายได้ของเกษตรกรที่ยั่งยืนอีกทางหนึ่งด้วย

- 1.7 นอกจากนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดภูมิภาคและตลาดโลกมากยิ่งขึ้น หน่วยงานรับผิดชอบและเครือข่ายภาคธุรกิจไทยควรเร่งผลักดันโครงการจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ ซึ่งเชื่อมต่อกับระบบข้อมูลแบบ G-G ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ โดยเฉพาะการลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการงาน (Simplified Process) รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติภายในของหน่วยงานรัฐ ที่ยังไม่เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการออกใบรับรองใบอนุญาต รวมถึงการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างแท้จริง (Paperless) นอกจากนี้ ในส่วนของภาคเอกชน ควรวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมในการปรับปรุงระบบงานให้มีประสิทธิภาพและขยายระบบเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ B-G และ B-B ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อยกระดับมาตรฐานการแข่งขันพร้อมรับมือกับการเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในอีก 3 ปีข้างหน้า

2. ความคืบหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์

2.1 ภาพรวมกลไกการขับเคลื่อนในปัจจุบัน

2.1.1 คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553 มอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพื่อทำหน้าที่ประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์แต่ละด้านภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 พร้อมทั้งติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการ กบส. ทุก 6 เดือน ดังนี้

- (1) กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
- (2) กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
- (3) กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

(4) กระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

(5) กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และ สศช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการพัฒนากระบวนข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

2.1.2 นอกจากนี้ คณะกรรมการ กบส. มีมติให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน ภายใต้ กบส. เพื่อบูรณาการการขับเคลื่อนในประเด็นการพัฒนาที่สำคัญและคาบเกี่ยวกับภารกิจของหลายหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จำนวน 5 ชุด ประกอบด้วย

(1) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม

(2) คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออกและโลจิสติกส์

(3) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

(4) คณะอนุกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน

(5) คณะทำงานเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559

2.2 ผลการทำงานของคณะอนุกรรมการฯ ภายใต้คณะกรรมการ กบส.

2.2.1 คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม โดยมีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานอนุกรรมการ และมีกรมพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่เป็นฝ่ายเลขานุการ มีการประชุม 2 ครั้ง โดยได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559 และมีมติให้จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559) เพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งได้พิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเพื่อรองรับการเปิดเสรี AEC 2558 ซึ่งมีการจัดประชุมแล้วจำนวน 2 ครั้ง เพื่อรับทราบแผนงานด้านโลจิสติกส์ที่ต้องเร่งดำเนินการและเพื่อบูรณาการแผนการดำเนินงานในภาพรวมระดับชาติ

2.2.2 คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร โดยมีปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นประธานอนุกรรมการ และมีสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรเป็นฝ่ายเลขานุการ ได้มีการประชุม 1 ครั้ง ซึ่งได้พิจารณาแผนการจัดทำแผนแม่บทและแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์การเกษตร และได้มีการจัดประชุมคณะทำงานฯ แล้ว 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาสินค้าเกษตรเป้าหมายนำร่องในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร จัดทำดัชนีชี้วัดการพัฒนาโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญ รวมทั้งกำหนดแนวทางและกรอบปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์การเกษตร

2.2.3 คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออกและโลจิสติกส์ โดยมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานอนุกรรมการ และมีกรมศุลกากรเป็นฝ่ายเลขานุการ ได้มีการประชุม 2 ครั้งเมื่อเดือน พ.ย. 53 ซึ่งได้พิจารณาแผนการดำเนินงานและการขอจัดสรรงบประมาณประจำปี 2554 ตามแผนปฏิบัติการ NSW พ.ศ. 2553-2558 และแต่งตั้งคณะทำงานภายใต้คณะอนุกรรมการ NSW เพื่อดำเนินการปรับปรุงกระบวนการและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.3 ความก้าวหน้าการดำเนินงานแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

3.2.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

(1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมได้การสร้างขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมให้แข่งขันได้ทุกระดับ โดยการยกระดับความสามารถจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับภาคอุตสาหกรรมให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพตลอดโซ่อุปทาน และมีต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง เป็นภารกิจสำคัญที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

(1.1) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ.2555-2559) สำหรับเป็นกรอบการดำเนินงานในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม โดยมีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ลงร้อยละ 15 และเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม ขึ้นร้อยละ 10 ภายในปี 2559

(1.2) การให้คำปรึกษาเชิงลึกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรให้กับผู้ประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนมูลค่าต้นทุนการถือครองสินค้าสูง เช่น อาหาร ปิโตรเคมีและพลาสติก รวมจำนวน 51 ราย ส่งผลให้สถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้โดยเฉลี่ยร้อยละ 18 หรือคิดเป็นมูลค่า 285 ล้านบาท และมีเจ้าหน้าที่ในสถานประกอบการที่ได้รับการถ่ายทอดความรู้เชิงลึก จำนวน 697 คน รวมทั้งสร้างที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยมีผู้ผ่านหลักสูตร 33 คน

(1.3) การส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจขององค์กร (ERP) สำหรับ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมีและพลาสติก และชิ้นส่วนยานยนต์ รวมจำนวน 20 ราย สามารถลดขั้นตอนการดำเนินงานเฉลี่ยร้อยละ 18 % และลดปริมาณสินค้าคงคลังคิดเป็นมูลค่า 142 ล้านบาท และมีเจ้าหน้าที่ในสถานประกอบการได้รับการถ่ายทอดความรู้ 203 คน

