

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๑๕๗/๓๙



๗

พฤษภาคม ๒๕๕๔

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

งานเลขานุการ ลคช.

๑๐/๖๕

รับที่..... 5514

วันที่ 18 พ.ค. 2554

ตามคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
วันที่ 18 พ.ค. 2554
เวลา 13.30

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔

งานเลขานุการ รศช.ชาญวิท

เลขที่รับ 2522

วันที่ 19 พ.ค. 2554

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ

งานเลขานุการ ทบข.ภูมิเจ

เลขที่รับ 1111

วันที่ 19 พ.ค. 2554

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๘๒๘ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๓/๑๒๖

ลงวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔

สำนักบริหารโครงการลงทุนภาครัฐ

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๘๐๗/๑๖๖๘

ลงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๔

เลขที่รับ 1200 เวลา

วันที่ 19 พ.ค. 54

๓. สำเนาหนังสือกระทรวงแรงงาน ด่วนที่สุด ที่ รง ๐๔๐๓/๓๗๔๖

ลงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๔

ตามที่ได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
และบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ ไปเพื่อดำเนินการ โดยในการประชุมดังกล่าวได้มีการพิจารณา
เรื่องต่าง ๆ รวม ๖ เรื่อง

๑. รายงานความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

๒. ข้อเสนอแนะจากการดูงานประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย

๓. การดำเนินการรองรับผลการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ ๑๘
ณ นครโยโกโฮมา ญี่ปุ่น

๔. แนวทางการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้า
ทางถนนของไทย

๕. โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-ระยอง

๖. ข้อเสนอแนะการผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของสภาอุตสาหกรรม
แห่งประเทศไทย

ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ลงมติรับทราบและเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ ตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงแรงงานได้เสนอความเห็นมาด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้ และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วิทวัสการเวช)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๑

www.cabinet.thaigov.go.th L32-05-54/สิริพร

รายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่ง
สินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/๖๖๒๔



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๗ เมษายน ๒๕๕๔

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง
ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอ
คณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี
พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการ
บริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ
บริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ ได้กำหนดให้คณะกรรมการ “กำกับดูแลการดำเนินงานตาม
แผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ”

๒. สารสำคัญ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ เวลา ๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม
สีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๑ รายงานความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่ง
ประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่
๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ฝ่ายเลขานุการได้รายงานความคืบหน้าดังกล่าวให้ที่ประชุมทราบ โดยสรุปความเห็น
และประเด็นอภิปราย และมติที่ประชุม ดังต่อไปนี้

๒.๑.๑ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๑.๑ กระทรวงคมนาคมควรกำหนดมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการ
เอกชนภายในประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถไฟ เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและ
ผลิตรถจักรให้มากขึ้น เพื่อลดการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ และช่วยสนับสนุนการดำเนินการตาม
แผนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท.

๒.๑.๑.๒ รฟท. ควรจัดทำแผนดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ
ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ที่ชัดเจน เพื่อให้ภาคเอกชนใช้เป็นข้อมูลประกอบการ

/วางแผน...

วางแผนเส้นทางการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมได้

๒.๑.๑.๓ นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ควรพิจารณาศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในภาคใต้เพิ่มเติม นอกจากการลงทุนตามแผนที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแล้ว โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างชายแดนไทย – มาเลเซีย และหาดใหญ่ พร้อมทั้งอาจจะพิจารณาก่อสร้างโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ไปยังท่าเรือในภาคใต้ที่สำคัญ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือที่มีอยู่ รวมทั้งจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อีกทางหนึ่ง เช่น เส้นทางทุ่งสง – ท่าเรือกันตัง และเส้นทางรถไฟจากจังหวัดชุมพรไปยังท่าเรือระนอง เพื่อเป็นประตูการค้าและการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หลักของไทยไปยังประเทศในอ่าวเบงกอล เป็นต้น

๒.๑.๑.๔ ฝ่ายเลขานุการมีความเห็นเพิ่มเติมให้ รฟท. เตรียมความพร้อมในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันทีภายหลังการพิจารณาจัดสรรเงินกู้ DPL แล้วเสร็จ นอกจากนี้ เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดการดำเนินการจัดการถักกรีตเซลล์ไฟฟ้า (๒๐ ต้น/เพลลา) จำนวน ๒๐ ต้น ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี และมีความพร้อมด้านแหล่งเงินรองรับการดำเนินการแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับแผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่อไป

