โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมษายน 2560

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล 1-1

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ 1-1

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน 1-2

1.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ 1-2

1.5 แผนระยะเวลาการดำเนินงานและการส่งมอบรายงาน 1-3

1.6 องค์ประกอบของร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ 1-5

ส่วนที่ 1 : การประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

บทที่ 2 การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

2.1 กรอบแนวทางการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินงาน 2-1

2.1.1 แนวทางการศึกษา 2-1

2.1.2 ขั้นตอนการดำเนินงาน 2-3

2.2 ผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) 2-5

2.2.1 ภาพรวมการดำเนินงาน 2-7

2.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน 2-9

2.2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน 2-13

2.2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ 2-18

2.2.5 ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า 2-32

2.2.6 ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 2-36

2.2.7 ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน 2-40

2.2.8 ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 2-43

หน้า

บทที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

3.1 รายละเอียดของดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) 3-1

3.1.1 ความสำคัญและความเป็นมาของดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) 3-1

3.1.2 รายละเอียดของดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) 3-2

3.2 วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการในการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 3-5

3.3 ผลของการรวบรวมดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (จำนวน 21 ดัชนีชี้วัด) 3-7

3.4 ผลการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมรวบรวมข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ 3-35

3.4.1 ผลการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 3-36

3.4.2 ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในภาพรวมของการประเมินดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 3-47

3.5 การรวบรวมดัชนีชี้วัดทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับความสัมฤทธิ์ผลของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย 3-49

3.5.1 ดัชนีชี้วัดการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ 3-50

3.5.2 ข้อมูลและดัชนีชี้วัดเชิงหลักฐาน (Evidence Based) 3-74

3.5.3 ดัชนีชี้วัดอื่นๆ ที่หน่วยงานมีการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล 3-87

บทที่ 4 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

4.1 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดในภาพรวม 4-1

4.2 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 1 4-4

4.3 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 2 4-7

4.4 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 3 4-10

4.5 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 4 4-17

4.6 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 5 4-20

4.7 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 6 4-22
4.8 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 7 4-25
4.9 ข้อสังเกตจากการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 4-27

ส่วนที่ 2 : ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

บทที่ 5 การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

5.1 บทสรุปประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจโลก ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ 5-1
5.1.1 ประเด็นและบริบทจาก World Economic Forum (WEF) 5-1
5.1.2 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) 5-4
5.1.3 ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFA) 5-5
5.1.4 ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชียและแปซิฟิก (TPP) 5-6

5.2 บทสรุปประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค 5-8
5.2.1 ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity) 5-8
5.2.2 ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน (AFAS) 5-10
5.2.3 การเจรจาความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) 5-12
5.2.4 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) 5-14
5.2.5 นโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) 5-18
5.2.6 ธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (AIIB) 5-19

5.3 บทสรุปประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับนโยบายและแผนการพัฒนาของประเทศไทย 5-21
5.3.1 ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579) 5-21
5.3.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) 5-23
5.3.3 แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย (SEZ) 5-24
5.3.4 โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) 5-27
5.3.5 นโยบายส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย 5-29
5.3.6 แนวคิด Thailand 4.0 5-30

หน้า

5.4 การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงระดับโซ่อุปทาน 5-32
5.4.1 ระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) 5-32
5.4.2 การขนทางถนนส่งข้ามพรมแดน (Cross Border Road Logistics) 5-42
5.4.3 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Logistics) 5-52
5.5 บริบทการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ที่น่าสนใจ 5-62
5.6 บทสรุปปัจจัยจากบริบทที่มีผลต่อการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะถัดไป 5-66
5.6.1 ปัจจัยภายนอกประเทศ 5-66
5.6.2 ปัจจัยภายในประเทศ 5-68
5.6.3 ปัจจัยในระดับโซ่อุปทาน 5-70
5.6.4 ปัจจัยอื่นๆ 5-71

บทที่ 6 ปัจจัยและบริบทเชิงพื้นที่สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป

6.1 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม 6-1
6.1.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6-1
6.1.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ 6-3
6.1.3 ด้านการพัฒนาบุคลากร 6-4
6.1.4 ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน 6-5
6.1.5 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 6-5
6.1.6 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 6-6
6.1.7 ด้านดัชนีชี้วัดความสำเร็จ 6-7
6.1.8 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย 6-8
6.2 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคเหนือ 6-9
6.2.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6-9
6.2.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ 6-10
6.2.3 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 6-10
6.3 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 6-10
6.3.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6-10
6.3.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ 6-13
6.3.3 ด้านการพัฒนาบุคลากร 6-13
6.3.4 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 6-13
6.3.5 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย 6-14

หน้า

6.4 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคใต้ 6-15
6.4.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6-15
6.4.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ 6-17
6.4.3 ด้านการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน 6-19
6.4.4 ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน 6-19
6.4.5 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 6-19
6.4.6 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 6-19
6.4.7 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย 6-20
6.5 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคตะวันออก 6-20
6.5.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6-20
6.5.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ 6-21
6.5.3 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 6-22
6.5.4 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 6-22
6.5.5 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย 6-22
6.6 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคตะวันตก 6-22
6.6.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6-22
6.6.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ 6-23
6.6.3 ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน 6-23
6.6.4 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย 6-23
6.7 บทสรุปปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ 6-24
6.7.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6-24
6.7.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ 6-25
6.7.3 ด้านการพัฒนาบุคลากร 6-25
6.7.4 ด้านวิจัยและพัฒนา 6-25
6.7.5 ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน 6-25
6.7.6 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 6-26
6.7.7 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 6-26
6.7.8 ด้านดัชนีชี้วัดความสำเร็จ 6-26
6.7.8 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย 6-26

<u>ส่วนที่ 3 : ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและดัชนีชี้วัดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป</u>

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและดัชนีชี้วัดในการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป

7.1 ประเด็นหรือยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับประเทศ 7-1

7.1.1 การพัฒนาประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานการเกษตร 7-1

7.1.2 การพัฒนาประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรม 7-2

7.1.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม 7-2

7.1.4 การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ 7-3

7.1.5 การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า 7-3

7.1.6 การส่งเสริมสนับสนุนและควบคุมให้เกิดโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 7-4

7.1.7 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสาหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ 7-4

7.1.8 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์ 7-5

7.1.9 การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์ 7-5

7.2 ข้อเสนอแนะดัชนีชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ 7-6

7.2.1 ที่มาและความสำคัญ 7-6

7.2.2 วัตถุประสงค์ 7-7

7.2.3 องค์ประกอบและรายละเอียดของดัชนีชี้วัด LCI 7-7

7.3 ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 7-33

7.3.1 การบูรณาการการพัฒนารัฐวิสาหกิจ 7-33

7.3.2 การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 7-33

7.3.3 กฎหมายและกฎระเบียบ 7-34

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก. แบบเก็บข้อมูล

ภาคผนวก ก-1 : แบบฟอร์มยืนยันข้อมูลแผนงาน/โครงการ

ภาคผนวก ก-2 : แบบฟอร์มรวบรวมข้อมูลผลสัมฤทธิ์การพัฒนา

ภาคผนวก ก-3 : แบบสอบถามในงานสัมมนาและการระดมสมอง

ภาคผนวก ก-4: แบบเก็บข้อมูลผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ภาคผนวก ข. กิจกรรมของโครงการ

ภาคผนวก ข-1 : รายละเอียดการดำเนินกิจกรรมของโครงการ

ภาคผนวก ข-2 : รายชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ

ภาคผนวก ค. ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก ค-1 : การดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ

ภาคผนวก ค-2 : กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ (เบื้องต้น)

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.5-1	แผนการดำเนินงาน	1-4
ตารางที่ 2.2-1	รายละเอียดงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายยุทธศาสตร์	2-7
ตารางที่ 2.2-2	งบประมาณรวมเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายหน่วยงาน	2-8
ตารางที่ 2.2-3	ผลจากการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2	2-13
ตารางที่ 2.2-4	สถานการณ์ดำเนินโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1	2-21
ตารางที่ 2.2-5	ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง-ปลายทางลดลง (ชั่วโมง)	2-24
ตารางที่ 2.2-6	สถานะการดำเนินโครงการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2	2-26
ตารางที่ 2.2-7	สถานการณ์ดำเนินโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4	2-30
ตารางที่ 2.2-8	ผลจากการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 1	2-37
ตารางที่ 2.2-9	ผลจากการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 3	2-40
ตารางที่ 3.1-1	แสดงดัชนีชี้วัดความสำเร็จการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รายภารกิจและยุทธศาสตร์ที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	3-3
ตารางที่ 3.3-1	แสดงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	3-8
ตารางที่ 3.3-2	แสดงมูลค่าและอัตราการขยายตัวของประตูการค้าฝั่งตะวันตก	3-17
ตารางที่ 3.3-3	แสดงมูลค่าการค้าและอัตราการขยายตัว ณ ประตูการค้าหลัก	3-19
ตารางที่ 3.3-4	แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าและอัตราการขยายตัว ณ ประตูการค้าหลัก	3-20
ตารางที่ 3.3-5	แสดงค่าเป้าหมายและระยะเวลาที่ใช้บริการจริง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560	3-27
ตารางที่ 3.3-6	แสดงกระบวนการทำงาน ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	3-27
ตารางที่ 3.3-7	แสดงข้อมูลระยะเวลาในการให้บริการ ณ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560	3-28
ตารางที่ 3.5-1	แสดงข้อมูลด้านประสิทธิภาพของ Domestic LPI ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559	3-60
ตารางที่ 3.5-2	การปรับเกณฑ์ในการพิจารณาอันดับ Enabling Trade Index: ETI ในปี พ.ศ. 2557	3-64
ตารางที่ 3.5-3	ดัชนีชี้วัดย่อยที่ใช้ในการพิจารณาให้คะแนนใน Ease Doing Business	3-68
ตารางที่ 3.5-4	เกณฑ์ด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders)	3-68
ตารางที่ 3.5-5	การเปรียบเทียบอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจของไทยในปี พ.ศ. 2560	3-69
ตารางที่ 3.5-6	การเปลี่ยนแปลงอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจเมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย	3-71
ตารางที่ 3.5-7	การเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงดัชนีชี้วัด ระหว่างปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559	3-71

		หน้า
ตารางที่ 3.5-8	การเปรียบเทียบอันดับประเด็นทางด้านการค้าระหว่างประเทศของไทย ในปี พ.ศ. 2560	3-72
ตารางที่ 3.5-9	ข้อมูลดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมินคะแนนในประเด็นทางด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) ปี พ.ศ. 2559-2560	3-73
ตารางที่ 3.5-10	แสดงสถิติจำนวนประเภทรถสินค้า ในปี พ.ศ. 2554-2558	3-76
ตารางที่ 3.5-11	แสดงสถิติการขนส่งสินค้าทั่วไปทางรถไฟ ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2557	3-76
ตารางที่ 3.5-12	แสดงสถิติการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2557	3-77
ตารางที่ 3.5-13	ระยะทางที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2558	3-77
ตารางที่ 3.5-14	ระยะทางที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวงชนบท ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2560	3-78
ตารางที่ 3.5-15	ระยะทางที่อยู่ในความดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	3-78
ตารางที่ 3.5-16	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศทางรถยนต์	3-79
ตารางที่ 3-4.17	ตารางแสดงจำนวนธุรกรรมของระบบ NSW แยกรายเดือน ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559	3-86
ตารางที่ 3.5-18	แสดงข้อมูลระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง-ปลายทาง ระหว่างปี พ.ศ. 2556 – 2560	3-87
ตารางที่ 3.5-19	แสดงค่าเป้าหมายและผลการประเมินจริง ของจำนวนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560	3-88
ตารางที่ 3.5-20	แสดงสัดส่วนการขนส่งทางรถไฟต่อการขนส่งทางถนน จาก ICD ลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี พ.ศ. 2557-2558	3-88
ตารางที่ 3.5-21	แสดงปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558	3-89
ตารางที่ 4.2-1	รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 1	4-4
ตารางที่ 4.3-1	รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 2	4-7
ตารางที่ 4.4-1	รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 3	4-11
ตารางที่ 4.5-1	รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 4	4-17
ตารางที่ 4.6-1	รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 5	4-20
ตารางที่ 4.7-1	รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 6	4-23
ตารางที่ 4.8-1	รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 7	4-26
ตารางที่ 5.1-1	อุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี (Non-Tariff Barriers : NTB) ของไทย	5-2
ตารางที่ 5.4-1	แผนการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของสหภาพยุโรป	5-58

หน้า

ตารางที่ 7.2-1	ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 1 การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ)	7-27
ตารางที่ 7.2-2	ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มรายได้ของประเทศด้วยธุรกิจบริการโลจิสติกส์)	7-29
ตารางที่ 7.2-3	ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 3 การอำนวยความสะดวกทางการค้า)	7-30
ตารางที่ 7.2-4	ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน)	7-31

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 2.1-1	กรอบแนวทางการศึกษา	2-1
รูปที่ 2.1-2	ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	2-3
รูปที่ 2.1-3	แนวทางในการประเมินผลการดำเนินงาน	2-4
รูปที่ 2.2-1	ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	2-6
รูปที่ 2.2-2	สัดส่วนงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 แยกตามหมวดการขนส่ง	2-18
รูปที่ 2.2-3	สัดส่วนงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 แยกตามพื้นที่	2-19
รูปที่ 3.1-1	การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	3-1
รูปที่ 3.2-1	แนวทางการประเมินผลการพัฒนาระบบดัชนีชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	3-5
รูปที่ 3.2-2	Decision Tree Analysis ในการประเมินผลดัชนีชี้วัด	3-6
รูปที่ 3.3-1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2558	3-11
รูปที่ 3.3-2	โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2549-2557	3-12
รูปที่ 3.3-3	แสดงจำนวนสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจให้กับเกษตรกร ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559	3-15
รูปที่ 3.3-4	แสดงอันดับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2560	3-22
รูปที่ 3.3-5	เปรียบเทียบผลการศึกษา TRS ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	3-23
รูปที่ 3.3-6	เปรียบเทียบผลการศึกษา TRS ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	3-24
รูปที่ 3.3-7	เปรียบเทียบผลการศึกษา TRS ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	3-25
รูปที่ 3.3-8	แสดงจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถให้บริการในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียน ปี พ.ศ. 2556-2559	3-29
รูปที่ 3.3-9	แสดงจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ ISO 9001 ในปี พ.ศ. 2556-2559	3-30
รูปที่ 3.3-10	แสดงจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐาน AEO ในปี พ.ศ. 2556-2559	3-31
รูปที่ 3.3-11	แสดงจำนวนพนักงานขับรถบรรทุกที่ผ่านการฝึกอบรม ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559	3-31
รูปที่ 3.3-12	แสดงจำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559	3-33
รูปที่ 3.4-1	Decision Tree Analysis ในการประเมินผลดัชนีชี้วัด	3-35
รูปที่ 3.5-1	ภาพรวม LPI ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-51
รูปที่ 3.5-2	LPI ของประเทศไทยแยกรายปัจจัย ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-52

		หน้า
รูปที่ 3.5-3	ดัชนีชี้วัดทางด้านประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านศุลกากรของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-53
รูปที่ 3.5-4	ดัชนีชี้วัดทางด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งของ ประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-54
รูปที่ 3.5-5	ดัชนีชี้วัดทางด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-55
รูปที่ 3.5-6	ดัชนีชี้วัดทางด้านความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศของ ประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-56
รูปที่ 3.5-7	ดัชนีชี้วัดทางด้านการติดตามสถานะการจัดส่งของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-57
รูปที่ 3.5-8	ดัชนีชี้วัดทางด้านความตรงต่อเวลาในการจัดส่งของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559	3-58
รูปที่ 3.5-9	การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเมื่อเปรียบเทียบ ในกลุ่มประเทศอาเซียน	3-62
รูปที่ 3.5-10	อันดับความสามารถในการแข่งขันในด้านต่างๆ ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2559	3-63
รูปที่ 3.5-11	อันดับความสามารถในการแข่งขันในด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนในปี พ.ศ. 2554-2559	3-63
รูปที่ 3.5-12	ลำดับ ETI ของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2551-2557	3-65
รูปที่ 3.5-13	คะแนน ETI ของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2551-2557	3-65
รูปที่ 3.5-14	คะแนน ETI ด้านต่างๆ ของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2551-2557	3-66
รูปที่ 3.5-15	ลำดับและคะแนน ETI ด้านการบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดนของประเทศไทยปี พ.ศ. 2557	3-67
รูปที่ 3.5-16	ลำดับและคะแนน ETI ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและการสื่อสาร (Transport & communications infrastructure) ของไทยปี พ.ศ. 2557	3-67
รูปที่ 3.5-17	แสดงอันดับ Ease Doing Business ของประเทศไทยเทียบกับในกลุ่มประเทศอาเซียน ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559	3-69
รูปที่ 3.5-18	แสดงอันดับด้านต่างๆ ของประเทศไทย ในรายงาน Ease Doing Business ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2560	3-70
รูปที่ 3.5-19	จำนวนระยะทางเส้นทางรถไฟในแต่ละเส้นทางในปัจจุบัน	3-74