- (1.4) การสร้างนักจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมืออาชีพ เพื่อพัฒนาและยกระดับความรู้บุคลากรในภาคอุตสาหกรรมให้มีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล เป็นการเตรียมความพร้อมรับการเปิดเสรีการค้าภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 โดยผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับในสากล 3 หลักสูตร ได้แก่ 1) “การจัดการ โลจิสติกส์และซัพพลายเชนระดับปฏิบัติการ (ภาษาไทย)” จำนวน 142 คน 2) “การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนระดับกลาง (Certified Production and Inventory Management: CPIM)” จำนวน 97 คน และ 3) “การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนระดับสูง (Certified Supply Chain Professional: CSCP)” จำนวน 44 คน รวมจำนวนทั้ง 3 หลักสูตร 283 คน
- (1.5) เสริมสร้างความรู้และประสบการณ์แก่บุคลากรด้านโลจิสติกส์ ด้วยการจัดสัมมนาบรรยายพิเศษและศึกษาดูงานด้านโลจิสติกส์ โดยใช้ชื่อ “Logistics Showcase’ 54” จำนวน 11 ครั้ง จัดกิจกรรมศึกษาดูงาน 6 ครั้ง และการประชุม สัมมนา และอบรมเชิงปฏิบัติการ รวมมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั้งหมดจำนวน 3,434 คน และการเชิญเกียรติแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่มีการจัดการโลจิสติกส์ดีเด่น เพื่อจูงใจให้สถานประกอบการที่สามารถบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้ก้าวขึ้นสู่ความเป็นเลิศพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับผู้ประกอบการรายอื่น นอกจากนี้ได้มีการเผยแพร่ความรู้ด้านโลจิสติกส์โดยใช้สื่อต่างๆ อาทิ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ จุลสาร Logistics Forum และเว็บไซต์ www.industry4u.com เป็นต้น
- (1.6) กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของการดำเนิน (KPI) ในประเด็นการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต เพื่อใช้ประเมินวัดผลการดำเนินการในภาพรวมตามแผนแม่บทฯ ใช้เป็นเกณฑ์มาตรฐานในการเปรียบเทียบและใช้เป็นเครื่องมือหรือเกณฑ์เทียบวัด (Bechmark) ของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของตนเอง โดยได้กำหนดเป็น 3 ระดับ ได้แก่ 1) ตัวชี้วัดระดับภาคอุตสาหกรรม สามารถวัดได้จากต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมต่อ GDP 2) ตัวชี้วัดระดับกลุ่มอุตสาหกรรม แบ่งเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมชั้นนำ และทั่วไป และ 3) ตัวชี้วัดความสำเร็จระดับโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในแต่ละปี
- (1.7) ส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ โดย BOI ได้มีนโยบายให้ความสำคัญกับการลงทุนไทยในต่างประเทศ หนึ่งในกิจกรรมเป้าหมายคือ กิจการท่องเที่ยวบริการซึ่งครอบคลุมถึงบริการด้านขนส่งทางถนน ผลการดำเนินงานที่สำคัญได้แก่ การจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ การจัดกิจกรรมนำคณะ

ลงทุนไปศึกษาสู่ทางการลงทุนในต่างประเทศ การศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับสู่ทางการลงทุนและกฎระเบียบด้านการลงทุนประเทศเป้าหมาย และการจัดประชุมสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุนในประเทศเป้าหมาย

- (2) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนจัดทำแผนปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์การเกษตร โดยได้พิจารณาคัดเลือกสินค้าเกษตรในกลุ่มสินค้าเป้าหมาย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) สินค้าที่มีโอกาส 2) สินค้าเน่าเสียง่าย และ 3) สินค้าสร้างรายได้ นำร่องในการจัดทำแผนปฏิบัติการควบคู่ไปกับจัดทำดัชนีชี้วัดความสำเร็จของโลจิสติกส์การเกษตร ทั้งนี้ อยู่ระหว่างจัดทำจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการศึกษาจัดทำระบบข้อมูลและตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคเกษตร และพัฒนาระบบการจัดการเครือข่ายโซ่อุปทานและโลจิสติกส์สินค้าเกษตร

3.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

- (1) แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2557 (เพิ่มเติม) วงเงินลงทุนรวม 176,808.28 ล้านบาท สามารถสรุปได้ดังนี้ แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท โดยมีความคืบหน้า ณ ธันวาคม 2554 ในโครงการสำคัญ เช่น
- (1.1) โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 ได้ลงนามสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และ บริษัทผู้รับเหมาปรับปรุงทางแล้ว โดยมีคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน ก.ค. 2556 มีความก้าวหน้าประมาณร้อยละ 20
- (1.2) โครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบ-แก่งคอย เตรียมส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติภายในเดือนมกราคม 2555
- (1.3) โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20ตัน/เพลา) อยู่ระหว่างการดำเนินการขออนุมัติออกประกวดราคาโดยวิธีสากลจากคณะกรรมการรถไฟฯ โดยจะจัดหาพร้อมกับรถจักรอีก 7 คัน รวมเป็น 20 คัน ตามมติคณะกรรมการรถไฟฯ และใช้เงินรายได้
- (1.4) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย 5 เส้นทาง ได้แก่ (1) ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (ทางคู่) (2) พิษณุโลก-เชียงใหม่ (3) หนองปลาตุก-หัวหิน (4) คลองไผ่-อุบลราชธานี และ (5) มาบกะเบา-คลองไผ่ วงเงินรวม 7,205.2504 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอลงนามสัญญาจ้างภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2555
- (1.5) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น ใช้งบประมาณแผ่นดิน ปี 2554 ในการดำเนินงานการติดตั้งเครื่องกั้นถนน 121 แห่ง

มีความก้าวหน้าร้อยละ 80 ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 20 เนื่องจากเหตุการณ์อุทกภัย และอยู่ระหว่างทำประชาพิจารณ์ในงานจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนอีกกว่า 114 แห่ง

ทั้งนี้ ยังมีโครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านต่างๆและอยู่ระหว่างรอ ขออนุมัติ จำนวน 10 รายการ เช่น โครงการทางคู่ 5 สายทาง โครงการก่อสร้างสถานี บรรจและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2 โครงการจัดการรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน โครงการ Refurbish รถจักร 56 คัน และโครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับ บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน เป็นต้น

- (2) แนวทางการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าทาง ถนนของไทย สนข. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2555 วงเงิน 25.0 ล้านบาท ในการศึกษา เพื่อพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ ขณะนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการ
- (3) โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-ระยอง เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและให้ทุกประเทศเข้ามาแข่งขันโดย เท่าเทียมกัน และปัจจุบัน สนข. ได้รับงบประมาณปี 2555 เพื่อศึกษาและออกแบบไฟ ความเร็วสูง 3 เส้นทาง ได้แก่ กทม.-เชียงใหม่ กทม.-นครราชสีมา และ กทม.-หัวหิน

3.2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (LSPs)