๒.๑.๒ มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. และฝ่ายเลขานุการ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๒ ข้อเสนอแนะจากการดูงานประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ฝ่ายเลขานุการได้เสนอเรื่องข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทยจากการดูงานประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย เมื่อวันที่ ๑๗-๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ให้ที่ประชุมพิจารณา โดยสรุปสาระสำคัญ และมติที่ประชุม ดังนี้

๒.๒.๑ สาระสำคัญ

ฝ่ายเลขานุการเสนอข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทย ดังนี้

๒.๒.๑.๑ ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประตูการค้าหลักของประเทศ (Enhancement of Logistics Gateway) โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) ซึ่งควรดำเนินการ ดังนี้

(๑) กำหนดเป้าหมายและตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนของประตูการค้าหลักของประเทศ โดยให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการกำหนดแผนธุรกิจ (Business Model) สำหรับการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ เช่น เขตปลอดอากรของสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นต้น โดยอาจเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการขนส่งและกระจายสินค้าในกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพ

(๒) ยกระดับประสิทธิภาพประตูการค้าของประเทศด้วยระบบบริหารจัดการและเทคโนโลยีสารสนเทศ เร่งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าภายใน

/พื้นที่ท่าเรือ...

พื้นที่ท่าเรือและท่าอากาศยาน รวมทั้งในส่วนของการแลกเปลี่ยนข้อมูล/เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเชื่อมต่อกับกระบวนการนำเข้าส่งออก เช่น การพัฒนาระบบ e-Port แบบครบวงจร

๒.๒.๑.๒ **เร่งผลักดันการพัฒนากระบวนระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ** โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ภายใต้คณะกรรมการ (กบส.) ซึ่งควรให้ความสำคัญกับประเด็นเร่งด่วน ดังนี้

(๑) ปรับปรุงกระบวนการนำเข้าส่งออก การออกใบรับรองและใบอนุญาต และการขนส่งโลจิสติกส์ (Simplification of Process) พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับภาคธุรกิจในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

(๒) จัดทำแผนธุรกิจ (Business Model) ของการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับรัฐ (B2G) และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ (B2B) เพื่อให้ระบบ NSW สามารถให้บริการที่รวดเร็ว เชื่อถือได้ และจัดเก็บค่าบริการในระดับที่ทำให้ธุรกิจสามารถแข่งขันได้

๒.๒.๑.๓ **ยกระดับความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย รวมทั้งธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ** ในเรื่องการส่งเสริมองค์ความรู้และนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของบริการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับต่างประเทศ พร้อมกับการสร้างช่องทางการกระจายสินค้าไทยในตลาดต่างประเทศ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์

๒.๒.๑.๔ **วางแผนพัฒนาพื้นที่ในลักษณะบูรณาการเป็นชุมชนเศรษฐกิจนำอยู่ (Green Economic Community)** มากกว่าเพียงการสร้างเขตนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น โดยให้ความสำคัญกับมิติทางสังคมทั้งด้านการผสมผสานวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่เดิม และประชากรกลุ่มใหม่ที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามา แนวทางการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ รวมทั้งการสร้างกลไกประสานงานทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการกับชุมชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ขั้นตอนการเตรียมโครงการ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๒ มติที่ประชุม

๒.๒.๒.๑ เห็นชอบข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทยตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ โดยมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบ พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและให้รายงานต่อคณะกรรมการ กบส. ต่อไป

๒.๒.๒.๒ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการศึกษาบทบาทและทิศทางการพัฒนาท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้ของไทยและเสนอให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๒.๓ **การดำเนินการรองรับผลการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ ๑๘ ณ นครโยโกโฮมา ญี่ปุ่น** ฝ่ายเลขานุการได้เสนอเรื่อง การดำเนินการรองรับผลการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ ๑๘ ณ นครโยโกโฮมา ญี่ปุ่น เสนอต่อที่ประชุมพิจารณาเกี่ยวกับประเด็นการลด

/ต้นทวน...