		หน้า
รูปที่ 3.5-20	แสดงระยะทางของรางรถไฟแต่ละประเภทในปัจจุบัน	3-75
รูปที่ 3.5-21	แสดงจำนวนสถานีรถไฟตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2558	3-75
รูปที่ 3.5-22	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ	3-79
รูปที่ 3.5-23	จำนวนลูกจ้างเอกชนและรัฐบาลในอุตสาหกรรมการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ในปี พ.ศ. 2556-2558	3-80
รูปที่ 3.5-24	ค่าจ้าง ลูกจ้างเอกชน และรัฐบาลในอุตสาหกรรม การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ในปี พ.ศ. 2556-2558	3-81
รูปที่ 3.5-25	จำนวนผู้มีงานทำ จำแนกตามสถานภาพทำงานในอุตสาหกรรม การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ในปี พ.ศ. 2556-2558	3-82
รูปที่ 3.5-26	จำนวนหลักสูตรทางการศึกษาทางด้านโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558	3-83
รูปที่ 3.5-27	จำนวนนักศึกษาทางด้านโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558	3-84
รูปที่ 3.5-28	แสดงจำนวนการใช้งานระบบ NSW ในปี พ.ศ. 2551-2559 (มกราคม – สิงหาคม)	3-85
รูปที่ 3.5-29	แสดงดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 จนถึง ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559	3-90
รูปที่ 3.5-30	แสดงองค์ประกอบของดัชนีบริการขนส่งสินค้าทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 จนถึง ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559	3-91
รูปที่ 3.5-31	แสดงค่าน้ำมันเฉลี่ยรายไตรมาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 จนถึง ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559	3-92
รูปที่ 3.5-32	แสดงผลต่างระหว่างดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559 และไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2559	3-92
รูปที่ 3.5-33	แสดงผลต่างระหว่างดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559 และไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2558	3-93
รูปที่ 3.5-34	แสดงผลต่างระหว่างดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน เฉลี่ยตั้งแต่เดือนม.ค. – มิ.ย. ปี พ.ศ. 2559 และเดือน ม.ค. – มิ.ย. ปี พ.ศ. 2558	3-94
รูปที่ 4.1-1	สัดส่วนงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายยุทธศาสตร์	4-1
รูปที่ 4.1-2	สัดส่วนงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายหน่วยงาน	4-2
รูปที่ 5.3-1	วิสัยทัศน์แผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)	5-21
รูปที่ 5.3-2	ความเชื่อมโยงแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	5-21
รูปที่ 5.3-3	ภาพรวมของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	5-23
รูปที่ 5.3-4	ภาพรวมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก	5-27

หน้า

รูปที่ 5.4-1	การใช้พลังงานและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตลอดวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์	5-33
รูปที่ 5.4-2	กระบวนการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตลอดจรชีวิตผลิตภัณฑ์	5-33
รูปที่ 5.4-3	การขนส่งต่อเนื่องทางทะเลและบก	5-53
รูปที่ 5.4-4	การขนส่งต่อเนื่องทางบกและอากาศ	5-54
รูปที่ 5.4-5	การขนส่งต่อเนื่องแบบประสม	5-54
รูปที่ 5.4-6	ภาพแสดงโครงข่ายของ TEN – T Program	5-56
รูปที่ 5.5-1	ภาพแสดงการใช้โดรนในการขนส่งสินค้าของบริษัทโลจิสติกส์	5-64
รูปที่ 5.5-2	ภาพแสดงการประยุกต์ใช้ QR Code	5-65

บทที่ 1
บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

เนื่องด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมีความสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและภาคธุรกิจไทยในภาพรวม ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2556 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของแผนฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552

ตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมา สศช. หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ได้ร่วมดำเนินการขับเคลื่อนและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ทำให้มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมในหลายๆ ด้านตามยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ อย่างไรก็ดี แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับดังกล่าวจะสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2560 ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินนโยบายและการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไปมีความต่อเนื่องโดยมีเป้าหมายและทิศทางที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนและของประเทศอย่างแท้จริงนั้น จำเป็นต้องมีการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 เพื่อประเมินสถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งศึกษาบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่จะมีผลกระทบต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในช่วง 5 ปีข้างหน้า ก่อนที่จะนำข้อมูลความรู้และข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาไปประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.2.1 เพื่อประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคและข้อจำกัดต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมาและในอนาคต

1.2.2 เพื่อศึกษาสถานการณ์บริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้ากลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจของโลก ภูมิภาค อนุภูมิภาค และประเทศไทยที่มีผลกระทบต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในช่วงระยะเวลา 5-10 ปีข้างหน้า

1.2.3 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะประเด็นนโยบาย/ยุทธศาสตร์การพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญรองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในช่วงระยะเวลา 5-10 ปีข้างหน้า ตลอดจนประมวลผลข้อมูล ข้อเสนอแนะที่สำคัญใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อไป

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีขอบเขตของงานสรุปได้ดังนี้

(1) ศึกษาข้อมูลสถานภาพและบริบทการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์ของประเทศประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ในภาพรวม และในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ รวมทั้ง ศึกษาปัจจัยผลกระทบที่เป็นอุปสรรคและ/หรือสนับสนุนกระบวนการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

(2) ประเมินผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยแสดงให้เห็นผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและทิศทางแนวโน้มการพัฒนาของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

(3) วิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าของโลก ภูมิภาค และประเทศไทยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ บริบทและรูปแบบการพัฒนาในช่วงระยะเวลา 5-10 ปีข้างหน้า รวบรวมและวิเคราะห์ผลการศึกษากรณีศึกษา (Case study) ของต่างประเทศถึงแนวทางและกลยุทธ์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระดับโซ่อุปทาน

(4) จัดทำข้อเสนอแนะประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่สำคัญรองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศในช่วงระยะเวลา 5-10 ปีข้างหน้า โดยต้องคำนึงถึงการนำระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์มาเป็นปัจจัยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทยในระดับโซ่อุปทาน

(5) จัดกิจกรรมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและสำรวจข้อมูลภาคสนาม 2 รูปแบบ คือ

1) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยจำนวน 3 ครั้ง ครั้งละ 50-60 คน โดยใช้สถานที่จัดประชุมโรงแรมในเขตกรุงเทพฯ

2) การศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อรวบรวมข้อมูลและรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะจากภาคส่วนต่างๆ ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อใช้ประกอบการประเมินผลและการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ อย่างน้อยจำนวน 3 ครั้ง ครั้งละ 4-5 วัน โดยผู้ร่วมศึกษาดูงานเป็นคณะกรรมการกำกับการดำเนินการโครงการฯ และเจ้าหน้าที่ สศช. จำนวนประมาณ 15 คนต่อครั้ง

1.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

(1) ผลผลิต

1) รายงานการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) โดยมีสาระสำคัญในด้านสถานภาพปัจจุบัน การประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคหรือสนับสนุนกระบวนการขับเคลื่อนและการพัฒนาปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลก ภูมิภาค และประเทศไทย ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต รวมทั้งข้อเสนอแนะประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญในช่วง 5-10 ปีข้างหน้า

2) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยจำนวน 3 ครั้ง ครั้งละ 50-60 คน โดยใช้สถานที่จัดประชุมเป็นโรงแรมในเขตกรุงเทพฯ

3) การศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อรวบรวมข้อมูลและรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะจากภาคส่วนต่างๆ ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อใช้ประกอบการประเมินผลและการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ อย่างน้อยจำนวน 3 ครั้ง ครั้งละ 4-5 วัน โดยผู้ร่วมศึกษาดูงานเป็นคณะกรรมการกำกับการดำเนินการโครงการฯ และเจ้าหน้าที่ สศช. จำนวนประมาณ 15 คนต่อครั้ง

(2) ผลลัพธ์

ผลการศึกษาจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับใช้ประกอบการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า เตรียมความพร้อมให้ประเทศไทยสามารถตอบสนองกระแสการเปลี่ยนแปลงและสร้างประโยชน์จากโอกาสทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างเต็มศักยภาพ ส่งผลให้มีการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลกอย่างเป็นรูปธรรม

1.5 แผนระยะเวลาการดำเนินงานและการส่งมอบรายงาน

ระยะเวลาดำเนินงานของโครงการทั้งหมด 12 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 27 เมษายน พ.ศ.2559 ถึงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2560 ซึ่งที่ปรึกษาได้วางแผนกิจกรรมต่างๆ ตามระยะเวลาการดำเนินงาน ดังแสดงในตารางที่ 1.5-1 และมีกำหนดการส่งมอบรายงาน ดังนี้

(1) รายงานการศึกษาขั้นต้น (Inception Report) จำนวน 25 ชุด ภายใน 1 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา หรือก่อนวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2559

(2) รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน 25 ชุด ภายใน 5 เดือน นับแต่วันลงนาม ในสัญญา หรือก่อนวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2559

(3) ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 25 ชุด ภายใน 9 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา หรือก่อนวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2560

(4) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 70 ชุด รายงานบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษในเล่มเดียวกันจำนวน 150 ชุด และแผ่นบันทึกข้อมูล CD หรือ DVD จำนวน 150 ชุด เล่มรายงานข้อมูลภายใน 12 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา หรือก่อนวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2560

ตารางที่ 1.5-1 แผนการดำเนินงาน

ที่	รายละเอียดของงาน	ขอบเขตการศึกษา	ระยะเวลาดำเนินงาน											
			เดือนที่ 1	เดือนที่ 2	เดือนที่ 3	เดือนที่ 4	เดือนที่ 5	เดือนที่ 6	เดือนที่ 7	เดือนที่ 8	เดือนที่ 9	เดือนที่ 10	เดือนที่ 11	เดือนที่ 12
1	การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	3.1												
	1.1 รวบรวมแผนงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ในระดับกระทรวงและกรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง													
	1.2 รวบรวมโครงการ/งบประมาณและผลการดำเนินการตามตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2													
	1.3 การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2													
	1.4 สรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมรวบรวมปัญหาอุปสรรคและจัดทำข้อเสนอแนะ													
2	การประเมินผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2	3.2												
	2.1 การทบทวนการพัฒนาระบบตัวชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2													
	2.2 การรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2													
	2.3 การประเมินผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2													
	2.4 สรุปผลการประเมินตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2													
3	การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	3.3												
	3.1 รวบรวมประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจโลก													
	3.2 รวบรวมประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคในเอเชีย													
	3.3 รวบรวมประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับนโยบายและแผนการพัฒนาของประเทศไทย													
	3.4 การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงระดับโซ่อุปทาน													
	3.5 รวบรวมตัวชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์													
	3.6 สำรวจและรวบรวมความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง													
	3.7 สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ													
4	จัดทำข้อเสนอแนะประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา (และรายงานฉบับสมบูรณ์)	3.4												
	4.1 จัดทำข้อเสนอแนะประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับต่าง ๆ													
	4.2 การจัดทำ Logistics Competitiveness' Indexes (LCI)													
	● จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์													
5	การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และการศึกษาดูงาน	3.5												
	5.1 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ	3.5.1		1				2				3		
	5.2 การศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ	3.5.2			1		2			3				
	5.3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ (Focus Group ในพื้นที่ส่วนภูมิภาค)	3.5.2							4		5			
งวดการส่งงาน				①				②				③		④

1.6 องค์ประกอบของร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

เอกสารร่างรายงานฉบับสมบูรณ์มีองค์ประกอบและรายละเอียดในแต่ละส่วน ดังนี้

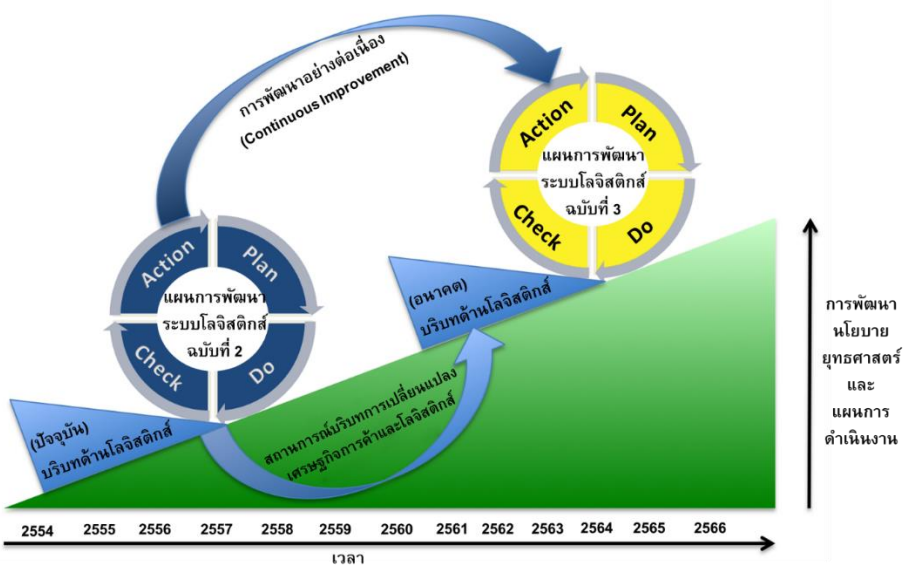
บท/ส่วน	เรื่อง	รายละเอียด
บทที่ 1	**บทนำ**	เหตุผลและที่มาของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ผลที่คาดว่าจะได้รับ และแผนระยะเวลาการดำเนินงาน
ส่วนที่ 1 : การประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)		
บทที่ 2	**การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)**	การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลงบประมาณ ความคืบหน้าการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมประเมินผลความสำเร็จรายยุทธศาสตร์/กลยุทธ์
บทที่ 3	**การประเมินผลตัวชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)**	การติดตาม วิเคราะห์ และประเมินผลดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมรวบรวมดัชนีชี้วัดสำคัญอื่นๆ
บทที่ 4	**บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)**	สรุปผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 และดัชนีชี้วัดความสำเร็จของการพัฒนา แยกรายยุทธศาสตร์
ส่วนที่ 2 : ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย		
บทที่ 5	**ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย**	การรวบรวมและสังเคราะห์ข้อมูลปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงในระดับต่างๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย
บทที่ 6	**ปัจจัยและบริบทที่ได้รับจากการหารือในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย**	การรวบรวมและสังเคราะห์ข้อมูลปัจจัยและบริบทที่สำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่สำคัญของประเทศไทย
ส่วนที่ 3 ข้อแนะเชิงนโยบายและดัชนีชี้วัดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป		
บทที่ 7	**ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป**	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับประเด็นที่ควรดำเนินการต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 เพิ่มเติมด้วยปัจจัยและบริบทใหม่ๆ ที่ต้องให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พร้อมทั้งดัชนีชี้วัดที่เหมาะสมในการประเมินผลการพัฒนาในระยะถัดไป

บทที่ 2
การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

2.1 กรอบแนวทางการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินงาน

2.1.1 แนวทางการศึกษา

กรอบแนวทางการศึกษา *"โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย"* จะพิจารณาโดยอาศัยหลักการเรื่องการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement) ด้วยการใช้ PDCA Cycle เป็นเครื่องมือในการอธิบายถึงภาพรวมของโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-1



รูปที่ 2.1-1 กรอบแนวทางการศึกษา

ในการพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ภายใต้โลกปัจจุบันที่มีพลวัตสูงและมีการเปลี่ยนแปลงบริบทอย่างรวดเร็ว ทำให้การพัฒนาฯ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเท่าทันเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางนโยบายในอนาคต โดยเพื่อที่จะเตรียมความพร้อมและเพิ่มเติมความสมบูรณ์ให้กับ **"แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3"** จึงมีความจำเป็นที่จะต้องหมุนวงล้อ PDCA ของ **"แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2"** เพื่อตรวจสอบผลการดำเนินงาน (Check) และแก้ไขปรับปรุง (Action) ในแผน (Plan) และการปฏิบัติงาน (Do) ที่เคยทำไว้ก่อนหน้า เพื่อก้าวเข้าสู่บริบทใหม่ๆ ที่สามารถตอบโจทย์สภาพการณ์ในปัจจุบันและในอนาคตได้ โดยในภาพรวมของการดำเนินงานสามารถอธิบายโดย PDCA Cycle ได้ดังนี้

(1) Plan (การวางแผน) – ในที่นี้หมายความถึงแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ซึ่งเป็นแผนต่อเนื่องมาจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

(2) Do (การปฏิบัติ) - ในที่นี้หมายความถึง การที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ไปดำเนินการให้เกิดผลตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์

(3) Check (การตรวจสอบ) - ในที่นี้หมายความถึง การให้บุคคลที่สาม (Third Party) ทำการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นที่มาของการดำเนิน **"โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย" พ.ศ. 2560**

(4) Action (การปรับปรุงแก้ไข) - ในที่นี้หมายความถึง การนำข้อเสนอแนะและประเด็นต่างๆ ที่มีความสำคัญจากโครงการศึกษาฯ มาใช้ในการพัฒนา **"แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3"** ต่อไป

การดำเนินงานตาม **"โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย"** เป็นการดำเนินงานระหว่างกระบวนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในขั้นตอนการ Check และ Action สำหรับ **"แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2"** เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา **"แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3"** ที่มีความเท่าทันสถานการณ์และสอดรับกับบริบทใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอย่างสมบูรณ์ที่สุด

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ถูกพัฒนาขึ้นสืบเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ (พ.ศ. 2550-2554) ซึ่งได้สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2554 โดยสำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 เมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2554 โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นประธานคณะทำงานร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกร่างทิศทางการพัฒนาและจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2556-2560 เสนอต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อพิจารณาและคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2556 โดยแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับนี้มีการวางเป้าหมายแห่งความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จหรือสามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements) ดังนี้

(1) ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ประเทศไทยควรวางบทบาทตนเองเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย (Trade and Service Hub of GMS, and Gateway to Asia) เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและหลักความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) และนำไปสู่ความร่วมมือและการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกันในภูมิภาค

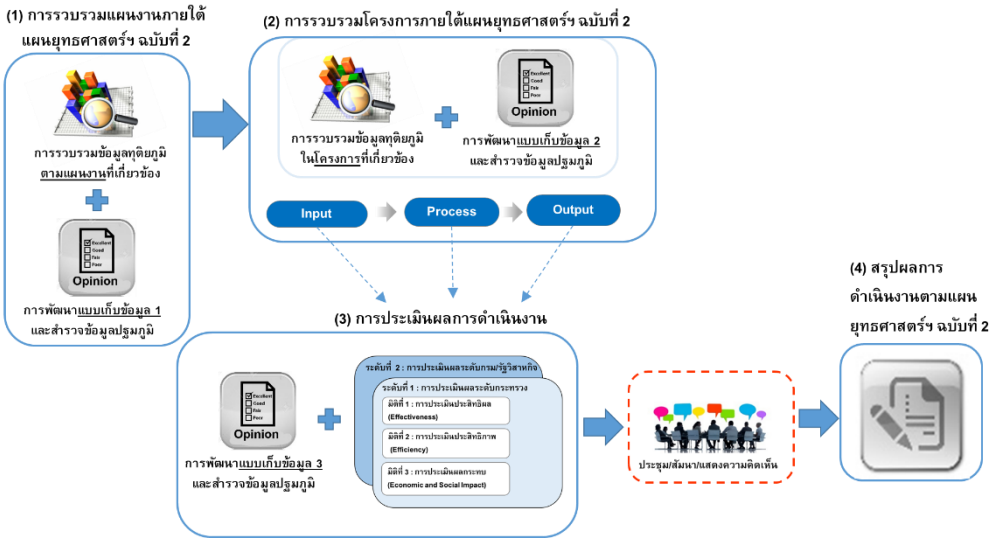
(2) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ประกอบด้วย 3 ส่วนคือ 1) การเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์ (Logistics Efficiency and Responsiveness) ทั้งในระดับสถานประกอบการ ระดับกลไก และกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ 2) การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทยในโซ่อุปทาน (Value Creation) และ 3) การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค (Regional Inclusive Growth)

(3) ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจและการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งมี

การกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมต้องการทั้งเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บูรณาการไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันอย่างยั่งยืนในภูมิภาค (Competitiveness, Co-prosperity, Sustainability, and Quality of Life)

2.1.2 ขั้นตอนการดำเนินงาน

การดำเนินงานเพื่อประเมินผลการดำเนินการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ ฉบับที่ 2 ประกอบไปด้วย 4 ขั้นตอนหลัก ดังแสดงในรูปที่ 2.1-2



รูปที่ 2.1-2 ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

(1) การรวบรวมแผนงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

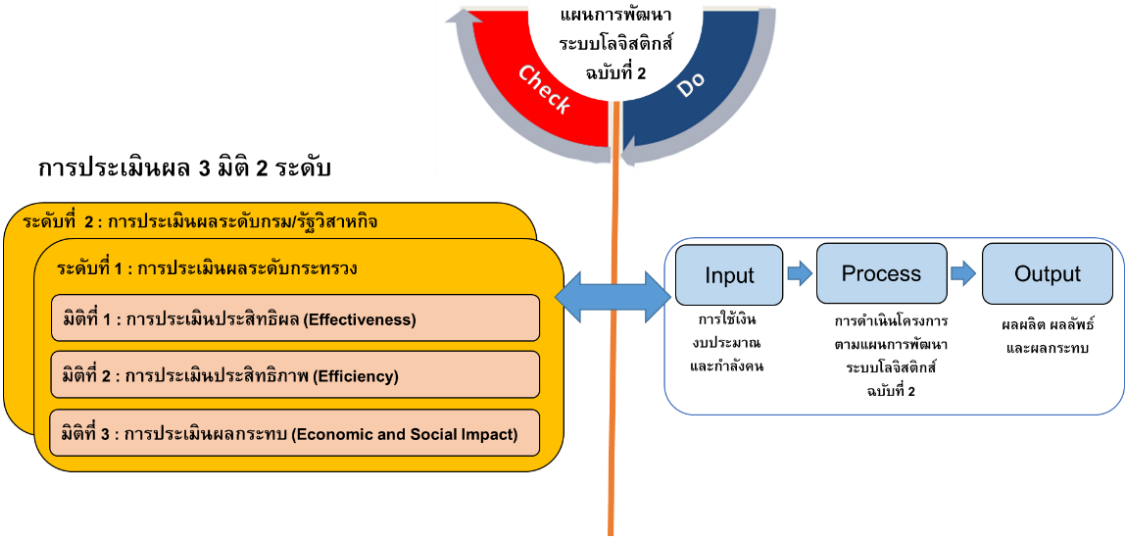
เป็นการรวบรวมแผนงานและโครงการที่มีการวางแผนดำเนินการเพื่อตอบสนองแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 ทั้งจากหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนที่มีความเกี่ยวข้อง ทั้งในภาพรวมและรายยุทธศาสตร์นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ถึงปัจจุบัน โดยแผนงานที่รวบรวมมานี้จะถูกใช้เป็นข้อมูลตั้งต้นในการพัฒนาแบบเก็บข้อมูลและใช้ในการรวบรวมข้อมูลโครงการต่างๆ ต่อไป

(2) รวบรวมโครงการ งบประมาณ และผลการดำเนินการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2556-ปัจจุบัน

เป็นการรวบรวมรายละเอียดโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณและหน่วยงานรับผิดชอบมีการดำเนินงานจริงเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยนำเข้า (Input) กระบวนการ (Process) และผลผลิต (Output) ที่ได้จากโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการนำไปประเมินผลการดำเนินงานในขั้นตอนถัดไป

(3) การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ในการประเมินผลการดำเนินงานจะอาศัยแบบอย่างและแนวความคิดจาก **“ระบบการประเมินผลภาคราชการแบบบูรณาการ หรือ Government Evaluation System (GES)[1]”** และการประเมินผลตามตัวแบบ **“CIPP Model”** ซึ่งโดยสรุปจะมีองค์ประกอบในการประเมินดังรูปที่ 2.1-3



รูปที่ 2.1-3 แนวทางในการประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมิน 3 มิติ – ในการประเมินผลจะพิจารณาแง่มุมในการประเมินทั้ง 3 มิติ ดังนี้

มิติ	รายการ	ตัวอย่างรายละเอียด
มิติที่ 1	**การประเมินประสิทธิผล (Effectiveness)**	เป็นการประเมินผลสำเร็จของโครงการที่เป็นไปตามความมุ่งหวัง (Purpose) ที่กำหนดไว้ในวัตถุประสงค์ (Objective) หรือเป้าหมาย (Goal) ซึ่งในแต่ละโครงการอาจมีความแตกต่างกันออกไป อาทิ ผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย ระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการ หรือระดับความสำเร็จในการบรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมาย
มิติที่ 2	**การประเมินประสิทธิภาพ (Efficiency)**	เป็นการประเมินผลสำเร็จที่พิจารณาในแง่ของเศรษฐศาสตร์ที่มีตัวบ่งชี้ ได้แก่ ความประหยัด ความทันเวลา และคุณภาพ อาทิ ต้นทุนต่อหน่วย สัดส่วนผลผลิตต่อทรัพยากร สัดส่วนค่าใช้จ่ายจริงต่อค่าใช้จ่ายตามแผน หรือสัดส่วนเวลาที่ใช้จริงในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่กำหนด
มิติที่ 3	**การประเมินผลกระทบ**	เป็นการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ อาทิ ผลกระทบต่อประชาชน ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสังคม ผลกระทบต่อการเมือง และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การประเมิน 2 ระดับ – หลังจากการประเมินผลทั้ง 3 มิติ จะพิจารณาผลใน 2 ระดับ ได้แก่

ระดับที่ 1 การประเมินระดับกระทรวง

ระดับที่ 2 การประเมินระดับกรม / รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง

[1] เป็นระบบการประเมินตามนโยบายจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2554 เรื่องระบบการประเมินผลภาคราชการแบบบูรณาการ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) เป็นผู้นำระบบนี้มาปรับใช้เพื่อประเมินผลและตัวชี้วัดภาคราชการของไทยในปัจจุบัน

(4) สรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมรวบรวมปัญหาอุปสรรคและจัดทำข้อเสนอแนะ

เป็นส่วนของการสรุปผลการประเมินในด้านต่างๆ รวมทั้งแง่มุมที่มีความสำคัญ พร้อมประเด็นเสนอแนะในการพัฒนา อาทิ

1) การสรุปผลการประเมินใน 3 มิติ (ประสิทธิผล ประสิทธิภาพ และผลกระทบ) 2 ระดับ (ระดับกระทรวง และระดับกรม)

2) การสรุปผลการประเมินรายยุทธศาสตร์

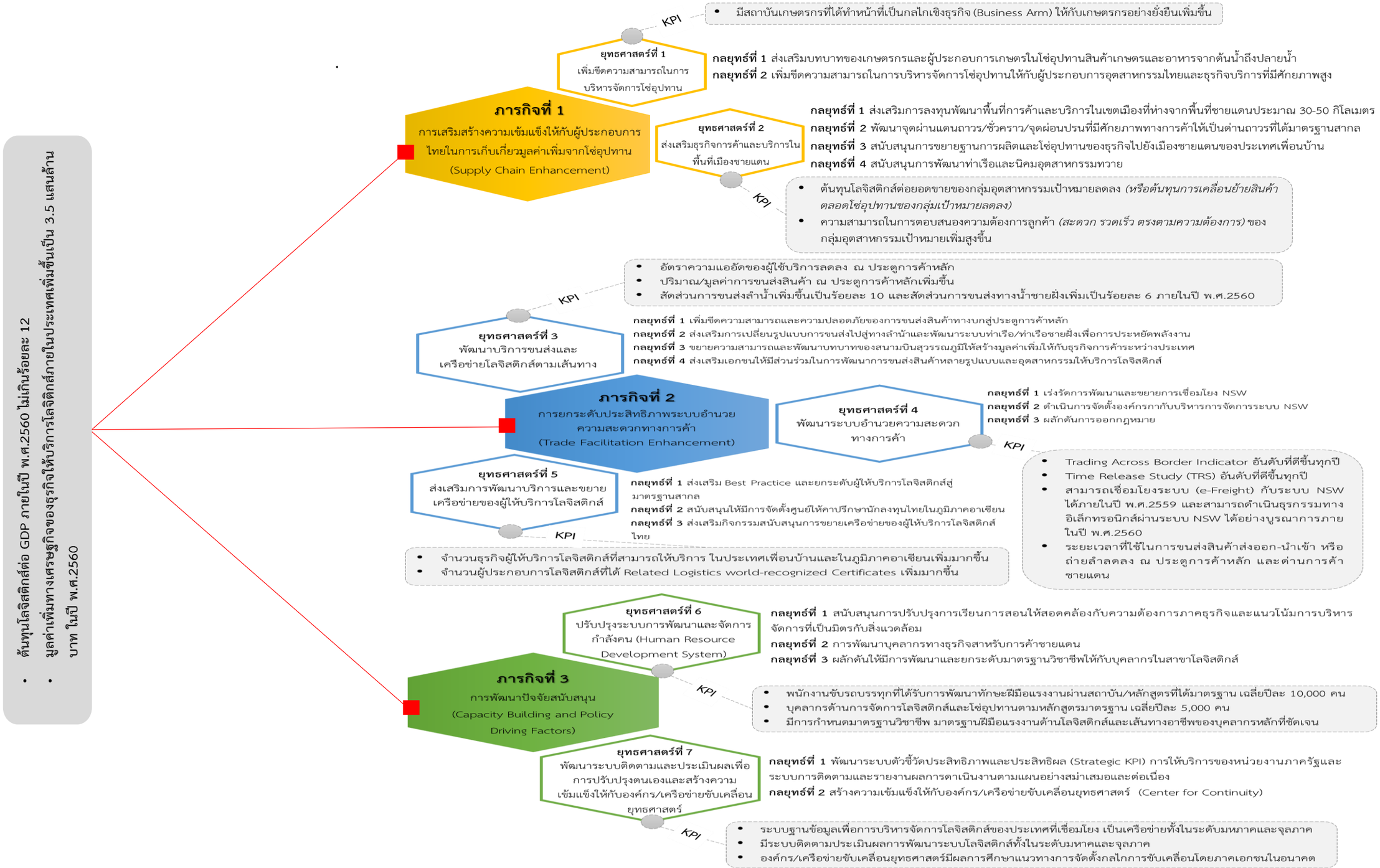
3) แง่มุมที่มีความสำคัญ ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

4) ประเด็นเสนอแนะในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อความสมบูรณ์และนำไปสู่การปฏิบัติได้

5) ประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่สมควรมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและระบุอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3

2.2 ผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ประกอบไปด้วย 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ 7 ยุทธศาสตร์ 21 กลยุทธ์ และ 21 ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1



รูปที่ 2.2-1 ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

หหจากการรวบรวมแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง (Input) โดยอาศัยแบบเก็บข้อมูล 1 (ดังแสดงในภาคผนวก ก.-1) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยืนยัน แก้ไข เพิ่มเติมข้อมูลแผนงานโครงการที่หน่วยงานได้ดำเนินการระหว่าง พ.ศ. 2556-2560 และแบบเก็บข้อมูล 2 (ดังแสดงในภาคผนวก ก.-2) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระบุข้อมูลผลสัมฤทธิ์และปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงาน (Process, Output, Outcome) รวมทั้งแผนการดำเนินงานหรือยุทธศาสตร์การพัฒนาในอนาคตของหน่วยงาน โดยมีบทสรุปของการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมการวิเคราะห์และประเมินผล ดังนี้

2.2.1 ภาพรวมการดำเนินงาน

การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ระหว่าง พ.ศ. 2556-2560 ประกอบด้วยการดำเนินงานรวม 350 โครงการ ใช้เงินงบประมาณ 212,263.48 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดแยกรายยุทธศาสตร์ดังแสดงในตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 รายละเอียดงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์	งบประมาณ (ล้านบาท)					รวม (ล้านบาท)	รวม (ร้อยละ)
	2556	2557	2558	2559	2560		
ยุทธศาสตร์ที่ 1	158.33	390.03	247.78	444.81	1,474.71	**2,715.65**	**1.28%**
ยุทธศาสตร์ที่ 2	559.38	962.69	912.73	1,558.93	2,761.33	**6,755.06**	**3.18%**
ยุทธศาสตร์ที่ 3	4,167.19	11,243.42	35,446.66	56,833.26	94,247.75	**201,938.28**	**95.14%**
ยุทธศาสตร์ที่ 4	77.90	100.36	6.71	106.36	65.56	**356.90**	**0.17%**
ยุทธศาสตร์ที่ 5	63.42	21.24	38.58	47.26	36.04	**206.54**	**0.10%**
ยุทธศาสตร์ที่ 6	144.54	-	15.93	51.56	50.03	**262.05**	**0.12%**
ยุทธศาสตร์ที่ 7	-	19.00	-	5.00	5.00	**29.00**	**0.01%**
รวม (ล้านบาท)	**5,170.76**	**12,736.75**	**36,668.38**	**59,047.18**	**98,640.42**	**212,263.48**	**100.00%**
รวม (ร้อยละ)	**2.44%**	**6.00%**	**17.27%**	**27.82%**	**46.47%**	**100.00%**	

หมายเหตุ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน
ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

จากตารางที่ 2.2-1 พบว่ายุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง เป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากที่สุด คือ 201,938.28 ล้านบาท หรือ 95.14% รองลงมาได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน 6,755.06 ล้านบาท หรือ 3.18% และยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน 2,715.65 ล้านบาท หรือ 1.28%

เมื่อพิจารณารายหน่วยงานพบว่ากระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ได้รับงบประมาณมากที่สุด คือ 202,164.83 ล้านบาท หรือ 95.24% รองลงมา ได้แก่ กระทรวงการคลัง 3,228.99 ล้านบาท หรือ 1.52% และกระทรวงมหาดไทย 2,984.40 ล้านบาท หรือ 1.41% ดังแสดงข้อมูลในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 งบประมาณรวมเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายหน่วยงาน

หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)					รวม (ล้านบาท)	รวม (ร้อยละ)
	2556	2557	2558	2559	2560		
กระทรวงคมนาคม	4,177.17	11,288.66	35,452.65	56,880.48	94,365.88	**202,164.83**	**95.24%**
กระทรวงการคลัง	137.38	820.04	441.60	981.12	848.86	**3,228.99**	**1.52%**
กระทรวงมหาดไทย	418.00	138.65	319.75	412.00	1,696.00	**2,984.40**	**1.41%**
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	91.92	319.67	310.03	526.99	1,529.44	**2,778.05**	**1.31%**
กระทรวงอุตสาหกรรม	110.83	117.88	87.21	83.70	46.74	**446.35**	**0.21%**
กระทรวงแรงงาน	144.54	-	-	46.73	50.03	**241.30**	**0.11%**
กระทรวงพาณิชย์	63.42	21.24	40.38	43.26	36.04	**204.34**	**0.10%**
กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	-	-	-	52.48	47.43	**99.91**	**0.05%**
สศช.	-	22.00	-	5.00	20.00	**47.00**	**0.02%**
กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	21.50	2.61	0.84	2.60	-	**27.55**	**0.01%**
กระทรวงศึกษาธิการ	-	-	15.93	4.83	-	**20.75**	**0.01%**
กสทช.	6.00	6.00	-	7.99	-	**19.99**	**0.01%**
รวม	**5,170.76**	**12,736.75**	**36,668.38**	**59,047.18**	**98,640.42**	**212,263.48**	**100.00%**

ในภาพรวมของผลการพัฒนามุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นสำคัญ โดยพบโครงการพัฒนาที่มีความเด่นชัดและเป็นรูปธรรมโดยมี**การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง** ด้วยการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ 5 เส้นทาง พัฒนาทางรถไฟสายใหม่ 2 เส้นทาง จัดหาหัวรถจักร 20 คัน และโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 308 คัน มี**การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ**ด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ให้สามารถรองรับการใช้งาน 60 ล้านคนต่อปี **มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน**โดยก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี และถนนเชื่อมโยงประตูการขนส่งหลัก เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนสำคัญ **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำด้วย**การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ A) และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด **การพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้า**ด้วยการก่อสร้างศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศุลกากร**เพื่อยกระดับด่านศุลกากรชายแดนให้มีมาตรฐานศุลกากรโลก จำนวน 13 ด่านศุลกากร รวมทั้งมีการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ที่คืบหน้าและเป็นรูปธรรมด้วยสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระบบ NSW ของกรมศุลกากรในระดับ G2G จำนวน 36 หน่วยงาน

การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เป็นแนวโน้มและทิศทางที่ดีในมิติการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยผลสัมฤทธิ์เชิงปริมาณในมิติการลดต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่า ในปี พ.ศ. 2555 ซึ่งเป็นช่วงปลายของแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ 14.40% จากนั้นเมื่อดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จนถึงปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ 14.20% ซึ่งลดลงจากช่วงเริ่มแผน อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจากสัดส่วนการใช้งบประมาณรายปีพบว่า ในช่วง 3 ปีแรกของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 คือ ปี พ.ศ. 2556-2558 มีสัดส่วนการใช้งบประมาณเพียง 25% โดยในช่วง 2 ปีหลัง คือ ปี พ.ศ. 2559-2560 มีสัดส่วนการใช้งบประมาณถึง 75% ซึ่งโครงการก่อสร้างต่างๆ โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพิ่งเกิดขึ้นในระยะหลัง

โดยคาดว่าจะใช้เวลาอีก 4-5 ปี ถึงจะเห็นผลสัมฤทธิ์แท้จริง สำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งยังคงมีประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมและการต่อต้านจากชุมชน ส่วนการขนส่งทางลำน้ำยังคงไม่สามารถแก้ไขปัญหาค้างคาได้ เช่น ความลึกของร่องน้ำ ความสูงของสะพาน เป็นต้น ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าวทำให้การขนส่งสินค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน ยังคงอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยยังไม่เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) อย่างมีนัยสำคัญพอที่จะส่งผลถึงสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้มีค่าลดลง ทั้งนี้ในการตั้งเป้าหมายต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในระยะถัดไป อาจต้องพิจารณาความเหมาะสมจากโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศร่วมด้วย อันเนื่องมาจากโครงสร้างเศรษฐกิจของไทยอยู่บนพื้นฐานภาคการผลิตมากกว่าการบริการซึ่งสะท้อนต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับที่สูงกว่าในประเทศที่มีโครงสร้างเศรษฐกิจบนพื้นฐานภาคการบริการ เช่น สิงคโปร์ และฮ่องกง เป็นต้น

การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้ธุรกิจไทยโดยเฉพาะธุรกิจบริการโลจิสติกส์ยังไม่มีความเด่นชัดนักเนื่องจากรูปแบบการส่งเสริมพัฒนายังคงเป็นรูปแบบการให้ความรู้ อบรม สัมมนา และการส่งเสริมต่างๆ ที่คาดหวังผลสัมฤทธิ์ได้ยาก อีกทั้ง ผลสัมฤทธิ์เชิงปริมาณที่แสดงมูลค่าของธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศยังขาดการรวบรวมและหน่วยงานรับผิดชอบการจัดเก็บข้อมูลโดยตรง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศุลกากร การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกิดขึ้นทั่วประทศ แสดงให้เห็นภาพที่ชัดเจนว่าภาครัฐมีเป้าหมายใหม่เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในภูมิภาคซึ่งมีแนวโน้มที่จะสามารถช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจในระดับประเทศและระดับภูมิภาคได้มากกว่าการพัฒนาในระยะที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ยังต้องอาศัยระยะเวลาในการพัฒนาและส่งเสริมอีกพอสมควรถึงจะเห็นผลสัมฤทธิ์ด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนจริงในพื้นที่ชายแดนที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ภูมิภาคอย่างแท้จริง

2.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน

(1) เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจห่วงทั้งโซ่อุปทานการเกษตร (Argicutural Supply Chain) และห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรม (Indusrial Supply Chain)

(2) ผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุทาน มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และกระทรวงอุตสาหกรรม โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ที่ 1 ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 จำนวน 176 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 2,715.65 ล้านบาท (1.28%) ประกอบไปด้วย 2 กลยุทธ์หลัก ดังนี้

1) กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรฯ

มีกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farms to Forks) ด้วยการพัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มให้กับกลุ่มและสถาบันเกษตรกร เพื่อลดต้นทุนในกระบวนการและเพิ่มศักยภาพให้เกษตรกรในการเข้าร่วมจัดการและ

เก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทานของตนเองมากขึ้น ทำการส่งเสริมการพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้ทำหน้าที่เป็นกลไกการจัดการธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกร เพื่อสนับสนุนการจัดหาวัตถุดิบ/ปัจจัยการผลิต การใช้ทรัพยากรการผลิตร่วม การเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุน การควบคุมคุณภาพผลผลิต การรวบรวม การจัดการด้านตลาด การซื้อขาย และการกระจายหรือจัดส่งผลผลิตให้ถึงมือผู้ซื้อปลายทาง ตลอดจนร่วมมือระหว่างสถาบันเกษตรและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในโซ่อุปทานเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรของผู้ประกอบการไทยตลอดโซ่อุปทาน

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า มีการใช้งบประมาณ 2,293.58 ล้านบาท โดยมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสุขอนามัยบริเวณท่าเทียบเรือประมง การก่อสร้างโรงงานต้นแบบการผลิตปุ๋ยอินทรีย์ และการก่อสร้างโกดังเก็บสต็อกยาง เป็นต้น รองลงมาคือการอบรม การส่งเสริม และการพัฒนาเกษตรกรรวมทั้งสถาบันการเกษตรให้มีความสามารถในด้านการบริหารจัดการ การตลาด การสร้างเครือข่าย และการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การทำ Zero Waste, การจัดทำคาร์บอนส์ฟุตปรินส์ และการใช้พลังงานทดแทน เป็นต้น หากพิจารณาในมิติของผลผลิตทางการเกษตร พบว่าการพัฒนาจะมุ่งเน้นไปที่กลุ่มสินค้าประมง ปศุสัตว์ และปัจจัยสนับสนุนการผลิต (ปุ๋ย คลังสินค้า และเครื่องจักรกล) เป็นหลัก ส่วนการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานเกษตรพบว่ามีความพยายามในการส่งเสริมและพัฒนาสถาบันการเกษตรอย่างต่อเนื่องทั้งในรูปแบบสหกรณ์ กลุ่มเกษตรกร และวิสาหกิจชุมชน ให้มีมาตรฐาน มีองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการ การตลาด การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการนำเข้าส่งออก โดยมีเป้าหมายให้เป็นหน่วยขับเคลื่อนสำคัญในระบบห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตรของประเทศไทย สำหรับการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรต่อเนื่อง เช่น ท่าเทียบเรือประมง และโรงต้นแบบการผลิตปุ๋ยอินทรีย์ การพัฒนาและส่งเสริมองค์ความรู้ด้านการตลาด (Marketing) การตลาดออนไลน์ (E-Commerce) และการนำเข้าส่งออก ทั้งนี้ พบประเด็นมุ่งหมายใหม่เพื่อสร้างความยั่งยืนในการพัฒนาด้านการเกษตร คือ การสนับสนุนเงินทุนเพื่อสร้างระบบน้ำในไร่นาของสมาชิกสถาบันเกษตรกร โดยเป็นเงินทุนให้สถาบันการเกษตร (สหกรณ์/กลุ่มเกษตรกร) สนับสนุนเงินกู้แก่สมาชิกในการพัฒนาแหล่งน้ำในพื้นที่ของตนเองอย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างโอกาสในการผลิตเกษตรกรรม ลดความเสี่ยงจากใช้น้ำชลประทานและแหล่งน้ำจากธรรมชาติแต่เพียงอย่างเดียว

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 จากการจัดตั้งและพัฒนาสถาบันเกษตรกร (สหกรณ์การเกษตร) เพื่อเป็นกลไกหลักในการทำธุรกิจรวบรวมและจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรแทนสมาชิกสหกรณ์และเกษตรกรรายย่อย โดยมีจำนวนสหกรณ์การเกษตรที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวม กระจาย และขายผลผลิตทางการเกษตรให้แก่สมาชิกเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่มีจำนวนเพียง 80 แห่ง และเพิ่มขึ้นเป็น 107 แห่งในปี พ.ศ. 2559 อย่างไรก็ตาม บทบาทของสถาบันเกษตรกรในฐานะเป็นกลไกการจัดการธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกร สามารถทำได้อย่างจำกัดในกรอบแคบๆ และยังขาดความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติที่เข้ามารุกรานและมีบทบาทในธุรกิจการเกษตร รวมทั้งสามารถควบคุมห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตรบางรายการตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ สำหรับด้านการพัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า มีเกษตรกรที่ได้รับการการอบรมและสนับสนุนจำนวน 7,311 ราย มีสหกรณ์ ฟาร์ม สถาบันเกษตรกร และธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่ได้รับการส่งเสริมและพัฒนาจำนวน 19,342 แห่ง มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เกษตรที่ได้รับการปรับปรุงจำนวน 31 แห่ง มีผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์เกษตรจำนวน 6 เรื่อง ทั้งนี้ การพัฒนา

ดังกล่าวยังไม่สามารถแสดงผลสัมฤทธิ์ในเชิงการลดต้นทุนหรือเพิ่มมูลค่าภาคการเกษตรได้อย่างชัดเจนนัก เนื่องจากยังขาดดัชนีชี้วัดที่สามารถแสดงผลดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและมีการพัฒนาโปรแกรมการจัดการฐานข้อมูลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร (Agricutural Logistics Performance Index : ALPI) ที่เริ่มดำเนินการประเมินผลสินค้าเกษตร 5 ชนิด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา ทุเรียน และหน่อไม้ฝรั่ง โดยจะได้ขยายผลการประเมินไปในสินค้าเกษตรอื่นๆ เช่น กล้วยและกุ้ง ในปี พ.ศ. 2560 ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวอาจมีความเหมาะสมที่ใช้แสดงผลสัมฤทธิ์การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรสำหรับแผนยุทธศาสตร์ในระยะถัดไป

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า สำหรับการพัฒนาตลอดห่วงโซ่อุปทานการเกษตรในปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมดูแลและพัฒนาในโซ่อุปทานเกษตรที่สำคัญของไทย เช่น โซ่อุปทานข้าว โซ่อุปทานมันสำปะหลัง โซ่อุปทานอ้อย และโซ่อุปทานผักผลไม้ ที่ต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานในการรับผิดชอบและเพื่อพิจารณาตลอดทั้งโซ่อุปทาน แก้ปัญหาด้านการทำงานในปัจจุบัน รวมถึงควรระบุถึงโซ่อุปทานการเกษตรในสินค้าที่มีความสำคัญอย่างชัดเจน อีกทั้งผลผลิตทางการเกษตรบางชนิดที่มีการพัฒนาโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 อาจไม่ใช่ผลผลิตทางการเกษตรหลักของประเทศ ในขณะที่พืชผลทางการเกษตรซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจหลักของประเทศยังมีการพัฒนาไม่มากเท่าที่ควร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมบางอย่างอาจต้องพิจารณาความเชื่อมโยงกับดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ โดยการดำเนินงานในบางกิจกรรมอาจไม่สอดคล้องกับตัวชี้วัด หรือไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามตัวชี้วัด และไม่อาจส่งผลถึงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศได้

2) กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง

มีกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อ**สร้างความเป็นมืออาชีพด้านการจัดการโลจิสติกส์ให้กับภาคอุตสาหกรรม** โดยการส่งเสริม "Best Practices" การใช้เครื่องมือประเมินและพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานทั้งในระดับองค์กรและระดับโซ่อุปทานสำหรับสถานประกอบการในแต่ละอุตสาหกรรมรายสาขา พัฒนาบุคลากรทั้งในด้านความรู้และทักษะทั้งระดับบริหารจัดการและระดับปฏิบัติการให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการพัฒนาระบบงานมาตรฐาน และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมในการปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนการใช้บริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สาม (LSPs) ที่ได้มาตรฐานมืออาชีพ **ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยธุรกิจในโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงผู้บริโภค** เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันร่วมกันตลอดโซ่อุปทาน เช่น การรณรงค์ให้ประชาชนและผู้ประกอบการมีความตื่นตัวต่อการบังคับใช้ *“พ.ร.บ.ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551”* เพื่อให้เป็นแรงกระตุ้นกลับไปสู่ผู้ประกอบการผลิตทั้งปลายน้ำ กลางน้ำ และต้นน้ำ ให้ร่วมมือกันปรับปรุงและควบคุมคุณภาพสินค้าให้ดียิ่งขึ้น การส่งเสริม Best Practice Guidelines สำหรับการสร้างความร่วมมือในโซ่อุปทาน เพื่อผู้ประกอบการไทยจะได้เรียนรู้และเข้าใจบทเรียนจากผู้ประกอบการอื่นและแนวปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานสากล **การสนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมาย** โดยการสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคีในโซ่อุปทาน รวมทั้งการ**ส่งเสริมการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพในสาขาบริการ**

ที่มีศักยภาพสูงโดยเฉพาะสาขาบริการท่องเที่ยว และบริการสุขภาพ เพื่อรองรับการเติบโตของนักท่องเที่ยว และการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการสุขภาพให้ได้มาตรฐานระดับโลก

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนา 422.07 ล้านบาท โดยมุ่งเน้นไปที่การอบรม การส่งเสริม และการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (Logistics in Real Sector) ในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และพลาสติก อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น โดยมีการพัฒนาในอุตสาหกรรมภาคการขนส่ง (Logistics Service Provider : LSP) อยู่บ้างแต่ก็น้อยมาก และถึงแม้ว่าตามแผนการพัฒนาฯ จะมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาความสามารถในระดับโซ่อุปทาน แต่พบว่ามีการพัฒนาในระดับโซ่อุปทานค่อนข้างน้อย โดยมีโครงการพัฒนามาตรฐานและความเชื่อมโยงภายในห่วงโซ่อุปทานเฉพาะในอุตสาหกรรมอาหารและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งการพัฒนาใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเชื่อมโยงธุรกรรมระหว่างองค์กรในโซ่อุปทาน การพัฒนาอีกส่วนหนึ่งที่มีความเด่นชัด คือ การส่งเสริมให้ภาคอุตสาหกรรมประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) ในการดำเนินงาน เช่น Enterprise Resource Planning (ERP), Warehouse Management Systems (WMS), Distribution Requirement Planning (DRP) และ Geographic Information System (GIS) รวมทั้งส่งเสริมการใช้ Barcode และ RFID เป็นต้น และการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 ยังคงมุ่งเน้นการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมที่มุ่งเป้าไปที่อุตสาหกรรมในกลุ่มอุตสาหกรรม New S-Curve และอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูง รวมทั้งส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น ERP และ WMS ในการบริหารจัดการองค์กร เป็นต้น

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา ในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง ด้วยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมลงได้กว่า 13,546.35 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการอบรมและพัฒนาภาคอุตสาหกรรมรวมถึงการพัฒนากำลังคนและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ด้วยการฝึกอบรมสร้างนักโลจิสติกส์อุตสาหกรรมมืออาชีพ จำนวน 1,673 คน และการฝึกอบรมหลักสูตรสร้างที่ปรึกษาด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำนวน 167 คน แต่ในส่วนของการร่วมมือกันและสร้างความเข้มแข็งในแต่ละโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมแต่ละอุตสาหกรรมยังไม่มีความชัดเจนนัก รวมถึงการส่งเสริมการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในสาขาบริการที่ศักยภาพสูง เช่น สาขาท่องเที่ยวหรือสุขภาพ ตามที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์ ยังไม่ปรากฏอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ยังคงมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมภาคการผลิตเช่นเดิม ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง ยังคงให้ความสำคัญในภาคอุตสาหกรรมมากกว่าภาคบริการ และการเพิ่มขีดความสามารถยังคงมุ่งเน้นที่การฝึกอบรมเป็นหลัก ซึ่งควรมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันตลอดโซ่อุปทานให้แก่ภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกันทั้งในระดับอุตสาหกรรมและโซ่อุปทาน อีกทั้งเน้นการลดต้นทุนโลจิสติกส์เป็นหลัก มากกว่าการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศ

ตารางที่ 2.2-3 ผลจากการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2

ผลสัมฤทธิ์	ปี พ.ศ.					
	2556	2557	2558	2559	รวม 2556-2559	2560 (ประมาณการ)
ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรม (ล้านบาท)	3,154.13	4,765.44	2,656.42	2,970.36	13,546.35	1,600
สร้างนักโลจิสติกส์อุตสาหกรรมมืออาชีพ (คน)	585	450	290	348	1,673	280
สร้างที่ปรึกษาด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (คน)	45	40	33	49	167	30

ที่มา : กพร.