- (1) การช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย โดยคณะกรรมการบริหาร โครงการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยร่วมกับธนาคาร พัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ดำเนินการปล่อย สินเชื่อ ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ (SMEs) วงเงิน 5,000 ล้านบาท โดยผลการ ดำเนินงาน พบว่า มีผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ได้รับเงินกู้ จำนวน 1,478 รายในวงเงิน ประมาณ 4,300 ล้านบาท
- (2) การพัฒนาศักยภาพธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ กระทรวงพาณิชย์ดำเนินแผนงาน/ โครงการเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการของ LSPs ไทยในระดับสากล ดังนี้
 - (2.1) อบรมให้ความรู้และการศึกษาดูงานธุรกิจต้นแบบ มีธุรกิจได้รับการอบรมจำนวน 280 ราย
 - (2.2) พัฒนา LSPS สู่เกณฑ์คุณภาพธุรกิจ ด้วยการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพ ผ่านการใช้คู่มือการประเมินธุรกิจของกรมพัฒนาธุรกิจ และให้คำปรึกษาแนะนำ (Coaching) มีธุรกิจได้รับการเสริมสร้างความรู้จำนวน 301 ราย และได้รับการ พัฒนาสู่เกณฑ์คุณภาพ จำนวน 160 ราย
 - (2.3) เสริมสร้างความรู้ความตระหนักถึงความสำคัญของมาตรฐาน ISO และพัฒนา LSPs สู่มาตรฐาน ISO ด้วยการให้คำปรึกษาแนะนำในการพัฒนา ตรวจสอบ

- และปรับปรุงระบบเพื่อให้ได้รับรองมาตรฐาน มีธุรกิจผ่านการเสริมสร้างความรู้ 166 ราย และได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO จำนวน 40 ราย
- (2.4) พัฒนาด้านการตลาดเครือข่ายด้วยการบ่มเพาะให้คำปรึกษาแก่ LSPs 50 ราย ทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ จำนวน 16 ราย และสนับสนุนเครือข่ายโลจิสติกส์เข้าร่วมเข้าร่วมแสดงธุรกิจในงาน Thailand International Logistics Fair 2011 จัดโดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
- (2.5) ดำเนินโครงการเตรียมความพร้อมธุรกิจโลจิสติกส์สู่ตลาดอาเซียน+6 โดยมี LSPs ได้รับการเสริมสร้างความรู้ 171 ราย ผ่านการบ่มเพาะเชิงลึก 52 ราย และได้นำผู้ประกอบการธุรกิจสำรวจเส้นทางทางการค้าและโลจิสติกส์ R1 และ R3A รวม 25 ราย
- (2.6) ออกแบบหลักสูตรการพัฒนา/ขยายองค์ความรู้ ตามกรอบ DBD Logistics Academy เป็นการจัดทำหลักสูตรพัฒนาเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์สำหรับบุคลากรที่มีประสิทธิภาพจากหน่วยงานภาครัฐและองค์กรอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยนำหลักสูตร/องค์ความรู้ที่มีประสิทธิภาพเทียบเคียงต่างประเทศมาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาบุคลากร โดยมีผู้เข้าร่วมการทดลองปฏิบัติหลักสูตร จำนวน 23 ราย
- (2.7) ส่งเสริมการตลาดอิเล็กทรอนิกส์สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ ด้วยการจัดทำเว็บไซต์ต้นแบบการเชื่อมโยงเครือข่ายธุรกิจโลจิสติกส์ www.dbdlogistics.com เป็นตลาดกลางออนไลน์ธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งปรับปรุงและประชาสัมพันธ์เว็บไซต์ต้นแบบ เพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูลการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจร มีผู้ลงทะเบียนเข้ามาใช้บริการมากกว่า 200 ราย

(3) ทิศทางนโยบายเพื่อส่งเสริม LSPs ได้แก่ การจัดทำแผนพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ พ.ศ. 2555-2559 ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จภายใต้คณะกรรมการจัดทำแผนพัฒนาธุรกิจแห่งชาติ ของกระทรวงพาณิชย์ มีวิสัยทัศน์มุ่งให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยสามารถให้บริการที่แข่งขันได้ครอบคลุมทั่วภูมิภาคอาเซียน เพื่อนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางในการให้บริการโลจิสติกส์ของภูมิภาค สำหรับ พรบ.ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย กระทรวงพาณิชย์อยู่ระหว่างการปรับปรุงร่างฯ ตามข้อเสนอแนะของหน่วยงานที่ให้ความคิดเห็น

3.2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

- (1) การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) กรมศุลกากรและหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดทำร่างแผนปฏิบัติการสำหรับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ (NSW National Action Plan) พ.ศ.2553-2558 แล้วเสร็จ เพื่อใช้เป็นแผนการดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบ NSW ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ ความคืบหน้า ณ ธันวาคม 2554 มีหน่วยงานที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ได้

แล้วจำนวน 8 หน่วยงาน และอยู่ระหว่างทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW จำนวน 11 หน่วยงาน นอกจากนี้ กรม มีมติเมื่อวันที่ 3 พ.ค. 2554 เห็นชอบและรับทราบ การพัฒนาโครงการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการกับระบบ NSW สำหรับ 11 ส่วน ราชการ (12 โครงการ) ภายใต้เงินกู้ DPL วงเงิน 148.934 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่าง ดำเนินการโครงการตามขั้นตอนของระเบียบพัสดุฯ

- (2) **การปรับปรุงกระบวนการและกฎหมาย กฎระเบียบ** คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยง ข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ซึ่งมี ปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน และกรมศุลกากรเป็นฝ่ายเลขานุการ (ภายใต้ คณะกรรมการ กบส.) ได้แต่งตั้ง คณะทำงานด้านกฎหมายเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลแบบ บูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ทำหน้าที่วางแนวทางการปรับปรุง กระบวนการออกใบรับรอง ใบอนุญาตของส่วนราชการต่างๆเพื่อสนับสนุนการทำธุรกรรม ผ่านระบบ NSW ทั้งนี้ ปัจจุบัน สศช. กรมศุลกากร สำนักงานพัฒนาธุรกรรม อิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ร่วมกันผลักดัน โครงการศึกษาการปรับปรุงกระบวนการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตส่งออกและนำเข้าสินค้า น้ำตาลทราย เป็นสินค้านำร่อง
- (3) **การจัดสรรบุคลากรด้าน IT** ของส่วนราชการเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งระบบ NSW กรมศุลกากร ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ ได้บูรณาการปริมาณความต้องการ ด้านบุคลากรคอมพิวเตอร์ของทุกส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง (27 ส่วนราชการ 12 กระทรวง) และนำเสนอต่อคณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) เพื่อ ขอรับจัดสรรตำแหน่งเพิ่มเติมในขั้นต้นแล้ว ขณะนี้ อยู่ระหว่างที่ทุกหน่วยงานจัดทำคำขอ ผ่าน อภ.กรม และอภ.กระทรวงของตนเองเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ คปร.อีกครั้ง