สลค. (๐๖)๐๒

ต้นทุน เวลา และความไม่แน่นอนในกระบวนการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานลงให้ได้ร้อยละ ๑๐ ภายในปี ๒๕๕๘ ตามที่นายกรัฐมนตรีได้มีบัญชา โดยสรุปสาระสำคัญและมติที่ประชุม ดังนี้

๒.๓.๑ สาระสำคัญ

๒.๓.๑.๑ ที่ประชุมคณะกรรมการว่าด้วยการค้าและการลงทุน (Committee on Trade and Investment: CTI) และคณะกรรมการเศรษฐกิจของเอเปค (Economic Committee: EC) ได้ตกลงกรอบการทำงานในเรื่อง Supply Chain Connectivity Framework: SC Framework ซึ่งต่อมาที่ประชุมรัฐมนตรีเอเปคครั้งที่ ๑๘ ได้เห็นชอบเป้าหมายการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนในการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ในแง่ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย และความไม่แน่นอนในระบบความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานลงร้อยละ ๑๐ ภายในปี ๒๕๕๘ อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัด (KPI) ที่จะใช้วัดการลดต้นทุนในการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ยังต้องหารือต่อไป

๒.๓.๑.๒ แผนปฏิบัติการการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของเอเปค (APEC Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan) สรุปปัญหาอุปสรรค (Chokepoint) ที่สำคัญต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการเดินทางของนักธุรกิจภูมิภาคเอเปค จำนวน ๘ ประเด็นซึ่งแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่มคลัสเตอร์สำคัญ ได้แก่

(๑) ความพร้อมทางกายภาพและสมรรถนะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ประกอบด้วยปัญหาอุปสรรค ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งไม่เพียงพอ ไม่มีประสิทธิภาพ และขาดการเชื่อมโยงจากระบบการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในท้องถิ่นและภูมิภาคยังขาดประสิทธิภาพ และขีดความสามารถด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ยังด้อยพัฒนา การเชื่อมต่อทางอากาศ ทางบก และการขนส่งหลายรูปแบบยังขาดประสิทธิภาพ

(๒) กระบวนการอำนวยความสะดวกด้านการค้า ประกอบด้วยปัญหาอุปสรรค ได้แก่ การปล่อยสินค้าที่ด่านศุลกากรขาดประสิทธิภาพ ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่พรมแดน โดยเฉพาะการปล่อย regulated goods ที่พรมแดน และการด้านเอกสารศุลกากรและขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากรและอื่นๆ ที่ยุ่งยาก (รวมถึงที่เกี่ยวข้องกับการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้า)

(๓) กฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อน ประกอบด้วยปัญหาอุปสรรค ได้แก่ ขาดความโปร่งใสด้านกฎระเบียบ/ผู้ประกอบการขาดการรับรู้ประเด็นด้านกฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่อโลจิสติกส์อย่างครบถ้วน ขาดการรับรู้และประสานงานระหว่างภาครัฐเกี่ยวกับนโยบายที่ส่งผลกระทบต่อโลจิสติกส์ ไม่มีศูนย์กลางประสานงาน ณ จุดเดียว หรือหน่วยงานหลักที่ดูแลเรื่องโลจิสติกส์ ความแตกต่างของมาตรฐานและกฎระเบียบในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและเดินทางของนักธุรกิจข้ามพรมแดน และขาดการจัดการในระบบพิธีการศุลกากรข้ามแดนประเภท Customs-transit ในภูมิภาค

๒.๓.๑.๓ การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องของไทยและปัญหาอุปสรรค

(๑) ในปี ๒๕๕๔ ประเทศไทยมีระดับความสามารถทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Borders) อยู่ในอันดับที่ ๑๒ ของโลก ซึ่งมีวิวัฒนาการอย่างรวดเร็วจากอันดับที่ ๑๐๘ ในปี ๒๕๕๐ โดยในช่วงต่อไป การเพิ่มประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยควรต้องเร่งดำเนินการโดยเฉพาะในส่วนของการพัฒนาระบบ National Single

/ Window (NSW)...