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษา พบว่า รูปแบบการดำเนินงานเพื่อพัฒนาที่ผ่านมามุ่งเน้นการอบรม การส่งเสริม และการให้คำปรึกษาทางธุรกิจ ที่ครอบคลุมการพัฒนาได้ในหลายกลุ่มอุตสาหกรรม และสามารถกระตุ้นให้เกิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมลงได้ โดยอาจต้องเพิ่มเติมมาตรการอื่นๆ เพื่อสนับสนุนและจูงใจให้ภาคอุตสาหกรรมให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการลดต้นทุนโลจิสติกส์ภายในองค์กรของตนเอง เช่น มาตรการทางการเงิน และมาตรการทางภาษี ซึ่งเป็นแรงกระตุ้นสำคัญที่ส่งผลดีต่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศต่อไป ทั้งนี้ ภาคการผลิตยังคงมีมุมมองต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ว่าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม (Logistics in Real Sector) มุ่งเน้นไปที่การลดต้นทุนและการเพิ่มประสิทธิภาพกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในองค์กรเท่านั้น ทั้งนี้ควรส่งเสริมและปรับมุมมองต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ในมิติการสร้างรายได้ เช่น การขยายความสามารถส่วนงานขนส่งและโลจิสติกส์ภายในองค์กรสู่การให้บริการแก่บุคคลภายนอก เป็นต้น สำหรับอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ในระยะที่ผ่านมาถือว่ามีการพัฒนาไม่มากนักและควรให้ความสำคัญมากขึ้นหรือควรเป็นหนึ่งในเป้าหมายในการพัฒนาระยะถัดไปเพื่อความยั่งยืนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศต่อไป

2.2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

(1) เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์

มีเป้าหมายในการพัฒนาธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เมืองชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่สามารถกระจายประโยชน์อย่างเป็นธรรม (Win-Win) ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Inclusive Growth) ระหว่างกลุ่มประเทศใน GMS (Greater Mekong Subregion) และเอเชีย

(2) ผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงการคลัง โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ที่ 2 ภายใต้ยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 47 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 6,755.43 ล้านบาท (3.18%) ประกอบไปด้วย 4 กลยุทธ์หลัก ดังนี้

1) กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน 30-50 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดน โดยพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคที่มีคุณภาพดี บริการโลจิสติกส์ บริการสุขภาพ บริการฝึกอบรม และบริการการศึกษาขั้นสูง

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนารวม 2,469.43 ล้านบาท มุ่งเน้นทางด้านการออกแบบ การวางพื้นที่ และการจัดทำผังเมืองบริเวณชายแดนทั่วประเทศให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค การขยายตัวของชุมชน และการบริการสาธารณะในพื้นที่ชายแดน เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจชายแดนในอนาคต มีการพัฒนาระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ด้วยการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าและระบบสายส่งให้สามารถจ่ายไฟฟ้าบริเวณพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในเบื้องต้นจำนวน 6 พื้นที่ ประกอบด้วย 1) อ.แม่สอด จ.ตาก 2) อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว 3) อ.คลองใหญ่ จ.ตราด 4) อ.เมือง จ.มุกดาหาร 5) อ.สะเดา จ.สงขลา และ 6) อ.เมือง จ.หนองคาย และสำหรับการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 มีความชัดเจนในการพัฒนาเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นไปตามนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและแผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในด้านการใช้ประโยชน์ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญรองรับการดำเนินงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น นิคมอุตสาหกรรม ด่านสินค้าเกษตรชายแดน และการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค (ไฟฟ้าและประปา) เป็นต้น

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่าการพัฒนายังอยู่ในช่วงต้นและยังไม่ก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดนอย่างมีนัยสำคัญ โดยระบบเศรษฐกิจการค้าบริเวณชายแดนยังคงพึ่งพาสินค้าผ่านแดนมากกว่าการพัฒนาความเจริญบริเวณชายแดนซึ่งยังไม่ปรากฏเด่นชัด โดยมีผลลัพธ์จากการพัฒนาด้วยการจัดทำผังเมืองรวมชุมชนชายแดน จำนวน 17 แห่ง และมีแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองและชุมชนชายแดน 69 แห่ง รวมทั้งมีระบบไฟฟ้ารองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นด้านการลงทุนในภาคการผลิตและภาคอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยไฟฟ้าในการดำเนินงาน ซึ่งในปัจจุบันยังพบว่า การค้าบริเวณชายแดนยังไม่พัฒนามากนักโดยส่วนใหญ่เป็นการค้าระหว่างประชาชน มิใช่การทำธุรกิจการค้า อีกทั้งสินค้าโดยส่วนใหญ่มาจากนิคมอุตสาหกรรมในภาคกลางและภาคตะวันออก เมืองชายแดนจึงเป็นเพียงแค่ทางผ่านของสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งในกรณีที่เปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป.ลาวนั้นมีนิคมอุตสาหกรรมสะหวันเขต ที่ติดกับ จ.มุกดาหาร แต่ในฝั่งประเทศไทยนั้นยังไม่มีนิคมอุตสาหกรรมใดๆ ที่จะสามารถทำการค้าด้วยกันได้ ในอนาคตควรมีการพัฒนากิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของการค้าในเมืองชายแดน เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค และการบริการทางด้านสุขภาพ เป็นต้น ที่ประเทศไทยมีศักยภาพสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน

ข้อสังเกตที่ได้จากการศึกษา พบว่า การดำเนินงานที่ผ่านมายังคงเป็นเรื่องการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก แต่สำหรับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ที่มีนัยสำคัญต่อการส่งเสริมการค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดนยังมีน้อยมากซึ่งอาจเกิดจากการที่โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษยังอยู่ในระยะเริ่มแรกและคาดว่านักลงทุนจะเริ่มมองเห็นโอกาสในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจในพื้นที่ ซึ่งรัฐจำเป็นต้องสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรม

2) กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน เพื่อสร้างช่องทางการค้าที่ถูกกฎหมายบริเวณชายแดน กระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางการค้าในโซ่อุปทานของภูมิภาคที่ยั่งยืน โดยอาศัยหลักการพื้นฐานความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ทำให้เกิดผลลัพธ์การพัฒนาที่ได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน (Co-prosperity) รวมทั้งจัดตั้ง **"หน่วยงานส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์"** ที่จุดผ่านแดน ทำหน้าที่รวบรวมองค์ความรู้ จัดทำคู่มือส่งเสริมการค้าและระเบียบพิธีการและกระบวนการค้าการขนส่งที่ด่านชายแดนกับแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนารวม 3,711.15 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่มุ่งเน้นการก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด่านศุลกากรชายแดนเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งการปรับปรุงอาคารสำนักงาน ถนน ลานตรวจสินค้า ลานจอดรถ ระบบสาธารณูปโภค ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และภูมิสถาปัตย์ โดยหากพิจารณาสัดส่วนงบประมาณพบว่ามีการพัฒนาชายแดนที่ติดกับประเทศมาเลเซียเป็นหลัก (สะเดา, สุไหงโก-ลก, บูเก๊ะตา, ปาดังเบซาร์) รองลงมาคือ สปป.ลาว (หนองคาย, ทุ่งช้าง, นครพนม, เชียงแสน, ประกอบ) เมียนมา (แม่สอด, เชียงแสน, บ้านพุน้ำร้อน) และกัมพูชา (อรัญประเทศ) และสำหรับการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 การพัฒนายังคงเป็นประเด็นด้านการก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด่านศุลกากรชายแดนทั่วประเทศ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาด่านศุลกากรในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเป็นสำคัญ รวมทั้งพบการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ด้านแรงงานต่างด้าวเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 ด่านศุลกากรชายแดนได้รับการปรับปรุง พัฒนา และยกระดับให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล จำนวน 13 ด่านศุลกากร ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา ปาดังเบซาร์ และบ้านประกอบ (จ.สงขลา) ด่านศุลกากรสุไหงโก-ลก และบูเก๊ะตา (จ.นราธิวาส) ด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรทุ่งช้าง (จ.น่าน) ด่านศุลกากรนครพนม ด่านศุลกากรเชียงแสน (จ.เชียงราย) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (จ.สระแก้ว) ด่านศุลกากรบ้านพุน้ำร้อน (จ.กาญจนบุรี) และด่านศุลกากรแม่สอด (จ.ตาก) ซึ่งการพัฒนาโดยเฉพาะด่านศุลกากรชายแดนใหม่ๆ จะมีพื้นที่ตรวจสินค้าอยู่แยกจากด่านพรมแดนและจุดตรวจการผ่านแดนของคน เพื่อลดความแออัดของการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยในการดำเนินพิธีการทางศุลกากร ทั้งนี้ จากการลงพื้นที่พบว่าการพัฒนาศุลกากรชายแดนของไทยดำเนินการค่อนข้างเป็นรูปธรรมและมีความคืบหน้าเป็นอย่างมากในขณะที่ด่านศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านบางด่านยังมีการพัฒนาที่ล่าช้าและขาดความสอดคล้องกับการพัฒนาของไทยที่มุ่งเน้นให้เกิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางการค้าในโซ่อุปทานของภูมิภาคที่ยั่งยืน

ข้อสังเกตที่ได้จากการศึกษา พบว่า การพัฒนามุ่งเน้นในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานศุลกากรเป็นสำคัญ ส่วนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการชายแดนยังคงมีน้อยและยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับ “หน่วยงานส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์ ณ จุดผ่านแดน” ที่จะทำหน้าที่รวบรวมองค์ความรู้ จัดทำคู่มือส่งเสริมการค้าและระเบียบพิธีการ และกระบวนการค้าการขนส่งชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ เนื่องด้วยหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในลักษณะดังกล่าวจะต้องมีองค์ความรู้ในหลายมิติเพื่อแก้ไขปัญหาและแนะนำภาคธุรกิจ ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลและความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนหลายหน่วยงาน ทำให้การจัดตั้งหน่วยงานในลักษณะดังกล่าวขาดเจ้าภาพหลักรับผิดชอบ ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งที่ได้จาก

การลงพื้นที่พบว่า หน่วยงานส่วนกลางมีการวางแนวนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายแดนอย่างครบถ้วน เช่น การวางกรอบการดำเนินงาน การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงาน รวมทั้งการกำหนดความร่วมมือต่างๆ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เป็นต้น แต่สำหรับการพัฒนาในระดับปฏิบัติการอาจยังขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในพื้นที่และขาดการขับเคลื่อนแบบองค์รวม โดยยังเป็นไปในลักษณะต่างหน่วยงานต่างดำเนินงานซึ่งขาดความสอดคล้องกันทั้งในด้านพื้นที่ใช้งานและระยะเวลาของโครงการ ทั้งนี้ในการพัฒนาระยะถัดไปอาจต้องพิจารณาประเด็นเหล่านี้เพิ่มเติมเพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ชายแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3) กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ อาชีพ และยกระดับกำลังซื้อของประเทศเพื่อนบ้านและใช้ประโยชน์จากต้นทุนของโซ่อุปทานที่ลดลงเนื่องจากค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าและได้รับสิทธิประโยชน์ GSP

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า เป็นกลยุทธ์ที่มีการดำเนินการค่อนข้างน้อยจะมีเพียงการอบรมให้ความรู้และจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการเท่านั้น โดยจากการลงพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือพบว่าถึงแม้จะไม่มีการส่งเสริมสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมแต่กลับ พบว่ามีอุตสาหกรรมรายใหญ่ของไทยที่มีความพร้อม อาทิ บริษัทปูนซีเมนต์ไทย บริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ และบริษัทมิตรผล มีการขยายฐานการผลิตสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) เพื่อขยายโอกาสใหม่ในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งส่งออกสินค้าบางส่วนกลับเข้ามายังประเทศไทยเพื่อรองรับความต้องการเดิมในพื้นที่บริเวณจังหวัดชายแดนของไทย

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา พบว่า เกิดการขยายฐานการผลิตสินค้าเฉพาะบางพื้นที่ โดยการย้ายฐานการผลิตส่วนใหญ่ของไทยจะไปอยู่ในประเทศ สปป.ลาว เช่น ด่านมุกดาหาร-สะหวันเขต แต่ยังพบว่ามีจำนวนน้อยมาก ดังนั้นการพัฒนาการเศรษฐกิจ อาชีพในประเทศเพื่อนบ้านนั้นยังไม่เห็นผลเป็นรูปธรรม ซึ่งไม่ส่งผลอย่างชัดเจนในการนำยกระดับกำลังซื้อของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มูลค่าการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านมีการขยายตัวเพียงเล็กน้อย

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า การพัฒนาดังกล่าวยังคงเป็นกลยุทธ์ที่มีความสำคัญและเห็นควรที่จะมีการพัฒนาต่อเนื่องในระยะถัดไป แต่มีข้อสังเกตว่าการส่งเสริมสนับสนุนการขยายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้านภาครัฐอาจเข้าไปมีบทบาทได้ไม่มากนักเนื่องจากมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องจำนวนมากและอยู่นอกเหนืออำนาจของภาครัฐทั้งในด้านความพร้อมของผู้ประกอบการ ความเหมาะสมเชิงธุรกิจ ช่องทางการค้า และการพัฒนาพันธมิตรทางธุรกิจในต่างประเทศ

4) กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

เป็นการพัฒนาเพื่อขยายฐานการผลิตของไทยเข้าไปเป็นส่วนประกอบหลักของโซ่อุปทานของภูมิภาคและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปลายน้ำในประเทศ โดยภาครัฐเข้าไปมีบทบาทในการร่วมวางแผนการพัฒนาและจัดตั้งองค์กรร่วม (Consortium) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและสนับสนุนภาคเอกชนไทยเป็นผู้ลงทุนหรือร่วมลงทุนในการผลิตหรือให้บริการในนิคมอุตสาหกรรมทวาย ในขณะเดียวกันเห็นควรสนับสนุนการพัฒนาบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงเส้นทางสู่ทวายอย่างเป็นขั้นตอนเพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มการลงทุนการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนารวม 574.47 ล้านบาท มุ่งเน้นไปที่การเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เช่น การพัฒนาพื้นที่ชุมชนและผังชุมชนชายแดนที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมเส้นทางรถไฟระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกทวาย เป็นต้น สำหรับบทบาทของภาครัฐไทยในการร่วมวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนา ในปี พ.ศ. 2555 รัฐบาลไทยและเมียนมาได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง จัดตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย - เมียนมา เพื่อเป็นกลไกระดับรัฐสนับสนุนการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ในปี พ.ศ. 2558 จัดตั้งบริษัททวาย เอสอีแซด ดีเวลล็อปเมนท์ จำกัด โดยมีผู้แทนไทย เมียนมา และญี่ปุ่น เข้าร่วมถือหุ้นในสัดส่วนที่เท่ากันคือ ร้อยละ 33.33 เพื่อเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle : SPV) ทำหน้าที่ให้คำปรึกษา ประสานงาน สนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ Management Committee : DSEZMC) และขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการทวายให้สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย - เมียนมา นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2558 คณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (DSEZMC) และกลุ่มนักลงทุนเอกชนผู้ได้รับสัมปทาน (ITD Consortium) ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายระยะแรก เพื่อพัฒนานิคมอุตสาหกรรมพร้อมทั้งโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการพัฒนาระยะแรก โดยปัจจุบันคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายอยู่ระหว่างดำเนินงานตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน ทั้งนี้ มีโครงสร้างพื้นฐานบางส่วนที่เอกชนผู้ได้รับสัมปทานก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มใช้ประโยชน์ ได้แก่อ่างเก็บน้ำขนาดเล็ก ท่าเรือขนาดเล็ก พื้นที่อยู่อาศัยสำหรับรองรับแรงงานในนิคมอุตสาหกรรมและประชาชนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐานออกนอกพื้นที่ และถนน 2 ช่องทางเชื่อมโยงพื้นที่โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกับจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อนจังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 140 กิโลเมตร และสำหรับการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 มีโครงการต่อเนื่องจากการพัฒนาในระยะที่ผ่านมา ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย สำหรับในการขับเคลื่อนระดับประเทศยังคงมีความพยายามของ SPV ในการชักชวนนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา การดำเนินงานของภาครัฐที่ผ่านมายังคงมีความพยายามที่จะเข้าไปมีบทบาทในการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการมาโดยตลอด อีกทั้งยังมีผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย ที่ระบุแนวเส้นทางก่อสร้างรวมระยะทางประมาณ 322 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยสถานีชายแดนบ้านพุน้ำร้อน – สถานีชุมทางหนองปลาดุก – สถานีพานทอง – ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเป็นทางรถไฟขนาดราง 1 เมตร คาดว่าจะใช้เงินลงทุนประมาณ 98,000 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม อันเนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงของโครงการพัฒนาท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายที่เกิดขึ้นทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการพัฒนา และส่งผลถึงผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาที่ไม่มีความเป็นรูปธรรม ทั้งในส่วนของการวางแผนการพัฒนาการจัดตั้งองค์กรร่วม หรือการที่ภาคลงทุนไทยสนใจไปพัฒนาพื้นที่ เป็นต้น

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า ถึงแม้ว่าจะเกิดความเปลี่ยนแปลงของโครงการพัฒนาท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ซึ่งผลจากการพัฒนาโครงการอาจไม่ส่งผลกระทบเชิงบวกกับการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยในระยะสั้น แต่จากการเปิดประเทศของเมียนมาซึ่งมีกำลังซื้อจำนวนมาก จึงอาจหยิบยกประเด็นด้านการค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมา มาเป็นประเด็นการพัฒนาในระยะใกล้แต่

ยังคงต้องเฝ้าติดตามโครงการพัฒนาท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในยุทธศาสตร์ระยะกลางและระยะยาวอย่างรอบคอบต่อไป

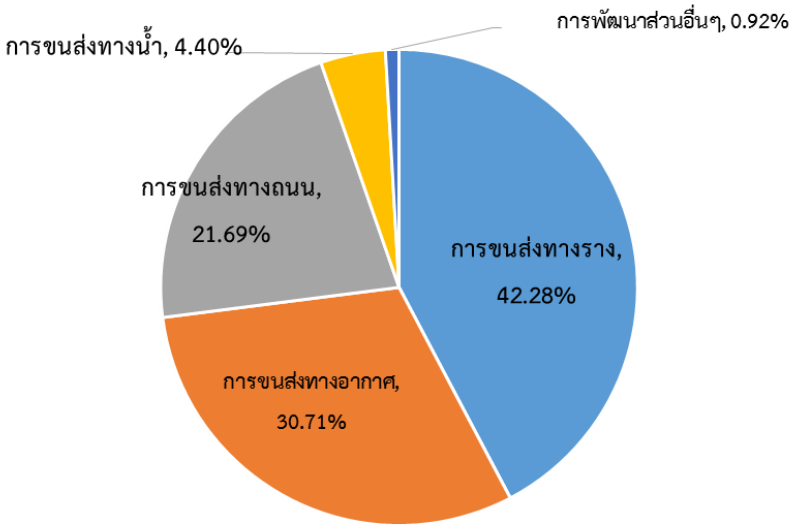
2.2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์

(1) เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น ปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลักและเส้นทางสายรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้าความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ

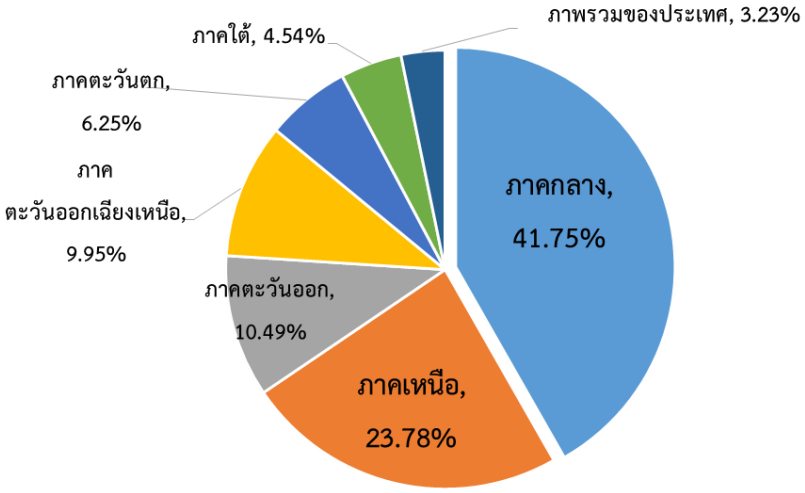
(2) ผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงคมนาคม โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินโครงการจำนวน 88 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 201,938.28 ล้านบาท (95.14%) ในภาพรวมของยุทธศาสตร์การพัฒนาส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ “โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์” เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ โดยหากพิจารณาตามรูปแบบการขนส่งพบว่าตลอดระยะเวลานับจากปี พ.ศ. 2556-2560 มีความพยายามในการพัฒนาการขนส่งทางรางมากที่สุด (42.28%) รองลงมาด้วยการขนส่งทางอากาศ (30.71%) ทางถนน (21.69%) ทางน้ำ (4.40%) และการพัฒนาส่วนอื่นๆ (0.92%) ดังแสดงในรูปที่ 2.2-2



รูปที่ 2.2-2 สัดส่วนงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 แยกตามโหมดการขนส่ง

หากพิจารณาการพัฒนาเชิงพื้นที่พบว่าพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาสูงสุดเป็นพื้นที่ภาคกลาง (41.75%) รองลงมาด้วยภาคเหนือ (23.78%) ภาคตะวันออก (10.49%) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (9.95%) ภาคตะวันตก (6.25%) ภาคใต้ (4.54%) และการพัฒนาภาพรวมทั้งประเทศ (3.23%) ดังแสดงในรูปที่ 2.2-3



รูปที่ 2.2-3 สัดส่วนงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 แยกตามพื้นที่

- **ภาคกลาง** : เป็นพื้นที่พัฒนาที่ใช้เงินงบประมาณมากที่สุดโดยเป็นการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 เป็นสำคัญ รองลงมาเป็นการพัฒนาการขนส่งทางรางในช่วงเส้นทางในพื้นที่จังหวัดภาคกลางซึ่งเป็นต้นทางของการขนส่งไปยังภูมิภาคต่างๆ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ โครงการรถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ โครงการรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน และโครงการทางรถไฟสายใหม่ช่วงชุมทางบ้านภาชี-อ.นครหลวง เป็นต้น มีการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำด้วยการปรับปรุงและพัฒนาความสามารถในการขนส่งของแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก

- **ภาคเหนือ :** มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน) และโครงการรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย รองลงมาคือการพัฒนาถนนเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดน ที่ท่าเรือเชียงแสน 2 และสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย

- **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** : มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นทางราง เช่น โครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น โครงการก่อสร้างทางคู่สายขอนแก่น-หนองคาย และโครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี เป็นต้น รวมทั้งมีการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนในจังหวัดมุกดาหาร และนครพนม

- **ภาคตะวันออก :** มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงประตูการค้าที่สำคัญของประเทศได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบังและด่านชายแดนอรัญประเทศ อีกทั้งมีการพัฒนาการขนส่งทางรางจากโครงการรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า และการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น อีกทั้ง มีการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งจากการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

- **ภาคตะวันตก :** มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทย-เมียนมา เช่น การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี และการพัฒนาโครงข่ายถนนเส้นทางตาก-แม่สอด รวมทั้งการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 เป็นต้น

- **ภาคใต้ :** มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางด้วยโครงการพัฒนารถไฟทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน-ประจวบ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ รองลงมาด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนองและท่าเรือปากบารา สำหรับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำมีการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร และงานพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นต้น

1) กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก

เป็นการพัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น การพัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางรางบริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุงประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ให้เพียงพอกับความต้องการ เพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการให้บริการ ตลอดจนการปรับปรุงถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้าและการพัฒนาคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนารวม 129,251.65 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางร้อยละ 65 และการขนส่งทางถนนร้อยละ 35 โดยมีรายละเอียดตามโหมดการขนส่ง ดังนี้

1.1) ภาพรวมของการพัฒนาการขนส่งทางราง มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางราง แบ่งเป็น

1.1.1) โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ทั่วประเทศ 12 โครงการใน 5 เส้นทาง การดำเนินงานส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการเห็นชอบในระดับต่างๆ การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การออกแบบรายละเอียดโครงการฯ การสำรวจและเวนคืนที่ดิน และการประกวดราคา สำหรับโครงการที่เริ่มก่อสร้างประกอบด้วย 2 โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้าฯ

1.1.2) โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ 2 โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และเส้นทางช่วงบ้านไผ่-นครพนม ซึ่งทั้งสองโครงการอยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

1.1.3) โครงการจัดหาหัวรถจักร/ล้อเลื่อน/แคร่บรรทุก 2 โครงการ โดยเป็นการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้าและโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ซึ่งได้รับรถหัวจักรจำนวน 20 คัน เรียบร้อยแล้ว สำหรับโบกี้บรรทุกตู้สินค้าได้รับรถแล้วจำนวน 150 คัน จากทั้งหมด 308 คัน (ข้อมูลถึงวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2559)

ตารางที่ 2.2-4 สถานะการดำเนินโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1

โครงการ	ระยะเวลาโครงการ	สถานะการดำเนินงานล่าสุด
โครงการก่อสร้างทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ	59-62	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม (กก.วล) แล้ว เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2559 - การเวนคืนที่ดินอยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาฯ สำรวจและคิดค่าทดแทน - สศช.เห็นชอบโครงการฯ แล้ว และจะนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป
โครงการก่อสร้างทางคู่สายปากน้ำโพ-เด่นชัย	58-63	- ที่ปรึกษาฯ ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ แล้วเสร็จ และนำส่งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้วเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2559
โครงการก่อสร้างทางคู่สายมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	58-63	- รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบของ สผ. เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2558 - การเวนคืนที่ดินอยู่ระหว่างกฤษฎีกาตรวจสอบแก้ไขร่างพระราชกฤษฎีกา (พรฎ.) เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) - การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ส่งเรื่องไปยังกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2559
โครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	59-62	- คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการ เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 - การรถไฟฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท กิจการร่วมค้า ซีเคซีเอช เป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2558 เริ่มงานเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 ระยะเวลา ดำเนินงาน 36 เดือน ความก้าวหน้าร้อยละ 6.32 - งานเวนคืนที่ดินอยู่ระหว่างประชุมคณะกรรมการกำหนดราคาค่าทดแทน
โครงการก่อสร้างทางคู่สายขอนแก่น-หนองคาย	58-59	- ที่ปรึกษาฯ ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ แล้วเสร็จ และนำส่งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ สผ. แล้วเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2559
โครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	58-63	- ที่ปรึกษาส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ รฟท. เมื่อ 12 เมษายน พ.ศ. 59
โครงการก่อสร้างทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน	59-63	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล แล้ว เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2559 - คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เห็นชอบโครงการฯ แล้ว และจะนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป - งานเวนคืนที่ดินได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 อยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาฯ สำรวจและคิดค่าตอบแทน - การรถไฟฯ ได้ลงนามจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดการประกวดราคา เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2559 - อยู่ระหว่างการรถไฟฯ จัดทำร่าง TOR และราคากลาง
โครงการก่อสร้างทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	59-59	- สศช. เห็นชอบโครงการฯ แล้ว และจะนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี - งานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คณะผู้ชำนาญการ (คชก.) ได้พิจารณาแล้วเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2559 มีมติให้แก้ไขรายงาน EIA และการรถไฟฯ ได้แก้ไขและจะส่งกลับไปยัง สผ.ภายในเดือน กันยายน พ.ศ. 2559
โครงการก่อสร้างทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์- ชุมพร	58-62	- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เห็นชอบรายงาน EIA เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2558 - ครม. อนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2559 - งานเวนคืนที่ดินได้ประกาศ พรฎ. ในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2559 อยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาฯ สำรวจและคิดค่าตอบแทน

โครงการ	ระยะเวลาโครงการ	สถานะการดำเนินงานล่าสุด
โครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมพร- สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 31 กม.	58-59	- ที่ปรึกษาฯ ได้ออกแบบรายละเอียดโครงการฯ แล้วเสร็จ และนำส่งรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ สผ.แล้วเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2559
โครงการก่อสร้างทางคู่สายสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ –ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 339 กม. (เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน)	58-59	- เป็นโครงการที่เคยบรรจุอยู่ในร่าง พรบ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ..... - สนข.ศึกษาและออกแบบโครงการช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ อยู่ระหว่างขั้นตอนการศึกษา ในปีงบประมาณ 2558 จะแล้วเสร็จ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2558 - ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยว่าร่าง พรบ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.... ขัดรัฐธรรมนูญ
โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้าสายทาง (Chord Lines) 3 แห่ง ที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางแก่งคอย และชุมทางบ้านภาชี	59-62	- การรถไฟฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2558 โดยแบ่งเป็น o สัญญาที่ 1 บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียนิ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด ระยะเวลาดำเนินงาน 36 เดือน เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 ผลงานมีความก้าวหน้าร้อยละ 4.93 o สัญญาที่ 2 บริษัท ไร้ททันเน็ลลิ่ง จำกัด ระยะเวลาดำเนินงาน 25 เดือน เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 ผลงานมีความก้าวหน้า ร้อยละ 15.56
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย-เชียงของ	58-62	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านความเห็นชอบจาก คชก.แล้ว อยู่ระหว่างการรถไฟฯ นำส่งรายงานเพื่อเสนอ กก.วล คาดว่า จะส่งได้ภายในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2559
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม	59-63	- อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของ คชก.ที่มีการประชุมครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2559 มีมติให้ปรับปรุงแก้ไขรายงาน
โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่น้ำหนักกดเพลาสูงสุด 20ตันต่อเพลา จำนวน 20 คัน (รฟท.)	56-59	- ได้รับรถจำนวน 20 คันแล้ว และ รฟท. ได้ตรวจสอบระบบทดลองและตรวจรับแล้ว ผลงาน 100%
โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าจำนวน 308 คัน	58-60	- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาซื้อขายรถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 308 คัน กับ บริษัท สยามโบกี้ จำกัด เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2558 กำหนดส่งพร้อมอะไหล่ ภายใน 14 เดือน โดยการรถไฟฯ ได้รับรถแล้วจำนวน 150 คัน เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 อยู่ระหว่างการประกอบและทดสอบการใช้งาน ส่วนที่เหลืออีก 158 คัน คาดว่า จะทะยอยมาถึงไทยภายในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2559

ที่มา: สนข หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

1.2) ภาพรวมของการพัฒนาการขนส่งทางถนน มุ่งเน้นการก่อสร้างและยกระดับมาตรฐานสายทางเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า โดยพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการขนส่งหลัก เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนที่สำคัญของไทย เช่น แม่สอด บ้านพุน้ำร้อน นครพนม มุกดาหาร อรัญประเทศ และสะเดา เป็นต้น เมื่อพิจารณาการดำเนินการ พบว่า งบประมาณส่วนใหญ่ใช้เพื่อพัฒนาการขนส่งทางถนนในภาคตะวันตก ภาคตะวันออก และภาคเหนือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.2.1) ภาคตะวันตก เป็นการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนผ่านโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี และการพัฒนาเส้นทางสายตาก-แม่สอด รวมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดที่ค่อนข้างมีความคืบหน้า

1.2.2) ภาคตะวันออก มีการพัฒนาโครงข่ายสายทางในภาคตะวันออกเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตสินค้าไปยังประตูการค้าทางถนนระหว่างประเทศที่จังหวัดสระแก้ว เพื่อเชื่อมต่อการค้าและการขนส่งไปยังประเทศกัมพูชา

1.2.3) ภาคเหนือ มีการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าสู่ท่าเรือเชียงแสน 2 และการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ซึ่งเป็นประตูการค้าทางถนนระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการรองรับการนำเข้าส่งออกในพื้นที่ภาคเหนือ

1.2.4) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการพัฒนาโครงข่ายเส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 22 และ 12) เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าพื้นที่ตอนในของภาคไปยังประตูการค้าชายแดนจังหวัดนครพนมและมุกดาหาร

1.2.5) ภาคใต้ ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง (ทางหลวงหมายเลข 4) และท่าเรือปากบารา (ทางหลวงหมายเลข 416)

1.2.6) ภาคกลาง ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาถนนเชื่อมโยงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและการพัฒนาถนนเข้าสู่สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดอ่างทอง

สำหรับการดำเนินงานเพื่อพัฒนาการขนส่งทางรางในปี พ.ศ. 2560 ยังคงอยู่ระหว่างการเร่งศึกษาและพิจารณาอนุมัติ/เห็นชอบโครงการให้แล้วเสร็จ โดยงบประมาณในการพัฒนายังคงมีความต่อเนื่องจากการดำเนินงานในระยะก่อนหน้า โดยเฉพาะเส้นทางสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ที่อยู่ระหว่างการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน และการปรับปรุงทางรถไฟ เป็นต้น สำหรับการขนส่งทางถนน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางถนนที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ เช่น เส้นทางถนนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานทางรองรับการเติบโตของการขนส่ง

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา การพัฒนาการขนส่งทางรางเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อปี พ.ศ. 2558 จากโครงการพัฒนารถไฟทางคู่เพื่อยกระดับระบบการขนส่งของประเทศ โดยการพัฒนาในช่วงระยะเวลาภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ถือเป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาเท่านั้น โดยหากพิจารณาด้านงบประมาณพบว่างบประมาณเพื่อพัฒนาโครงสร้างทางรางนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2560 อยู่ที่ประมาณ 32.81% เท่านั้น สำหรับอีก 67.19% เป็นงบประมาณที่ถูกวางแผนใช้หลังจากปี พ.ศ. 2560 ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางอย่างแท้จริง โดยคาดว่าการก่อสร้างทั้งหมดจะเสร็จสิ้นในช่วงปลายแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2563) และส่งผลสัมฤทธิ์ในช่วงแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 4 สำหรับผลสัมฤทธิ์ด้านการพัฒนาการขนส่งทางถนน ซึ่งพิจารณาจากตัวชี้วัดที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ใช้ในการประเมินความสำเร็จในการพัฒนาการขนส่ง ได้แก่ “**ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง-ปลายทางลดลง (ชั่วโมง)**” พบว่ายังคงต่ำกว่าเป้าหมาย ดังแสดงในตารางที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-5 ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง-ปลายทางลดลง (ชั่วโมง)

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลาในการเดินทาง (ชม.)		
		ค่าเป้าหมาย	2558	2559
เชียงราย (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4)-กทม.	912	<= 15.30	17.5	15.75
ชุมพร-สงขลา (ด่านสะเดา)	531	<= 7.40	10.25	9.75
หนองคาย-ท่าเรือแหลมฉบัง	645	<=10.20	12. 25	13.60
ท่าเรือแหลมฉบัง–สระแก้ว (อรัญประเทศ)	217	<=4.20	7.5	6.25
จ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2)-อ.แม่สอด จ.ตาก (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย)	770	<=17.20	18	19.25

ที่มา : สนข.