3.2.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและข้อมูลด้านโลจิสติกส์

- (1) **การยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพกำลังคนในสถานประกอบการให้ได้ มาตรฐานสากล** ในปี 2554 กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน ร่วมกับภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้อง สามารถพัฒนาและอบรมกำลังคนด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการและใน ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จำนวน 5,908 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 11 ตุลาคม 2554 จาก เป้าหมาย 4,026 คน) นอกจากนี้ ได้เผยแพร่และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้/เข้าใจ และสร้างความตระหนักผ่านงานสัมมนา หลักสูตรฝึกอบรม วารสาร และหนังสือคู่มือ ต่างๆ เพื่อขยายผลพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในวงกว้าง และมีการจัดประชุม อบรม และงานสัมมนาเชิงปฏิบัติการของทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการอย่างต่อเนื่องตลอด ทั้งปี โดยเฉลี่ยเดือนละ 10 ครั้ง
- (2) **การพัฒนาระบบการเรียนการสอนให้เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ** สำนักงานคณะกรรมการ การอุดมศึกษา จัดทำกรอบมาตรฐานคุณวุฒิระดับอุดมศึกษาแห่งชาติ (Thailand

Qualifications Framework for Higher Education; TQF:HEd) สาขาวิชาโลจิสติกส์แล้วเสร็จ และได้ประกาศแนวทางการปฏิบัติตามกรอบมาตรฐาน TQF เพื่อให้สถาบันอุดมศึกษาดำเนินการพัฒนา/ปรับปรุงรายละเอียดของหลักสูตรตาม TQF ก่อนเปิดการเรียนการสอนโดยเริ่มในปี 2555 ซึ่งจะช่วยให้สามารถผลิตนักศึกษาสาขาโลจิสติกส์โดยตรง นอกจากนี้ ในระดับอาชีวศึกษา ได้มีการขยายหลักสูตรสาขาโลจิสติกส์ในระดับปริญญาตรี โดยมีสถาบันอาชีวศึกษาเปิดสอนหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ในปี 2554 จำนวน 33 แห่ง เพิ่มขึ้นจาก 17 แห่งในปี 2553 และมีนักเรียนจบการศึกษาด้านโลจิสติกส์ระดับอาชีวะ ประมาณ 974 คน รวมทั้งจัดกิจกรรมเพื่อกระตุ้นให้เกิดความตื่นตัวของนักศึกษาและอาจารย์ในทุกระดับอย่างต่อเนื่อง อาทิ การจัดประกวด Green Logistics Awards เป็นต้น

(3) การจัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพ

(3.1) วันที่ 11 เมษายน 2554 ครม. มีมติเห็นชอบกรอบแนวทางการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย โดยกำหนดวิสัยทัศน์ให้บริการขนส่งสินค้าของไทยเข้มแข็ง สามารถให้บริการได้มาตรฐานและแข่งขันได้ในระดับสากล โดยกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาที่สำคัญ 4 แนวทาง คือ (1) การพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทางถนนให้มีแนวปฏิบัติการ (Practices) ที่ส่งเสริมความเป็นมืออาชีพของธุรกิจ (2) การยกระดับทักษะฝีมือของพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านขนส่งทางถนน (4) การจัดตั้งกลไกการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนที่มีความเป็นเอกภาพและยั่งยืน โดยในปัจจุบัน หลายหน่วยงานได้เริ่มดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาดังกล่าว โดยมีความคืบหน้าสำคัญ ดังนี้

- 1) **กรมการขนส่งทางบก** ได้พัฒนามาตรฐาน Q เพื่อยกระดับมาตรฐานสถาบันประกอบการขนส่งและเริ่มให้การรับรองแก่ผู้ประกอบการขนส่งแล้วตั้งแต่ปี 2553 โดยขณะนี้ผู้ประกอบการที่ได้รับมาตรฐาน Q แล้วจำนวน 75 ราย และได้พัฒนามาตรฐาน Q ก้าวหน้าแล้วเสร็จ ซึ่งเริ่มให้การรับรองในปี 2555 และอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาองค์กรผู้ประเมินมาตรฐาน Q ซึ่งนำร่องใน 15 จังหวัด
- 2) **กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน** จัดทำร่างมาตรฐานฝีมือแรงงานอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า โดยเฉพาะภายใต้กรอบ AEC ซึ่งแบ่งมาตรฐานพนักงานขับรถบรรทุก (พขร.) ออกเป็น 4 ระดับ อันได้แก่ (1) พื้นฐาน (2) ชำนาญการ (3) ผู้เชี่ยวชาญ (4) ระดับ Professional หรือ สามารถถ่ายทอด เสนอแนะ วิเคราะห์ และ

ประมวผลได้ โดยเริ่มจากจัดทำร่างมาตรฐานในระดับพื้นฐานเพื่อเป็นแบบฉบับในการวัดผล

- 3) สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ร่วมกับ สสส. ดำเนินโครงการเสริมสร้างองค์กรสุขภาวะในกลุ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในช่วง 2554-2556 เพื่อสรรหาและจัดทำองค์กรต้นแบบ "สุขภาวะในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์" และจัดสัมมนาแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อเตรียมตัวก้าวสู่การเปิด AEC ในปี 2556 สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมถึงพัฒนาเครื่องมือ/อุปกรณ์ในการทำงาน เช่น คู่มือทักษะภาษาขึ้นมาโดยปีแรกเป็น 3 ภาษา ไทย จีน และเวียดนาม และผลิตสื่อเพื่อเผยแพร่และขยายผลโครงการ ผ่าน Website และ application บนมือถือที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มโลจิสติกส์ เช่น App. AEC Language, และ App. Happy วิถีทัศน์ "ต้นไม้แห่งความสุข" และ Happy Workplace Clinic เป็นต้น

- (3.2) กรมพัฒนาฝีมือแรงงานร่วมกับสมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต (TLAPS) ดำเนินโครงการจัดทำ (ร่าง) มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติด้านโลจิสติกส์ ใน 4 สาขาอาชีพ แล้วเสร็จ ประกอบด้วย (1) ผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า (2) ผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง (3) นักบริหารการขนส่งสินค้าทางถนน และ (4) ผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน

(4) การพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

- (4.1) ปัจจุบัน สศช. ถือเป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและจัดทำข้อมูลด้านโลจิสติกส์สำหรับวิเคราะห์ภาพรวม ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ซึ่งเป็นตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์และใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามประเมินผลการดำเนินงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยได้มีการรายงานตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์เป็นประจำทุกปี
- (4.2) ใน 2554 ได้มีการริเริ่มจัดเก็บข้อมูลและพัฒนาตัวชี้วัดในระดับอุตสาหกรรมและสถานประกอบการขึ้น เพื่อให้สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับภาคการผลิต โดยสำนักโลจิสติกส์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม ได้เริ่มรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบ รง.9 เพื่อคำนวณหาค่าเฉลี่ยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิ (Logistics cost/Gross Sale) ในกลุ่มอุตสาหกรรมจำนวน 20 กลุ่ม นอกจากนี้ ในช่วงปี 2553-2554 ได้ริเริ่มจัดทำข้อมูลตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมของผู้ประกอบการชั้นนำ (Best in Class) เพื่อใช้เป็นเกณฑ์เทียบวัด (Benchmark) สำหรับผู้ประกอบการไทยในการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของตนเอง

(4.3) นอกจากนี้ ยังได้มีการศึกษาและสำรวจจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการกำหนดแนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในทุกระดับ โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้จัดทำ **ข้อมูลศักยภาพพื้นฐานระบบโลจิสติกส์การค้า พ.ศ. 2553** ซึ่งเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยความสามารถในการจัดการด้านโลจิสติกส์ของสถานประกอบการในภาคการค้า เช่น จำนวนและขนาดสถานประกอบการ จำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ สัดส่วนค่าตอบแทนบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ การจัดอบรมหรือให้ความรู้ด้านโลจิสติกส์ และการวัดประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้าของสถานประกอบการ เป็นต้น และอยู่ระหว่างดำเนินการ **โครงการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พ.ศ. 2555** ในขั้นตอนการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลมูลค่าการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศรายเดือน

4. ประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ณ เดือนธันวาคม 2554

จากผลการศึกษาโครงการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ของ สศช. สรุปได้ดังนี้

- 4.1 ผู้ประกอบการไทยในภาคอุตสาหกรรมมีความตระหนักและเข้าใจถึงความสำคัญของระบบโลจิสติกส์มากขึ้น โดยมีการพัฒนาด้วยเทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัยเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการปรับตัวภายในองค์กรของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดใหญ่แต่ผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งมีจำนวนมากยังได้รับการพัฒนาและถูกดึงเข้ามามีส่วนร่วมในระบบบริหารจัดการโซ่อุปทานค่อนข้างน้อยเนื่องจากผู้ประกอบการไทยยังขาดจิตสำนึกในการทำงานร่วมกันในห่วงโซ่อุปทาน ในขณะเดียวกัน การบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการเกษตรยังมิได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพเท่าที่ควร ทำให้มีต้นทุนสูงในการทำฟาร์ม เกิดความสูญเสียในระบบค่อนข้างสูง รวมทั้งมูลค่าเพิ่มที่ควรจะได้รับจากผลผลิตสูญหายไป
- 4.2 ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในขั้นพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) ซึ่งเน้นการพัฒนาเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical / Hard Infrastructure) แต่ขาดมุมมองในการวางแผนธุรกิจ (Business Model) ที่จะใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้นเพื่อช่วยตอบโจทย์ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ ยังมีปัญหาอุปสรรคในความล่าช้าของการพัฒนาระบบเนื่องจากติดขัดในขั้นตอนจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานรับผิดชอบ ขาดการปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำและทางชายฝั่งทะเลอย่างจริงจังและบูรณาการ จึงทำให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่เห็นผลเป็นรูปธรรม
- 4.3 ศักยภาพของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ของไทยในการให้บริการแบบครบวงจรด้อยกว่าผู้ให้บริการต่างประเทศค่อนข้างมาก เนื่องจากส่วนใหญ่เป็น SMEs ที่ขาดการรวมตัว (Fragmented) ขาดนวัตกรรมด้าน IT การบริหารจัดการที่เป็นสากล และสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก ทำให้ลักษณะการให้บริการไม่ครบวงจร (Integrated Logistics Service) และเป็นกลุ่มธุรกิจ

เสี่ยงที่จะเผชิญสภาพการแข่งขันอย่างรุนแรงภายหลังการเปิดเสรีภาคบริการ (สาขาขนส่งและโลจิสติกส์) ตามเงื่อนไขการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะเริ่มตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไป

- 4.4 **สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ ยังไม่มีประสิทธิภาพ** เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมิได้ให้ความสำคัญในการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานราชการที่มีความซับซ้อน ให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของภาคเอกชนและการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังจึงทำให้เกิดความยุติธรรมในด้านการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ โครงการสำคัญต่อการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ ได้แก่ ระบบ National Single Window (NSW) ยังมีความล่าช้าเนื่องจากขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในส่วนราชการ และงบประมาณสนับสนุนที่เป็นบูรณาการ
- 4.5 **ขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพและสามารถปฏิบัติงานได้จริง** หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (สมาพันธ์/สมาคมต่างๆ) มีการจัดฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง แต่การพัฒนากำลังคนในภาพรวมที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นในเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพทั้งในระดับปฏิบัติการและหัวหน้างาน หลักสูตรการศึกษาและอบรมไม่มีคุณภาพและยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ รวมทั้ง ขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประยุกต์ใช้ผลงานวิจัยเพื่อการนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจและสนับสนุนการกำหนดนโยบายของภาครัฐ

5. แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต

- 5.1 **ส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรในธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยให้มี International Mind Set** จากการเป็นผู้ผลิตสินค้า (Mere producers) ไปเป็นนักธุรกิจ (Businessmen) ให้มีความรู้เรื่องลูกค้า ตลาด และอื่นๆ มีความเป็นสากลและมีอาชีพ ซึ่งจำเป็นต้องปรับทั้งในแง่ของทัศนคติ ทักษะองค์ความรู้และความเข้าใจในกลุ่มลูกค้าอย่างแท้จริง รวมถึงสร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและมาตรการสนับสนุนต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยมีโอกาสการเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าในตลาดคู่ค้าที่สำคัญ ด้วยมาตรการส่งเสริมทางภาษี สิทธิประโยชน์ หรือลักษณะการบุกตลาดที่เหมาะสมกับบริบทในแต่ละประเทศ
- 5.2 **สร้างพันธมิตรธุรกิจอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้ประกอบการในภาคการผลิต และภาคบริการ LSPs เพื่อเสริมกำลังในการรุกไปด้วยกัน** โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความเข้มแข็งที่จะสนับสนุนการขยายตลาดของผู้ผลิต ในขณะที่ผู้ผลิตและผู้ค้าจะเป็นฐานลูกค้าสำคัญของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดใหม่
- 5.3 **ยกระดับความสามารถในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับภาคเกษตรและอาหารแปรรูป** โดยการใช้การบูรณาการการจัดการโลจิสติกส์ภาคเกษตรเพื่อเป็นเครื่องมือในการสร้างมูลค่าเพิ่มและลดความสูญเสียของสินค้าเกษตร รวมทั้งการสร้างความร่วมมือกันของผู้ประกอบการในโซ่อุปทานทั้งจากภาคเกษตรเชื่อมต่อไปสู่ภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะการสร้าง ความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมด้วยการเชื่อมต่อเข้ากับโซ่อุปทาน