Window (NSW) ให้มีความสมบูรณ์ เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายของเอเปคที่กำหนดให้กลุ่มเศรษฐกิจลดระยะเวลา ต้นทุน และความไม่แน่นอนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการของห่วงโซ่อุปทานลงร้อยละ ๑๐ ภายในปี ๒๕๕๘ ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวสอดคล้องกับแผนงานความร่วมมือเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ที่สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอาเซียน (ASEAN Single Window) ภายในปี ๒๕๕๘ ด้วยเช่นกัน

(๒) จากผลการประชุมคณะกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๔ ได้รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่สำคัญ ดังนี้ (๒.๑) การจัดตั้งระบบ NSW ส่วนกลาง กรมศุลกากรได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อ/จัดหาระบบคอมพิวเตอร์สำหรับจัดตั้งระบบ NSW ระยะที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๓ เพื่อบริการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ คาดว่าการจัดตั้งระบบ NSW จะเสร็จเรียบร้อยพร้อมทดลองเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ ASEAN Single Window และประเทศอื่นๆ ภายในไตรมาสที่ ๔ ของปี ๒๕๕๔ เป็นต้นไป (๒.๒) การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดทำร่างแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘ (NSW National Action Plan) เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและธุรกิจรวมถึงกรอบการใช้งานประมาณใน ๕ ปีข้างหน้า โดยในปัจจุบัน กรมศุลกากรร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับหน่วยงานออกใบรับรอง/ใบอนุญาต และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปแล้วจำนวน ๓๗ หน่วยงาน นอกจากนี้ กระทรวงการคลังได้ผลักดันให้หน่วยงานที่มีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการเร่งด่วนแต่ไม่ได้บริหารจัดการงบประมาณปกติ เสนอขอใช้เงินกู้ Public Sector Reform Development Policy Loan (PSRDPL) จากธนาคารโลกได้ และ (๒.๓) การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและธุรกิจทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ อยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะทำงานด้านกฎหมายเกี่ยวกับเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ โดยมีรองอธิบดีกรมศุลกากร เป็นประธานอนุกรรมการ และมีผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ

(๓) อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญของการจัดตั้งระบบ NSW ที่ควรได้รับการแก้ไขเร่งด่วน ได้แก่ (๑) การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านคอมพิวเตอร์และระบบงานของส่วนราชการ เพื่อทำหน้าที่พัฒนาและดูแลระบบงานภายในและระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ กับระบบ NSW ซึ่งกรมศุลกากรได้รวบรวมประมาณความต้องการบุคลากรในเบื้องต้นจากหน่วยงานต่างๆ มีจำนวนถึง ๑๗๕ คน และ (๒) การจัดตั้งทีมงานเพื่อสนับสนุนกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการประสานการดำเนินงานระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แก้ไขปัญหาการดำเนินงาน พร้อมกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานและในภาพรวม

๒.๓.๒ มติที่ประชุม

๒.๓.๒.๑ เพื่อให้ประเทศไทยมีการเตรียมการดำเนินงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการลดต้นทุน เวลา และความไม่แน่นอนในกระบวนการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน ภายใต้แผนปฏิบัติการการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของเอเปค เห็นควรให้มีการดำเนินการในระยะเร่งด่วน ดังนี้

(๑) มอบหมายให้กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง เร่งจัดทำแผนการจัดหาบุคลากรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW โดยระบุข้อมูลเหตุผลความจำเป็น รวมทั้งปริมาณความต้องการบุคลากรด้านคอมพิวเตอร์และระบบงานเพิ่มเติมของแต่ละส่วนราชการ เสนอต่อคณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) เพื่อพิจารณาหาแนวทางในการบริหารจัดการกำลังคนภายในของส่วนราชการให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๘

(๒) มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สนับสนุนการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง (Reprocess) เพื่อให้สามารถลดขั้นตอนในกระบวนการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบในการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจได้อย่างแท้จริง

(๓) มอบหมายให้สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ศึกษาปัญหาและแนวทางในการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนกรมศุลกากรและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ในการปฏิบัติงานเพื่อขับเคลื่อนการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการให้การจัดตั้งระบบ NSW แล้วเสร็จตามเป้าหมายในแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๘

๒.๓.๒.๒ สำหรับปัญหาอุปสรรคที่เหลือในกลุ่มความพร้อมทางกายภาพ และสมรรถนะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง และกลุ่มกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อน เห็นควรให้ฝ่ายเลขานุการร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ รวบรวมผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแต่ละปัญหาอุปสรรค เพื่อจัดทำเป็นแผนการติดตามการดำเนินงานที่สมบูรณ์ต่อไป

๒.๔ แนวทางการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอกรอบแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย ให้ที่ประชุมพิจารณา โดยสรุปสาระสำคัญและมติที่ประชุม ดังนี้

๒.๔.๑ สาระสำคัญ

๒.๔.๑.๑ ปัจจุบันการขนส่งภายในประเทศร้อยละ ๘๔ ยังเป็นการขนส่งทางถนน และเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีแนวโน้มขยายตัวอย่างรวดเร็วสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๕ ในปี ๒๕๕๐ เป็นร้อยละ ๑๐ ในปี ๒๕๕๓ จึงมีความจำเป็นที่ต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางถนน รวมทั้งยกระดับผู้ประกอบการและพนักงานขับรถบรรทุกให้มีความเป็นมืออาชีพในระดับสากล เพื่อช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้

/๒.๔.๑.๒ ดังนั้น...