- **แนวเหนือ-ใต้** มี 2 สายย่อย ได้แก่ เส้นทาง จ.เชียงราย-กทม. ใช้เวลาในการขนส่ง 15.75 ชั่วโมง ช้ากว่าค่าเป้าหมาย (ค่าเป้าหมาย 15.30 ชั่วโมง) และ เส้นทาง จ.ชุมพร-จ.สงขลา ใช้เวลาในการขนส่ง 9.75 ชั่วโมง ช้ากว่าค่าเป้าหมาย (ค่าเป้าหมาย 7.40 ชั่วโมง) โดยช้ากว่าค่าเป้าหมายเนื่องจากเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ระหว่างบูรณะผิวจราจรที่เสียหาย จึงไม่สามารถใช้ความเร็วได้

- **แนวหนองคาย-ท่าเรือแหลมฉบัง** ใช้เวลาในการขนส่ง 13.60 ชั่วโมง ช้ากว่าค่าเป้าหมาย (ค่าเป้าหมาย 10.20 ชั่วโมง) โดยช้ากว่าค่าเป้าหมายเนื่องจากเส้นทางหลวงหมายเลข 331 อยู่ระหว่างบูรณะผิวจราจรที่เสียหาย และทางหลวงหมายเลข 304 ช่วงผ่านอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่-ทับลาน อยู่ระหว่างการก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร จึงไม่สามารถใช้ความเร็วได้

- **แนวท่าเรือแหลมฉบัง–สระแก้ว (อรัญประเทศ)** ใช้เวลาในการขนส่ง 6.25 ชั่วโมง ช้ากว่าค่าเป้าหมาย (ค่าเป้าหมาย 4.20 ชั่วโมง) โดยช้ากว่าค่าเป้าหมายเนื่องจากทางหลวงหมายเลข 314 อยู่ระหว่างการก่อสร้างขยายเป็น 6 ช่องจราจร ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางหลวง 304 ฉะเชิงเทรา-พนมสารคามเพิ่มมากขึ้นและทำให้การจราจรชะลอตัว

- แนว จ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2)-อ.แม่สอด จ.ตาก (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย) ใช้เวลาในการขนส่ง 19.25 ชั่วโมง ช้ากว่าค่าเป้าหมาย (ค่าเป้าหมาย 17.20 ชั่วโมง) โดยช้ากว่าค่าเป้าหมายเนื่องจากทางหลวงหมายเลข 12 ตาก-แม่สอด อยู่ระหว่างการก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร จึงไม่สามารถใช้ความเร็วได้

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางในปัจจุบันมีเป้าหมายในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางรางที่จะสามารถลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ลง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพียงอย่างเดียวจะไม่สามารถส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้อย่างสมบูรณ์ โดยสิ่งสำคัญที่ต้องพัฒนาควบคู่ไปกับโครงสร้างพื้นฐานคือการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งการพัฒนานโยบาย (Soft Policy) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ซึ่งเป็นประเด็นที่สามารถสร้างความมั่นใจในการใช้บริการแก่ผู้ประกอบการ ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางอื่นๆ เพิ่มเติมควรต้องพิจารณาการเชื่อมโยงเครือข่ายกับประเทศเพื่อนบ้านร่วมด้วย สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนของไทยถือว่ามีความสมบูรณ์ค่อนข้างมาก แต่ในมิติของการบริหารจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ทางถนนพบว่า ยังขาดข้อมูลที่ใช้ในการบริหารจัดการและตัดสินใจในระดับนโยบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่กำลังเกิดขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทางถนน (Road Transport & Logistics Database) ในลักษณะเดียวกับการขนส่งทางเรือและทางอากาศที่สามารถระบุผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและบันทึกกระบวนการในการขนส่งตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยตัวอย่างข้อมูลที่สามารถใช้ในการตัดสินใจ เช่น ต้นทางปลายทางการของขนส่ง (Origin and Destination : O-D) และข้อมูลการไหลของสินค้า (Commodity Flow) เป็นต้น

2) กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน

มีการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และสนับสนุนการพัฒนาลำน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือพัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและกำหนดอัตราค่าบริการหน้าท่าให้จูงใจให้เอกชนมาใช้บริการ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนารวม 6,805.78 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำร้อยละ 26 และการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งร้อยละ 74 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.1) การพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำ ในช่วงที่ผ่านมาการพัฒนาที่เกิดขึ้นยังไม่มีความเด่นชัดมากนัก โดยการดำเนินงานเห็นเป็นรูปธรรมจะเป็นการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำโขงบริเวณท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ส่วนการดำเนินงานด้านอื่นๆ จะเป็นการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาลำน้ำเพื่อวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งในลำน้ำเป้าหมาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน่าน แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำบางปะกง

2.2) การพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง ในช่วงที่ผ่านมามีการพัฒนาที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ การปรับปรุงร่องน้ำท่าเรือชายฝั่งทั่วประเทศ สำหรับท่าเทียบเรือชายฝั่งที่มีการก่อสร้าง/ปรับปรุง ได้แก่ ท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ A) ที่คาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี พ.ศ. 2561 และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่จังหวัดตราด ที่มีดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2559 สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ เป็นการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ สำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าเทียบเรือจังหวัดชุมพรและและท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนด่านชายแดนสิงขร

2.3) การพัฒนาประตูการค้าหลักทางน้ำ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง และท่าเรือปากบารา พบว่าตลอดระยะเวลาในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พบว่ามีการพัฒนาน้อยมาก มีเพียงโครงการจากงานศึกษาพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล

ตารางที่ 2.2-6 สถานะการดำเนินโครงการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2

โครงการ	ระยะเวลาโครงการ	สถานะการดำเนินงานล่าสุด
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	58-62	- ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ 98% (ยกเว้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม) ตั้งแต่ กันยายนพ.ศ. 2555 โดย กทท. ได้อนุมัติให้พักงานที่ปรึกษาตั้งแต่วันที่ ไว้จนกว่าปัญหาการร้องเรียนจากประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบจะได้รับการแก้ไข - โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เข้าข่ายต้องทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ปัจจุบันมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ต่อต้านการดำเนินโครงการ
ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จ.อ่างทอง	58-64	- ยุติโครงการเนื่องจากยังไม่มีความคุ้มค่าทางด้านการเงินในการลงทุน และมีแนวโน้มการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ ประกอบกับปัจจุบันผู้ประกอบการนิยมการขนส่งทางถนนที่สะดวกกว่า
โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ	55-64	- อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) ผลดำเนินงานร้อยละ 62 - เนื่องจากเป็นโครงการใหญ่ มีการศึกษาในเชิงลึกและต้องมีการบูรณาการกับหลายหน่วยงาน เช่น กรมชลประทาน การไฟฟ้าฯ โยธาธิการและผังเมือง ทล. ทช. หน่วยงานทั้งในระดับจังหวัดระดับท้องถิ่น และประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ เป็นต้น
โครงการพัฒนาแม่น้ำป่าสัก	58-64	- จท. ได้ลงนามกับกลุ่มที่ปรึกษาเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2558 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560
การก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	56-64	- อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด
งานก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด	54-59	- ดำเนินการแล้วเสร็จกรมเจ้าท่าได้ตรวจรับเมื่อวันที่ 6 มิถุนายนยน พ.ศ. 2559 และอยู่ระหว่างการพิจารณาจัดหาผู้บริหาร
งานก่อสร้างท่าเรือสมุทรสาคร	59-64	- ชะลอโครงการก่อสร้างเนื่องจาการขนส่งในเขต กทม. และปริมณฑลจะใช้การขนส่งทางถนนที่สะดวกกว่า
งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก อ.ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี	57-63	- ยุติการดำเนินการด้วยท่าเรือในบริเวณดอนสักและใกล้เคียงมีจำนวนเกินกว่าสินค้าที่จะใช้งานจึงเห็นควรให้ใช้ท่าเรือที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

โครงการ	ระยะเวลาโครงการ	สถานะการดำเนินงานล่าสุด
โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนด่านชายแดนสิงขรฯ	57	- อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม
โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	57-63	- การขออนุมัติดำเนินโครงการเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งฯ โดยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด รวมถึงบริหาร - การท่าเรือฯ ได้จัดจ้าง ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างระยะเวลาดำเนินการ 690 วันนับถัดจากวันลงนามในสัญญา วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2558กำหนดแล้วเสร็จเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2560 คาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี พ.ศ. 2561
โครงการปรับปรุงร่องน้ำเศรษฐกิจ (14 ร่องน้ำ)		- อยู่ระหว่างการดำเนินการ
งานพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ. สตูล		- จท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2559 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการของที่ปรึกษา
งานพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง		- จท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกับบริษัทที่ปรึกษาเมื่อมีนาคม พ.ศ. 2556 กำหนดแล้วเสร็จ มีนาคม พ.ศ. 2558 ขณะนี้หยุดการดำเนินงานชั่วคราว เนื่องจากเกิดการต่อต้านของมวลชนในพื้นที่อย่างรุนแรง ซึ่งกรมเจ้าท่าจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกต่อไป ซึ่งเมื่อวันที่ 27 สิงหาคมคม พ.ศ. 2559 กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือถึงผู้บัญชาการทัพเรือภาคที่ 2 เพื่อขอเข้าพบเพื่อหารือแนวทางการแก้ไขปัญหา

ที่มา : สนข.

หมายเหตุ : อักษรย่อ ทล หมายถึง กรมทางหลวง ทช หมายถึง กรมทางหลวงชนบท จท หมายถึง กรมเจ้าท่า
ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา พบว่า ยังไม่เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมายังรูปแบบการขนส่งทางลำน้ำและส่งชายฝั่งอย่างมีนัยสำคัญ โดยในการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำและส่งชายฝั่ง สนข. มีตัวชี้วัดผลการพัฒนาจากสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่งเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งโดยรวมทั้งหมดเพิ่มขึ้น โดยพบว่าสัดส่วนการขนส่งทางชายฝั่งในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2559 อยู่ที่ 8.39% และ 8.70% สูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 6% และการขนส่งทางลำน้ำในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2559 อยู่ที่ 8.99% และ 8.53% ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ 10% เนื่องจากกรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการปรับปรุงพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำ เช่น ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล และโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่านเพื่อการเดินเรือ

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า ตลอดระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 การขนส่งทางลำน้ำยังไม่มีแผนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยการใช้ประโยชน์จากลำน้ำยังมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองด้านอื่นๆ มากกว่าด้านการขนส่ง เช่น การระบายน้ำ การป้องกันน้ำท่วม และการเกษตร เป็นต้น ปัญหาจากการขนส่งทางลำน้ำยังไม่ได้รับการแก้ไข เช่น การเดินเรือติดความสูงของสะพาน ความลึกของร่องน้ำ และแม่น้ำตื้นเขินจากตะกอนลำน้ำ เป็นต้น อีกทั้ง ในการขนส่งทางลำน้ำผ่านหลายจังหวัด ซึ่งเกิดความซ้ำซ้อนในการกำกับดูแลและกฎระเบียบ จึงข้อเสนอแนะให้มีการออกแบบระบบบริหารจัดการ

หรือการพัฒนาลำน้ำเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะสามารถตอบโจทย์ในหลายประเด็น เช่น เรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green) และการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำ เป็นต้น โดยในการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำจะต้องพิจารณาองค์ประกอบที่เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาให้ครบถ้วน เช่น

- **เส้นทางลำเลียงสินค้า :** การพัฒนาความสะดวกและมาตรฐานของถนนเข้าสู่ท่าเรือลำน้ำต้องสูงพอสมควรเนื่องจากสินค้าส่วนมากเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก
- **ท่าเรือลำน้ำ พื้นที่หลังท่าเรือ และตลิ่ง :** การพัฒนาพื้นที่ท่าเรือและกิจกรรมหลังท่าเรือให้มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์
- **ลำน้ำ :** การพัฒนาความลึกร่องน้ำ ปริมาณน้ำ และสิ่งกีดขวางการขนส่ง
- **กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนด**

การดำเนินงานเพื่อพัฒนา**ท่าเรือชายฝั่ง**รวมทั้งท่าเรือหลักอื่นๆ ของประเทศเป็นไปอย่างล่าช้าและมีการชะลอโครงการพัฒนาหลายโครงการ เช่น ท่าเรือสมุทรสาคร ท่าเรือน้ำลึกดอนสัก ท่าเรือปากบารา ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 หรือแม้แต่ท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่และเข้าข่ายโครงการที่ต้องจัดทำ “การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ” หรือ EHIA (Environmental Health Impact Assessment) ที่มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากชุมชนรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งมักเกิดการต่อต้านและทำให้โครงการหยุดชะงักไม่สามารถดำเนินการต่อได้ แต่จากการที่การพัฒนาท่าเรือเป็นโครงการที่อาศัยระยะเวลาในการก่อสร้างค่อนข้างนาน หากเกิดประเด็นที่ทำให้เกิดความล่าช้าอาจส่งผลต่อโครงสร้างการค้าและการขนส่งของประเทศไทยที่อาศัยท่าเรือเป็นประตูการค้าหลักในการส่งออก จึงจำเป็นต้องเร่งทำความเข้าใจเชิงรุกกับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียให้เห็นถึงความสำคัญในการเร่งพัฒนาเพื่อสอดรับกับความต้องการของประเทศต่อไป

ทั้งนี้ โครงการพัฒนาท่าเรือและท่าเรือชายฝั่งมีเป้าหมายเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากทางถนนสู่การขนส่งทางชายฝั่ง อีกทั้งเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้งบประมาณสูง ในการศึกษาการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมีความจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนนที่ชัดเจนและแม่นยำในการศึกษา ประมวลผล และตัดสินใจ ซึ่งเป็นประเด็นเกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาฐานข้อมูลการขนส่งทางถนนของประเทศไทยที่ต้องเร่งพัฒนาเพื่อสนับสนุนความแม่นยำในการวางแผนและตัดสินใจด้านการลงทุนภาครัฐในมิติอื่นๆ ต่อไป

3) กลยุทธ์ที่ 3 ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

เป็นการพัฒนาส่งเสริมแผนการลงทุนในระยะ 2 ระยะ 3 และปรับปรุงบริการอำนวยความสะดวก และธุรกิจให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ในบริเวณสนามบินโดยเฉพาะบริการเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone : CFZ) ให้มีกระบวนการที่สะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างแท้จริงให้กับธุรกิจ

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนากว่า 62,068.13 ล้านบาท โดยเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและการให้บริการการขนส่งทางอากาศ โดยมีการพัฒนาอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

ที่สามารถรองรับการจอดเครื่องบินอีก 28 หลุมจอด การขยายอาคารผู้โดยสารรองรับการใช้งาน 60 ล้านคนต่อปี และงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2562 และสำหรับการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 แผนงานโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาตามนโยบายของกองทัพเรือ เพื่อสนับสนุนโครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยวางเป้าหมายเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ (รองจากสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง) ซึ่งจะมีอาคารผู้โดยสารที่รองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี และในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้ามีเป้าหมายให้การพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 60 ล้านคนต่อปี ในด้านการพัฒนาความสามารถในการให้บริการ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ร่วมกับภาคเอกชนมีการดำเนินงานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าทางอากาศ ด้วยการพัฒนาแผนส่งเสริมประสิทธิภาพการให้บริการเขตปลอดอากรท่าอากาศยาน ที่มีเป้าหมายเพื่อการจัดตั้งพื้นที่ภายในเขตท่าอากาศยานภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษโลจิสติกส์ท่าอากาศยาน (Air Logistics Economic Zone) ที่สามารถอำนวยความสะดวกและสร้างข้อได้เปรียบในการขนส่งถ่ายลำทางอากาศ

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา เนื่องจากการพัฒนาโครงการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์จึงไม่สามารถคาดการณ์ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนาได้

ข้อสังเกตจากการศึกษาพบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Supply Side) ด้านการบินในช่วง 5-10 ปีข้างหน้าจะสามารถรองรับความต้องการมากขึ้นจากการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิระยะที่ 2 และสนามบินอู่ตะเภา โดยประเด็นในระยะถัดไปอาจต้องพิจารณาด้านการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยง (Connecting) ของท่าอากาศยานที่ยังขาดการบริหารจัดการแบบบูรณาการเนื่องด้วยมีหน่วยงานกำกับท่าอากาศยานหลายหน่วยงาน โดยท่าอากาศยานของไทยที่ใช้ในการบินพาณิชย์มีทั้งหมด 38 แห่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ 4 หน่วยงาน ดังนี้

- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ แม่ฟ้าหลวงเชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่
- กรมท่าอากาศยาน จำนวน 28 แห่ง เช่น ท่าอากาศยานขอนแก่น แม่สอด กระบี่ พิษณุโลก อุดรธานี อุบลราชธานี และแม่ฮ่องสอน เป็นต้น
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย สุโขทัย และตราด
- กองทัพเรือ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

ทั้งนี้ ปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินยังคงตอบสนองเรื่องการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก แต่ในด้านการขนส่งสินค้ากลับพบว่าแทบไม่มี Direct Flight ในลักษณะการขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย โดยสิ่งที่ควรพัฒนาเพิ่มเติม คือ การวางแผนบูรณาการเพื่อวางเป้าหมายในการพัฒนาสนามบิน เช่น สนามบินดอนเมืองสำหรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิสำหรับการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ และสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบิน Multi-Purpose เป็นต้น

4) กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park)

เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ อาทิ การให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า ลานบรรจุสินค้า การให้ผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและออกแบบการก่อสร้างท่าเรือหรือบริการอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน และส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนเส้นทางสำรองการขนส่งสินค้ารองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในกรณีฉุกเฉิน

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนา 3,812.71 ล้านบาท มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาศูนย์รวมกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ราง-เรือ) และการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เช่น การพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า และการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก เป็นต้น โดยหลายโครงการอยู่ระหว่างการวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมทุนในโครงการตาม พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการตามเป้าหมายของกลยุทธ์ โดยมีรายละเอียดความคืบหน้ารายโครงการดังแสดงในตารางที่ 2.2-7

ตารางที่ 2.2-7 สถานะการดำเนินโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4

โครงการ	ระยะเวลาโครงการ	สถานะการดำเนินงานล่าสุด
โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	58-59	- เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคม (การท่าเรือฯ) ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยการท่าเรือฯ เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมดรวมทั้งบริหารและประกอบการ พิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ โดยการท่าเรือฯ เป็นผู้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเครื่องมือยกขนหลักรวมถึงบริหารและประกอบการเอง โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (ปีงบประมาณ 2558-2559) วงเงินรวม 2,031.15 ล้านบาท และระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2564-2565) วงเงินรวม 913.78 ล้านบาท - งานก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฯพร้อมจัดหาเครื่องมือทุ่นแรงดำเนินการจัดจ้างผู้รับเหมาเรียบร้อย ลงนามในสัญญา วันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2559 กำหนดแล้วเสร็จเดือนตุลาคม พ.ศ. 2560 คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2561 โดยความคืบหน้าก่อสร้างมีผลการดำเนินงาน ณ เดือนกันยายน พ.ศ. 2559 คิดเป็น 13.56%

โครงการ	ระยะเวลาโครงการ	สถานะการดำเนินงานล่าสุด
โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	56-63	- จ่ายเงินให้แก่ผู้ถูกเวนคืนฯ แล้ว จำนวน 54 แปลง (จาก 91 แปลง) คิดเป็นเงิน 586.9917 ล้านบาท รวมทั้งได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2560 เพื่อจ่ายเงินค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืน (ในส่วนที่เหลือ) วงเงิน 291.0083 ล้านบาท - ได้รับอนุมัติเงินจากกองทุน สคร. เพื่อจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตาม ม. 25 แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2559 - การเวนคืนที่ดินมีปัญหาในด้านต่างๆ เช่น เกิดข้อพิพาทในแปลงที่ดิน ไม่สามารถติดต่อเจ้าของที่ดินได้ อาจเป็นเหตุทำให้ไม่สามารถจ่ายเงินได้ตามแผนที่กำหนด จำเป็นต้องนำเสนอ ครม. เพื่อออกประกาศ ให้การเวนคืนมีความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อให้สามารถเข้าครอบครองที่ดินได้
โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก 15 แห่ง	58-63	- อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน 9 แห่ง ปัจจุบันส่งมอบงานงวดสุดท้าย (Detailed Design) แล้ว เมื่อ 23 กันยายน พ.ศ. 2559 - ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. 2560 เพื่อดำเนินการจ้างศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมทุนในโครงการตาม ม. 25 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษา
ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (จ้างศึกษาความเหมาะสมฯ)	56-63	- ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ ตาม ม. 25 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมข้อมูลเพื่อเสนอโครงการและ คค. และ สคร. ต่อไป - งบประมาณปี 2560 เพื่อดำเนินการจ้างที่ปรึกษาสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษา - ติดปัญหาความชัดเจนเรื่องตำแหน่งที่และการวางผังศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม เนื่องจากการพัฒนาถนนทางหลวงชนบท เส้น นพ. 3008 พาดผ่านกลางพื้นที่ก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างอาคารชานชลาขนถ่ายสินค้าและอาคารคลังสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล	58-60	ดำเนินการแล้วเสร็จโดยมีอาคารชานชาลาขนถ่ายสินค้าและคลังสินค้าในสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล จำนวน 3 หลัง
การศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเท	56-57	แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558