- 5.4 **สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเป้าหมาย (National Supply Chain Competitiveness)** ด้วยการสนับสนุนการเชื่อมโยง SMEs เข้าสู่ระบบโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างบูรณาการ และยกระดับมาตรฐานการประกอบการของ SMEs ให้เป็นสากล ส่งเสริมให้เกิดโอกาสและแรงจูงใจสำหรับการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการภายในโซ่อุปทาน เสริมสร้างความร่วมมือในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้นำโซ่อุปทาน (Channel Master) รวมทั้งส่งเสริมการรวมกลุ่มแบบคลัสเตอร์ เพื่อความเข้มแข็งในการร่วมวางแผนธุรกิจ การใช้ประโยชน์ทรัพยากร การแสวงหาวัตถุดิบ การจำหน่ายผลิตภัณฑ์ การขนส่ง และการกระจายสินค้าร่วมกันในโซ่อุปทาน
- 5.5 **ปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบของหน่วยงานออกใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆ** เพื่อให้ธุรกิจไทยสามารถทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศได้อย่างแท้จริง พร้อมทั้งเร่งรัดการจัดตั้งระบบ NSW ด้วยการสนับสนุนงบประมาณสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเพิ่มอัตรากำลังคนด้านคอมพิวเตอร์ในส่วนราชการอย่างเพียงพอ
- 5.6 **พัฒนาระบบโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดน** ด้วยส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งข้ามชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ ควรพัฒนาเชื่อมโยงเมือง/ประตูการค้าในประเทศไทยกับเมือง/ประตูการค้าหลักที่สำคัญในต่างประเทศ โดยเฉพาะในจีนลาว กัมพูชา และพม่า เพื่อมิให้ไทยต้องตกอยู่ในภาวะเสียเปรียบดังเช่นกรณีไทยกับมาเลเซียในปัจจุบัน และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (Facilities) เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ รวมทั้งพัฒนาบุคลากรที่เน้นเชิงคุณภาพและเน้น Area-Based เชิงลึกให้มากขึ้น และเรียนภาษาของประเทศเพื่อนบ้านโดยเร่งด่วน
- 5.7 **ผลักดันการพัฒนากระบวนวิธี และท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่ง** เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริการขนส่งสินค้าทางเลือกบนเส้นทางหลักของประเทศ และสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งของประเทศ
- 5.8 **ยกระดับความเป็นมืออาชีพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์** ทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการและพนักงานขนส่งสินค้าทางถนน และกลุ่มธุรกิจและเจ้าหน้าที่รัฐบริเวณชายแดน เพื่อรองรับการแข่งขันภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาค
- 5.9 **กลไกการขับเคลื่อนในระยะยาว** จำเป็นที่จะต้องสนับสนุนภาคเอกชนให้มีความเข้มแข็งและกลายเป็นกลไกสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Private-driven Mechanism) โดยทำงานกับภาครัฐอย่างใกล้ชิด

.....

ภาคผนวก

- สรุปมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2554
- สรุปมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2554

สรุปมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2554

วันอังคารที่ 25 มกราคม 2554

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
วาระที่ 3.2 ความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย	รับทราบ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานกับกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในการสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW ต่อไป ความเห็นคณะกรรมการ กบส. และข้อเสนอแนะของฝ่ายเลขานุการ มีดังนี้ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เสนอให้มีผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดตั้งองค์กร เข้าร่วมเป็นคณะทำงานร่วมกับ สศช. เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) เนื่องจากทั้งสองหน่วยงานมีบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม	มติ ครม. 29 มิ.ย. 53 มอบหมายให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และให้รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ กบส. ทุกๆ 6 เดือน ดังนี้ 1. กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รับผิดชอบการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต 2. กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ 3. กระทรวงพาณิชย์ รับผิดชอบการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ 4. กระทรวงการคลัง รับผิดชอบการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า 5. กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และ สศช. รับผิดชอบการพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์
วาระที่ 3.6 ผลการหารือกับหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป เยอรมนี สวิตเซอร์แลนด์	รับทราบ และมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการกำหนดแนวทางและรูปแบบการสร้างร่วมมือระหว่างประเทศด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปที่เหมาะสม เพื่อผลักดันการพัฒนาความ	• กระทรวงการต่างประเทศ

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
และอิตาลี	เชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity) ให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยให้รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการ กบส. ต่อไป ความเห็นคณะกรรมการ กบส. และข้อเสนอแนะของฝ่ายเลขานุการ มีดังนี้ ประเทศไทยควรนำประสบการณ์ในการพัฒนาด้านนโยบายการขนส่งที่ระบุไว้ในเอกสาร White Paper on Common European Transport Policy ของ EU มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะมีประโยชน์ทั้งในระดับประเทศและประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายระบบรางซึ่งปัจจุบันมีมาตรฐานระบบรางแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ดังนั้น เพื่อผลักดันเรื่องดังกล่าวให้เกิดผลในทางปฏิบัติ กระทรวงการต่างประเทศควรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการกำหนดแนวทางและรูปแบบการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปที่เหมาะสม เช่น การจัดสัมมนาเชิงวิชาการโดยเชิญผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของยุโรปเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการศึกษาดูงาน เป็นต้น โดยให้รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการ กบส. ต่อไป	
วาระที่ 4.1 การเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน	- เห็นชอบแนวทางการดำเนินงานของไทย โดยในระยะเร่งด่วน มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมของด่านศุลกากรที่บ้านพุน้ำร้อน และหาข้อยุติในประเด็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่าโดยเร็วต่อไป - เห็นชอบการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้คณะกรรมการ กบส. ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และเพิ่มเติมผู้แทนจากกระทรวงศึกษาธิการเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ โดยให้คณะกรรมการทำหน้าที่กำหนดกรอบทิศทาง ยุทธศาสตร์ แผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์สิ่งอำนวยความสะดวก และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเล	- กระทรวงคมนาคม - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงมหาดไทย - สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศ

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
	ตะวันออกของไทย รวมทั้งผลักดันการดำเนินงานในระยะเร่งด่วนและศึกษาแนวทางการดำเนินงานในระยะปานกลางและระยะยาวภายใต้ข้อเสนอแนวทางการดำเนินงานของไทย และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป 3. เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ในการพิจารณาศึกษาทบทวนรูปแบบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ และให้นำข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. ประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป	
วาระที่ 4.2 การศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (Express Delivery Service: EDS)	มอบหมายให้ สศช. ประสานกับกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศึกษาโครงสร้างธุรกิจการจัดส่งด่วน (EDS) และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง สภาพการแข่งขันในภาพรวม กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีในสาขาบริการดังกล่าว เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดท่าทีการเจรจาและนโยบายการเปิดเสรีภาคบริการของประเทศไทยในอนาคต ทั้งนี้ ให้รายงานผลการศึกษาดังกล่าวเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณภายใน 6 เดือน	• สศช. • กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร • กระทรวงพาณิชย์ • กระทรวงคมนาคม

สรุปมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2554

วันจันทร์ที่ 11 เมษายน 2554

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
วาระที่ 3.2 รายงานความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553	มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. และฝ่ายเลขานุการ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. และฝ่ายเลขานุการ • กระทรวงคมนาคม ควรกำหนดมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการเอกชนภายในประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถไฟ เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและผลิตรถจักรให้มากขึ้นเพื่อลดการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ และช่วยสนับสนุนการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. • รฟท. ควรจัดทำแผนดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เม.ย. 2553 ที่ชัดเจน เพื่อให้ภาคเอกชนใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนเส้นทางการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมได้ • นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ควรพิจารณาศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในภาคใต้เพิ่มเติมนอกจากการลงทุนตามแผนฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแล้ว โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างชายแดนไทย – มาเลเซีย และหาดใหญ่ พร้อมทั้งอาจจะพิจารณาก่อสร้างโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ไปยังท่าเรือในภาคใต้ที่สำคัญ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือที่มีอยู่ รวมทั้งจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อีกทางหนึ่ง เช่น เส้นทางทุ่งสง – ท่าเรือกันตัง และเส้นทางจากจังหวัดชุมพรไปยังท่าเรือระนอง เพื่อเป็นประตูการค้าและการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หลักของไทยไปยังประเทศในอ่าวเบงกอล เป็นต้น	• กระทรวงคมนาคม • รฟท.

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
วาระที่ 4.1 ข้อเสนอแนะจากการดูงานประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย	- เห็นชอบข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทยตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ โดยมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบ พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและให้รายงานต่อคณะกรรมการ กบส. ต่อไป - มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการศึกษาบทบาทและทิศทางการพัฒนาท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้ของไทยและเสนอให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป ข้อเสนอแนะของฝ่ายเลขานุการ มีดังนี้ ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประตูการค้าหลักของประเทศ (Enhancement of Logistics Gateway) โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งควรดำเนินการ ดังนี้ กำหนดเป้าหมายและตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนของประตูการค้าหลักของประเทศ โดยให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการกำหนดแผนธุรกิจ (Business Model) สำหรับการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ เช่น เขตปลอดอากรของสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นต้น โดยอาจเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการขนส่งและกระจายสินค้าในกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพ ยกระดับประสิทธิภาพประตูการค้าของประเทศด้วยระบบบริหารจัดการและเทคโนโลยีสารสนเทศ เร่งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ท่าเรือและท่าอากาศยาน รวมทั้งในส่วนของการแลกเปลี่ยนข้อมูล/เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวกับการขนส่งเชื่อมต่อกับกระบวนการนำเข้าส่งออก เช่น การพัฒนาระบบ e-Port แบบครบวงจร เร่งผลักดันการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ภายใต้คณะกรรมการ (กบส.) ซึ่งควรให้	- สศช. - กระทรวงคมนาคม - การท่าเรือแห่งประเทศไทย - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - กระทรวงการคลัง (คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์) - กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงอุตสาหกรรม - หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
	ความสำคัญกับประเด็นเร่งด่วน ดังนี้ 1) ปรับปรุงกระบวนการนำเข้าส่งออก การออกใบรับรองและใบอนุญาต และการขนส่งโลจิสติกส์ (Simplification of Process) พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับภาคธุรกิจในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ 2) จัดทำแผนธุรกิจ (Business Model) ของการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับรัฐ (B2G) และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ (B2B) เพื่อให้ระบบ NSW สามารถให้บริการที่รวดเร็ว เชื่อถือได้ และจัดเก็บค่าบริการในระดับที่ทำให้ธุรกิจสามารถแข่งขันได้ • ยกระดับความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย รวมทั้งธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ ในเรื่องการส่งเสริมองค์ความรู้และนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของบริการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับต่างประเทศ พร้อมกับการสร้างช่องทางการกระจายสินค้าไทยในตลาดต่างประเทศ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ • วางแผนพัฒนาพื้นที่ในลักษณะบูรณาการเป็นชุมชนเศรษฐกิจน่าอยู่ (Green Economic Community) มากกว่าเพียงการสร้างเขตนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น โดยให้ความสำคัญกับมิติทางสังคมทั้งด้านการผสมผสานวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่เดิมและประชากรกลุ่มใหม่ที่จะย้ายถิ่นฐานเข้ามา แนวทางการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ รวมทั้งการสร้างกลไกประสานงานทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการกับชุมชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ขั้นตอนการเตรียมโครงการ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
วาระที่ 4.2 การดำเนินการรองรับผลการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ 18 ณ นครโยโกโฮมา ญี่ปุ่น	- เพื่อให้ประเทศไทยมีการเตรียมการดำเนินงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการลดต้นทุนเวลา และความไม่แน่นอนในกระบวนการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน ภายใต้แผนปฏิบัติการการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของเอเปค เห็นควรให้มีการดำเนินการในระยะเร่งด่วน ดังนี้ 1.1 มอบหมายให้กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง เร่งจัดทำแผนการจัดหาบุคลากรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW โดยระบุข้อมูลเหตุผลความจำเป็น รวมทั้งปริมาณความต้องการบุคลากรด้านคอมพิวเตอร์และระบบงานเพิ่มเติมของแต่ละส่วนราชการ เสนอต่อนคณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) เพื่อพิจารณาหาแนวทางในการบริหารจัดการกำลังคนภายในของส่วนราชการให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ให้แล้วเสร็จภายในปี 2558 1.2 มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สนับสนุนการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง (Reprocess) เพื่อให้สามารถลดขั้นตอนในกระบวนการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบในการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจได้อย่างแท้จริง 1.3 มอบหมายให้สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ศึกษาปัญหาและแนวทางในการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนกรมศุลกากรและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ในการปฏิบัติงานเพื่อขับเคลื่อนการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการให้การจัดตั้งระบบ NSW แล้วเสร็จตามเป้าหมายในแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2553-2558 - สำหรับปัญหาอุปสรรคที่เหลือในกลุ่มความพร้อมทางกายภาพและสมรรถนะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง และกลุ่มกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อน	- กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) - สศช. - สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ) - สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ - กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)) - กระทรวงพาณิชย์ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ)