๒.๔.๑.๒ ดังนั้น เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยมีความเข้มแข็ง สามารถให้บริการได้มาตรฐานและแข่งขันได้ในระดับสากล จึงได้กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาที่สำคัญ ๔ กลยุทธ์ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญในแต่ละกลยุทธ์ ดังนี้

(๑) การพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสู่ความเป็นมืออาชีพและสามารถแข่งขันได้ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการมีองค์ความรู้ที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจ และมีช่องทางให้สามารถเข้าถึงทรัพยากรในการดำเนินงานทั้งด้านเงินทุนและโอกาสการสร้างเครือข่ายธุรกิจ และสามารถแข่งขันได้ทั้งในตลาดภายในประเทศและตลาดในภูมิภาค โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (๑.๑) ยกระดับศักยภาพในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ด้วยการเสริมสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่ง และปรับปรุงสถานะแวดล้อมในการประกอบธุรกิจ เพื่อลดปัญหาที่เกิดจากการแข่งขันเชิงทำลายในธุรกิจการขนส่งทางถนนของไทย และ (๑.๒) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถขยายการให้บริการไปในต่างประเทศ เพื่อสร้างโอกาสเชิงรุกและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการทำการค้าระหว่างประเทศ

(๒) การยกระดับทักษะฝีมือของพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน มีเป้าประสงค์ในการพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้มีทักษะขับรถอย่างถูกต้องปลอดภัยและมีองค์ความรู้ที่จำเป็น เช่น การบำรุงรักษารถ เทคนิคการขับรถเพื่อประหยัดพลังงาน ความสามารถในการรับมือในกรณีฉุกเฉิน เป็นต้น ยกระดับคุณภาพการขับรถให้ได้มาตรฐานฝีมือแรงงาน สร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการเป็นพนักงานขับรถและนักบริการในระดับมืออาชีพ สร้างให้มีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เช่น ความปลอดภัยในการทำงาน และได้รับการยอมรับจากสังคม เป็นต้น โดยมีเป้าหมายพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้ไม่น้อยกว่า ๑๕,๐๐๐ คนต่อปี หรือรวมประมาณ ๘๐,๐๐๐ คน ภายในปี ๒๕๕๘ โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (๒.๑) พัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้มีความสามารถในการระดับมืออาชีพ (Professional) และ (๒.๒) พัฒนาเส้นทางอาชีพ (Career Path) ของพนักงานขับรถบรรทุกที่ชัดเจน

(๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านขนส่งทางถนน มีเป้าประสงค์เพื่อสนับสนุนการประกอบกิจการขนส่งทางถนนและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลัก และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์บริเวณจุดผ่านแดน เช่น การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือศูนย์โลจิสติกส์ชายแดน สถานีบริการน้ำมัน และจุดพักรถ/อยู่ซ่อมรถยนต์ รวมทั้งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางต่างๆ ให้มีความพร้อมต่อการขนส่งทางถนนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

(๔) การปฏิรูปการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีเป้าประสงค์เพื่อให้การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของไทยมีความเป็นเอกภาพ มีการบูรณาการในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใส มีวิธีปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และบังคับใช้กฎหมายอย่างถูกต้องและจริงจัง ซึ่งจะส่งผลสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางถนน ยกระดับศักยภาพการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถรับมือกับการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน รวมทั้งเป็นเครื่องมือในการ

/ควบคุม...