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
	เห็นควรให้ฝ่ายเลขานุการร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ รวบรวมผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแต่ละปัญหาอุปสรรค เพื่อจัดทำเป็นแผนการติดตามการดำเนินงานที่สมบูรณ์ต่อไป	
วาระที่ 4.3 แนวทางการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย	1. เห็นชอบกรอบแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย ดังนี้ 1.1 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางการขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ 1.2 มอบหมายให้กระทรวงแรงงาน ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ และภาคเอกชน เร่งดำเนินการยกระดับทักษะฝีมือพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน และขยายผลการพัฒนาในวงกว้างให้ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด 1.3 มอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งผลักดันให้เกิดการใช้มาตรการส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศให้เกิดผลในทางปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งดำเนินการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ กรอบแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ ประกอบด้วย • การพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสู่ความเป็นมืออาชีพและสามารถแข่งขันได้ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการมีองค์ความรู้ที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจ และมีช่องทางให้สามารถเข้าถึงทรัพยากรในการดำเนินงานทั้งด้านเงินทุนและโอกาสการสร้างเครือข่ายธุรกิจ และสามารถแข่งขันได้ทั้งในตลาดภายในประเทศและตลาดใน	• กระทรวงคมนาคม (กรมขนส่งทางบก และกรมทางหลวง) • กระทรวงแรงงาน (กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน) • กระทรวงศึกษาธิการ • กระทรวงพาณิชย์ (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) • กระทรวงอุตสาหกรรม (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) • กระทรวงการต่างประเทศ • กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)) • กระทรวงมหาดไทย • สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
	ภูมิภาค โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (1) ยกระดับศักยภาพในการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ด้วยการเสริมสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่ง และปรับปรุงสภาวะแวดล้อมในการประกอบธุรกิจ เพื่อลดปัญหาที่เกิดจากการแข่งขันเชิงทำลายในธุรกิจการขนส่งทางถนนของไทย และ (2) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถขยายการให้บริการไปในต่างประเทศ เพื่อสร้างโอกาสเชิงรุกและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการทำการค้าระหว่างประเทศ หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม (กรมขนส่งทางบก กรมทางหลวง) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กรมส่งเสริมการค้าส่งออก) กระทรวงแรงงาน (กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน) กระทรวงคมนาคม (กรมขนส่งทางบก) กระทรวงอุตสาหกรรม (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) และ สมาคมวิชาชีพ/สมาคมภาคเอกชน การยกระดับทักษะฝีมือของพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน มีเป้าประสงค์ในการพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้มีทักษะขับรถอย่างถูกต้องปลอดภัยและมีองค์ความรู้ที่จำเป็น เช่น การบำรุงรักษารถ เทคนิคการขับรถเพื่อประหยัดพลังงาน ความสามารถในการรับมือในกรณีฉุกเฉิน เป็นต้น ยกระดับคุณภาพการขับรถให้ได้มาตรฐานฝีมือแรงงาน สร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการเป็นพนักงานขับรถและนักบริการในระดับมืออาชีพ สร้างให้มีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เช่น ความปลอดภัยในการทำงาน และได้รับการยอมรับจากสังคม เป็นต้น โดยมีเป้าหมายพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้ไม่น้อยกว่า 15,000 คนต่อปี หรือรวมประมาณ 80,000 คน ภายในปี 2558 โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (2.1) พัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้มีความสามารถในระดับมืออาชีพ (Professional) และ (2.2) พัฒนาเส้นทางอาชีพ (Career Path) ของพนักงานขับรถบรรทุกที่ชัดเจน หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงแรงงาน (กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน) กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) และสมาคมวิชาชีพ/สมาคมภาคเอกชน	สมาคมวิชาชีพ/สมาคมภาคเอกชน

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านขนส่งทางถนน มีเป้าประสงค์เพื่อสนับสนุนการประกอบกิจการขนส่งทางถนนและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลัก และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์บริเวณจุดผ่านแดน เช่น การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือศูนย์โลจิสติกส์ชายแดน สถานีบริการน้ำมัน และจุดพักรถ/อู่ซ่อมรถยนต์ รวมทั้งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางต่างๆ ให้มีความพร้อมต่อการขนส่งทางถนนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก) กระทรวงพาณิชย์ (กรมส่งเสริมการส่งออก) กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง และกระทรวงมหาดไทย - การปฏิรูปการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีเป้าประสงค์เพื่อให้การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของไทยมีความเป็นเอกภาพ มีการบูรณาการในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใส มีวิธีปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และบังคับใช้กฎหมายอย่างถูกต้องและจริงจัง ซึ่งจะเป็ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางถนน ยกระดับศักยภาพการบริการ และเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถรับมือกับการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน รวมทั้งเป็นเครื่องมือในการควบคุมให้ผู้ประกอบการมีบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนทั้งด้านความรับผิดชอบต่อความสูญเสียและความปลอดภัยทั้งต่อผู้ใช้บริการและสังคมโดยรวม หน่วยงานรับผิดชอบ กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า) กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ สมาคมวิชาชีพ/สมาคมภาคเอกชน และภาคประชาชน	

ระเบียบวาระ	มติที่ประชุม	หน่วยงานรับผิดชอบ
วาระที่ 4.4 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ- เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-ระยอง	1. รับทราบผลการดำเนินการจัดทำทดสอบความสนใจภาคเอกชน (Market Sounding) ภายใต้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง และ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnerships 2. เห็นควรให้ภาคเอกชนจากทุกประเทศสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางอื่นๆ ยกเว้นเส้นทางกรุงเทพฯ – หนองคาย และกรุงเทพฯ – สิ้นสุดชายแดนประเทศมาเลเซีย 3. เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง (Feasibility Study) ในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กรุงเทพฯ – ระยอง โดยให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการดำเนินการดังกล่าวด้วย พร้อมทั้งให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างการบริหารจัดการรถไฟฟ้าความเร็วสูงทั้งระบบของประเทศ และกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่เหมาะสมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป	• กระทรวงคมนาคม • กระทรวงการคลัง (คณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnerships)
วาระที่ 5.1 ข้อเสนอแนะการผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	รับทราบ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการร่างคำสั่งจัดตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559 และเสนอให้นายกรัฐมนตรีลงนามต่อไป	• สศช.