สค. (๐๖)๐๒

ควบคุมให้ผู้ประกอบการมีบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนทั้งด้านความรับผิดชอบต่อความสูญเสียและความปลอดภัยทั้งต่อผู้ใช้บริการและสังคมโดยรวม

๒.๔.๑.๓ แนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน เพื่อผลักดันการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดผลในทางปฏิบัติและบรรลุเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยได้อย่างเป็นรูปธรรม ควรเร่งพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางการขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ ดำเนินการยกระดับทักษะฝีมือพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน และขยายผลการพัฒนาในวงกว้าง รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถขยายการให้บริการไปในต่างประเทศ

๒.๔.๒ มติที่ประชุม

๒.๔.๒.๑ เห็นชอบกรอบแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยดังนี้

(๑) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางการขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ

(๒) มอบหมายให้กระทรวงแรงงาน ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ และภาคเอกชน เร่งดำเนินการยกระดับทักษะฝีมือพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน และขยายผลการพัฒนาในวงกว้างให้ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

(๓) มอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งผลักดันให้เกิดการใช้มาตรการส่งเสริมการลงทุนต่อนักลงทุนไทยในต่างประเทศให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งดำเนินการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ

๒.๕ โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-ระยอง ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอเรื่องรายงานผลการดำเนินการของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnerships (คณะกรรมการ PPPs) ในการจัดทำการศึกษาความสนใจภาคเอกชน (Market Sounding) ภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง และ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ให้ที่ประชุมพิจารณา โดยสรุปสาระสำคัญและมติที่ประชุม ดังนี้

๒.๕.๑ สาระสำคัญ

๒.๕.๑.๑ วันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการ PPPs ดำเนินการทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการรถไฟความเร็วสูงใน ๒ สายทางประกอบด้วย (๑) สายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง) และ (๒) สายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)

/๒.๕.๑.๒ วันที่ ๒ ธันวาคม...

๒.๕.๑.๒ วันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๓ คณะกรรมการ PPPs ได้ดำเนินการจัดทำทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โดยยังมีประเด็นที่ภาคเอกชนต้องการความชัดเจนว่า รัฐบาลไทยจะยืนยันให้โครงการรถไฟความเร็วสูงใน ๒ เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ - ระยอง แก่ภาคเอกชนประเทศอื่น ที่ไม่ใช่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นผู้ดำเนินการ นโยบายการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเป็นการขนส่งโดยสารเพียงอย่างเดียว หรือจะพัฒนาสำหรับขนส่งสินค้าด้วย และหน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะดำเนินการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงร่วมกับภาคเอกชนจะเป็นหน่วยงานใด

๒.๕.๑.๓ คณะกรรมการ PPPs มีความเห็นเบื้องต้นต่อประเด็นที่ยังไม่มีความชัดเจนข้างต้น ดังนี้

(๑) ในกรณีเส้นทางกรุงเทพฯ - ระยอง และกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ เห็นสมควรพิจารณาเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนจากทุกประเทศสามารถเข้ามาประกวดราคาในการร่วมดำเนินโครงการ และหากสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องการเข้าร่วมดำเนินการ ก็สามารถเข้าร่วมประมูลโครงการได้

(๒) เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว และเป็นการพัฒนาระบบ Logistics เพราะการขนส่งสินค้าจะมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นหากใช้ Standard Gauge จึงเห็นสมควรพิจารณาให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเป็นไปได้โครงการ (Feasibility Study) ในการพัฒนาเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งควรศึกษาถึงความเหมาะสมในการขยายเส้นทาง กรุงเทพฯ - ระยองไปจนถึงจังหวัดตราด เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าชายแดนด้วย

(๓) เห็นสมควรมอบหมายให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินโครงการ ในกรณีเป็นการขนส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว เนื่องจาก รฟม. มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินการรถไฟฟ้ามหานครอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามหากมีการขนส่งสินค้าร่วมด้วย ก็เห็นสมควรจัดตั้งหน่วยงานใหม่ โดยมีภาครัฐถือหุ้นมากกว่าร้อยละ ๕๑ เป็นผู้ดำเนินโครงการโดยให้ รฟท. เป็นผู้ให้คำแนะนำเชิงเทคนิคในการพัฒนาโครงการและให้หน่วยงานที่จะกำหนดให้เป็นผู้รับผิดชอบโครงการเป็นผู้พัฒนาและดำเนินโครงการบนที่ดินของ รฟท. ดังกล่าว

๒.๕.๑.๔ ฝ่ายเลขานุการมีความเห็นเบื้องต้นเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) ในส่วนของการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทาง กรุงเทพฯ - ระยอง และกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ในระยะแรกกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งภายในประเทศในปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในปัจจุบันที่ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ หน่วยงานเจ้าของโครงการควรจัดทำรายงานการศึกษาวិเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการโดยละเอียด และนำเสนอตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๒) สำหรับการพิจารณากำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการ จำเป็นต้องมีการศึกษาเปรียบเทียบข้อดี/ข้อเสียในแต่ละรูปแบบ โดยเฉพาะความสอดคล้องกับกฎหมาย

/และระเบียบ...

สสค. (๐๖)๐๒

และระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผลกระทบต่อการลงทุนของภาครัฐ ความเสี่ยงทางการเงินและการบริหารจัดการ ความยอมรับจากสภาพการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ เพื่อให้การบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูงเกิดความชัดเจนทั้งในด้านการกำหนดนโยบาย การกำกับดูแลและหน่วยงานปฏิบัติ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม เร่งศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบของประเทศเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๕.๒ มติที่ประชุม

๒.๕.๒.๑ รับทราบผลการดำเนินการจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจภาคเอกชน (Market Sounding) ภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง และ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnerships

๒.๕.๒.๒ เห็นควรให้ภาคเอกชนจากทุกประเทศสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางอื่นๆ ยกเว้นเส้นทาง กรุงเทพฯ – หนองคาย และ กรุงเทพฯ – สิ้นสุดชายแดนประเทศมาเลเซีย

๒.๕.๒.๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูง (Feasibility Study) ในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ – ระยอง โดยให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการดำเนินการดังกล่าวด้วย พร้อมทั้งให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบของประเทศ และกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่เหมาะสมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๖ ข้อเสนอแนะการผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานเรื่อง ข้อเสนอแนะการผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้ที่ประชุมทราบและใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙ โดยมีสาระสำคัญและมติที่ประชุม ดังนี้

๒.๖.๑ สาระสำคัญ สรุปกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญ ดังนี้

๒.๖.๑.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการผลิต ควรเน้นแนวทางการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์อุตสาหกรรม โดยกำหนดเป็นเชิงพื้นที่ (Area based) และเชิงรายสินค้า (Product based) รวมทั้งให้ความสำคัญกับภาคการเกษตรมากขึ้น

๒.๖.๑.๒ ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และขนส่งประหยัลดพลังงาน เน้นการเชื่อมโยง Missing Link และเพิ่มประสิทธิภาพการปรับเปลี่ยนการขนส่งประหยัลดพลังงาน

๒.๖.๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์การค้า (Trade Logistics) มุ่งกำหนดเส้นทางที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและเส้นทางการส่งออก รวมทั้งการพัฒนาผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทยให้มีขีดความสามารถเชิงรุกและรับต่อ AEC และสนับสนุนผู้ประกอบการไทยไปลงทุนต่างประเทศ

/๒.๖.๑.๔ ยุทธศาสตร์...

๒.๖.๑.๔ ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน
แผนการใช้ประโยชน์เส้นทางเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและควรพิจารณากำหนดจุดเปิดด่านถาวร
เพิ่มเติม รวมถึงการผลักดันกลไกการอำนวยความสะดวกทางการค้า

๒.๖.๑.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายข้อมูลสารสนเทศโลจิสติกส์
บูรณาการข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของหน่วยงานภาครัฐและการพัฒนาโครงข่ายสารสนเทศโลจิสติกส์โดยเน้น
การพัฒนาระบบ NSW และการสร้างเครือข่ายไปสู่ระบบ e-Logistics

๒.๖.๑.๖ ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ เน้นการผลิต
กำลังคนโลจิสติกส์ให้ตรงความต้องการและสอดคล้องต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการปรับ
คุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ทั้งในระบบราชการและเอกชน

๒.๖.๒ มติที่ประชุม

รับทราบ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อ
จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ และเสนอให้
นายกรัฐมนตรีลงนามต่อไป

๓. ความเห็นข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔

๓.๒ เห็นชอบตามมติของคณะกรรมการ กบส. ตามข้อ ๒.๑.๒ ข้อ ๒.๒.๒ ข้อ ๒.๓.๒
ข้อ ๒.๔.๒ ข้อ ๒.๕.๒ และข้อ ๒.๖.๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรี
เพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
และบริการของประเทศ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐
E-mail Danucha@nesdb.go.th