ที่มา : สนข. หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

สำหรับการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 ยังคงมีความต่อเนื่องในการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การเร่งดำเนินงานเพื่อพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม รวมทั้งหาบทสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบการลงทุน/ร่วมทุนในสถานีขนส่งสินค้าทั่วประเทศ

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา ยังไม่เห็นผลเป็นรูปธรรมมากนักเนื่องจากโรงการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการพัฒนา ซึ่งภาครัฐมีความพยายามในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน โดยอยู่ระหว่างการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ ตาม ม. 25 แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ อีกทั้งยังไม่พบการวางแผนร่วมกันระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐทางด้านการจัดทำแผนเส้นทางสำรองการขนส่งสินค้ารองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในกรณีฉุกเฉิน ตามที่ระบุไว้ในยุทธศาสตร์

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า ในการพัฒนามีข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ของภาครัฐที่มีข้อกำหนดค่อนข้างมากและพิจารณาพื้นที่บนหลัก Supply Side ส่งผลให้ที่ตั้งของโครงการอาจมิใช่พื้นที่ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่เหมาะสมในการพัฒนาอย่างแท้จริง รวมทั้งกลไกและขั้นตอนของภาครัฐที่ใช้เวลาในการพัฒนาโครงการค่อนข้างนานไม่สอดคล้องกับบริบททางการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ต่างจากการดำเนินงานของภาคเอกชนที่พิจารณาการเลือกพื้นที่จาก Demand Side ที่เข้าใจผู้บริโภค ลูกค้า และโครงสร้างการค้ามากกว่า อีกทั้งมีการดำเนินงานด้วยข้อจำกัดที่น้อยและรวดเร็วกว่า ด้วยข้อจำกัดดังกล่าวอาจกลายเป็นความเสี่ยงต่อความสำเร็จในการพัฒนาโครงการลักษณะนี้และส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพตามแผนที่วางไว้

2.2.5 ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

(1) เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์

เพื่อเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับ

(2) ผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงการคลัง โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 4 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 19 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 356.90 ล้านบาท (0.17%) ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์หลัก ดังนี้

1) กลยุทธ์ที่ 1 การเร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง National Single Window (NSW) ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน

เป็นการพัฒนาท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-Freight) ทั้งที่เกี่ยวกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการ ผ่านแดนกับระบบ NSW รวมถึงการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office Reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ ทั้ง G2G B2G และ B2B ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้เงินในการพัฒนารวม 356.90 ล้านบาท โดยการพัฒนาระบบ NSW ในส่วนของกรมศุลกากรมีการพัฒนาแล้วเสร็จในช่วงปลายแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 1 โดยในช่วงระยะเวลาตลอดแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 งบประมาณส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาในระดับ G2G (Government to Government) ที่เป็นการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต/หนังสือรับรอง

เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ NSW ของกรมศุลกากร ซึ่งผลการดำเนินงานพบว่ามีการมีการพัฒนาระบบพร้อมรองรับการเชื่อมโยงใบอนุญาตและในรับรองผ่านระบบ NSW ครบแล้วทั้ง 36 หน่วยงาน แบ่งเป็น 5 กลุ่มดังนี้

1.1) กลุ่มที่ 1 : หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แบบครบถ้วนทุกสินค้า/ประเภทเอกสาร (สำหรับใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร) จำนวน 22 หน่วยงาน ประกอบด้วย

1.1.1) กรมศุลกากร
1.1.2) กรมทรัพยากรธรณี
1.1.3) กรมป่าไม้
1.1.4) กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์
1.1.5) กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
1.1.6) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
1.1.7) สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย
1.1.8) กรมโรงงานอุตสาหกรรม
1.1.9) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
1.1.10) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
1.1.11) สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
1.1.12) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
1.1.13) กสทช.
1.1.14) สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ
1.1.15) การยางแห่งประเทศไทย
1.1.16) กรมการค้าภายใน
1.1.17) สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ
1.1.18) กรมธุรกิจพลังงาน
1.1.19) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
1.1.20) กรมสรรพสามิต
1.1.21) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา
1.1.22) กรมศิลปากร

1.2) กลุ่มที่ 2 : หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แบบครบถ้วนทุกสินค้า/ประเภทเอกสาร (**ไม่ใช้**การผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร) จำนวน 4 หน่วยงาน ประกอบด้วย

1.2.1) กรมเจ้าท่า
1.2.2) กรมการขนส่งทางบก
1.2.3) กรมควบคุมโรค
1.2.4) การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1.3) กลุ่มที่ 3 : หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW บางชนิดสินค้า (สำหรับ**ใช้ใน**การผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร) จำนวน 5 หน่วยงาน ประกอบด้วย

1.3.1) กรมการค้าต่างประเทศ

1.3.2) กรมวิชาการเกษตร

1.3.3) กรมการอุตสาหกรรม

1.3.4) กรมประมง

1.3.5) กรมปศุสัตว์

1.4) กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แล้วแต่ยังต้องใช้เอกสารใบอนุญาติ/ใบรับรองในการผ่านพิธีการศุลกากร จำนวน 2 หน่วยงาน ประกอบด้วย

1.4.1) กรมการปกครอง

1.4.2) หอการค้าไทยและสภาหอการค้าไทย

1.5) กลุ่มที่ 5 : หน่วยงานอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ จำนวน 3 หน่วยงาน ประกอบด้วย

1.5.1) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

1.5.2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

1.5.3) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อีกทั้งมีการพัฒนาโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW) การเชื่อมโยงข้อมูลในรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน (AGITA From D) ซึ่งประเทศไทยเริ่มแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างเป็นทางการในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2559 เป็นต้นมา ทั้งนี้ การเชื่อมโยงข้อมูลตามรูปแบบองค์การสหประชาติมี 5 ระดับ ได้แก่ 1) ระดับเชื่อมโยงด้านพิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษ (Customs Single Window) 2) ระดับเชื่อมโยงกระบวนการตามกฎระเบียบการกำกับของภาครัฐ (Regulatory Single Window) 3) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการทำงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System : PCS) 4) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคขนส่ง (Integrated Single Window) และ 5) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับต่างประเทศ (Cross-Border Information Exchange) สำหรับการพัฒนาของประเทศไทยในปัจจุบันอยู่ที่ระดับ 2 ที่สามารถสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้าและส่งออกสินค้าในลักษณะ G2G (Government to Government) ได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังไม่ครอบคลุมธุรกรรมทั่วภาครัฐและภาคเอกชนในลักษณะของ G2B (Government to Business) และ B2B (Business to Business) รวมทั้งการเชื่อมโยงที่เกี่ยวข้องในมิติอื่นๆ อาทิ การค้าขาย (e-Trade) การขนส่ง (e-Freight) และการชำระเงินค่าบริการหรือค่าสินค้า (e-Payment) และการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังคงเร่งดำเนินงานเพื่อเพิ่มเติมความสามารถในการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ของประเทศให้มีความสมบูรณ์มากที่สุด สำหรับกรมศุลกากรมีโครงการเพิ่มเติมความสามารถของระบบ NSW เช่น การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรทางอิเล็คทรอนิกส์ล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึงท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Pre-arival Process) การพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรอิเล็คทรอนิกส์สำหรับของถ่ายลำและการขนส่งต่อเนื่องเปลี่ยนถ่ายพาหนะ (e-Transaction) และการยกระดับการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็คทรอนิกส์สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรผ่านระบบ NSW แบบไร้เอกสาร เป็นต้น

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา ถึงแม้ว่าจะสามารถพัฒนาระบบพร้อมรองรับการเชื่อมโยงใบอนุญาตและใบรับรองผ่านระบบ NSW ครบแล้วทั้ง 36 หน่วยงาน ที่สามารถเพิ่มจำนวนผู้ทำธุรกรรมผ่านทางระบบ NSW ให้สูงขึ้นทุกปี โดยธุรกรรมที่เกิดขึ้นในระบบ NSW นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ถึงเดือนกันยายนปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนรวม 286.30 ล้านธุรกรรม โดยหากพิจารณาจำนวนธุรกรรมอิเล็คทรอนิกส์ตั้งแต่ก่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ในปี พ.ศ. 2555 ถึงปี พ.ศ. 2558 มากขึ้นกว่า 18.02% หรือคิดเป็นจำนวนที่มากขึ้น 12.05 ล้านธุรกรรม อย่างไรก็ตามผลสัมฤทธิ์ในมิติระยะเวลารวมหรือต้นทุนรวมในการทำธุรกรรมที่ลดลง ซึ่งสามารถสะท้อนความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการออกใบอนุญาตอย่างแท้จริง ยังขาดหน่วยงานทำหน้าที่พัฒนาตัวชี้วัดในลักษณะดังกล่าว และการพัฒนายังเน้นไปที่รูปแบบ G2G เป็นหลัก ยังไม่มีการพัฒนาในส่วนของ B2G และ B2B

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า หลังจากกรมศุลกากรพัฒนาระบบ NSW หลักเสร็จเรียบร้อยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบใบอนุญาตของตนเองเพื่อเชื่อมโยงกับระบบ NSW ของกรมศุลกากร ซึ่งเป็นไปในลักษณะต่างหน่วยงานต่างพัฒนาโดยไม่มีแนวทางและกรอบการพัฒนาร่วมกันซึ่งอาจส่งผลถึงความซับซ้อนในการเชื่อมโยงระบบและเพิ่มความยุ่งยากให้กับภาคเอกชนในการขอใบอนุญาต ทั้งนี้ ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและโลจิสติกส์ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2557 ข้อ 9 และข้อ 10 กำหนดไว้เพียง “ให้รูปแบบและมาตรฐานของข้อมูลที่นำมาแลกเปลี่ยนระหว่างหน่วยงานภาครัฐและวิธีการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานของรัฐ ให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างหน่วยงานของรัฐและต้องสอดคล้องกับมาตรฐานสากล” เท่านั้น ดังนั้นควรต้องมีกลไกภาครัฐหรือหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการ กำหนดทิศทาง และขับเคลื่อน NSW ทั้งระบบที่ชัดเจนยิ่งขึ้น มีอำนาจหน้าที่โดยตรงที่สามารถบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ในระยะถัดไปซึ่งเป็นการพัฒนาในระดับ B2G และ B2B ที่จะมีผู้ที่เกี่ยวข้องมากขึ้นและมีรูปแบบ (Platform) การพัฒนาหลากหลายขึ้น ซึ่งหากขาดการบริหารในภาพรวมอาจกลายเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาและต่อยอด NSW ในอนาคตได้

2) กลยุทธ์ที่ 2 การดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW

เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำข้า-ส่งออกและมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า มีการดำเนินการเพื่อจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแล บริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW โดยเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2559 ได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window : NSW) ภายใต้คณะกรรมการ กบส. เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดทางเลือกการจัดตั้งหน่วยงานที่เหมาะสม พร้อมจัดทำข้อเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการจัดตั้งหน่วยงาน ซึ่งผลจากการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ มีมติเห็นชอบให้จัดตั้ง **“สำนักงานบริหารจัดการและกำกับดูแลการพัฒนาระบบ NSW”** โดยเป็นหน่วยงานภายในกรมศุลกากรทำหน้าที่เป็นหน่วยปฏิบัติที่ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW แบบเบ็ดเสร็จ

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา เนื่องจากหน่วยงานตามยุทธศาสตร์ยังอยู่ระหว่างการจัดตั้งและยังไม่มีการดำเนินงานจึงไม่สามารถประเมินผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนาได้ แต่มีการพัฒนาการติดตามผลอย่างต่อเนื่อง

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากการศึกษาพบว่า อาจต้องพิจารณาบทบาทหน้าที่ของหน่วยงาน “สำนักงานบริหารจัดการและกำกับดูแลการพัฒนาระบบ NSW” ว่ามีพันธกิจสอดคล้องและเป็นไปตามเป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์หรือไม่อย่างไร

3) กลยุทธ์ที่ 3 การผลักดันการออกกฎหมาย

เป็นการพัฒนาด้านกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกและการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า มีความคืบหน้าของกฎระเบียบตามเป้าหมายกลยุทธ์ ดังต่อไปนี้

3.1) “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและโลจิสติกส์ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2557” มีสาระสำคัญของระเบียบฯ คือ การกำหนดให้หน่วยงานของรัฐ (ทั้งกรมศุลกากรและหน่วยงานที่ทำหน้าที่ออกใบอนุญาต ต่างๆ) พัฒนาระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลได้อย่างครบวงจร ณ จุดเดียว

3.2) “พระราชบัญญัติ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556” มีสาระสำคัญของระเบียบฯ คือ การกำหนดหลักเกณฑ์กลางสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง เพื่อดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และเป็นการปฏิบัติตามความตกลงระหว่างประเทศ

3.3) “พระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็คทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. ...” ทางสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) อยู่ระหว่างการยกร่างหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ....

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา มีการพยายามผลักดันให้เกิดการออกกฎหมายใหม่ๆ แต่มุ่งเน้นไปที่พิธีการของศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ซึ่งยังพบปัญหาในกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่ทำให้การทำงานของภาคเอกชนเกิดความยุ่งยากซับซ้อนและล่าช้า ในการทำการค้าควรมีการพัฒนาปรับปรุงแก้ไข ให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

2.2.6 ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

(1) เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์

เพื่อขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าไปในตลาดที่มีศักยภาพ

(2) ผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงอุตสาหกรรม โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการจำนวน 11 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 206.54 ล้านบาท (0.10 %) ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้

1) กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล เช่น การได้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้น เพื่อพัฒนาความเป็นมืออาชีพให้กับบุคลากรและผู้ประกอบการธุรกิจ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการพัฒนารวม 109.56 ล้านบาท การดำเนินงานส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การอบรม สัมมนา และพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ การพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) และการจัดประกวดรางวัลสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์การค้า (Excellent Logistics Management Award : ELMA) เพื่อจูงใจให้เกิดการพัฒนาอย่างจริงจัง อีกทั้งมีการยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามมาตรฐาน ISO 9001 และตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการของกระทรวงพาณิชย์ และสำหรับการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2560 ยังคงมีการดำเนินโครงการต่อเนื่องลักษณะเดิมโดยมุ่งเน้นการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งมีการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์โดยกระทรวงพาณิชย์

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา สามารถยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเข้าสู่ระดับมาตรฐานสากลผ่านการพัฒนาองค์กรตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการจำนวน 192 บริษัท ได้รับการพัฒนาสู่มาตรฐาน ISO 9001 จำนวน 230 บริษัท และผู้ประกอบการที่ได้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) โดยกรมศุลกากรจำนวนรวม 310 ราย ซึ่งสามารถเพิ่มความเป็นมืออาชีพในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

ตารางที่ 2.2-8 ผลจากการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 1

ผลการดำเนินงาน	ปี					หน่วยงานรับผิดชอบ
	2556	2557	2558	2559	รวม	
1.การเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์	15 บริษัท	30 บริษัท	30 บริษัท	30	105 บริษัท	สค.
2.การจัดประกวดรางวัลสำหรับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์การค้า (Excellent Logistics Management Award : ELMA)	25 บริษัท	8 ราย	21 บริษัท	15 บริษัท	69 บริษัท	สค.
3.การพัฒนาความรู้ด้านนวัตกรรมและโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Logisitics)	-	150 ราย	315 ราย	249 ราย	714 ราย	สค.
4.ยกระดับการบริหารจัดการสู่มาตรฐานคุณภาพ						พค.
4.1 เชิงปริมาณ	140 ราย	140 ราย	158 ราย	154 ราย	592 ราย	
4.2 เชิงคุณภาพ	105 ราย	100 ราย	110 ราย	107 ราย	422 ราย	
4.2.1 พัฒนาสู่เกณฑ์มาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการ	65 ราย	65 ราย	62 ราย	-	192 ราย	
4.2.2 พัฒนาสู่มาตรฐาน ISO 9001	40 ราย	35 ราย	48 ราย	107 ราย	230 ราย	
5. พัฒนาระบบการบริหารจัดการธุรกิจ	518 ราย	728 ราย	687 ราย	455 ราย	2,379 ราย	พค.

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา สค. หมายถึง กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ พค. หมายถึง กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ข้อสังเกตจากการศึกษา พบว่าการพัฒนาส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การอบรมและพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพื่อดำเนินกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศ ส่วนการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพื่อดำเนินกิจการระหว่างประเทศ เช่น การขนส่งชายแดนและการขนส่งไปยังประเทศในภูมิภาคอาเซียนยังมีไม่มากนัก อีกทั้งการพัฒนาในรูปแบบการฝึกอบรมจะส่งผลกระทบได้ไม่มาก เนื่องจากมีงบประมาณจำกัดและขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา ในขณะเดียวกันทางผู้ประกอบการโลจิสติกส์มุ่งหวังให้ภาครัฐช่วยเหลือด้วยมาตรการอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น การเข้าถึงแหล่งเงินทุน การขยายขอบข่ายการให้บริการ และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ให้บริการ ซึ่งพบว่าในส่วนนี้แทบจะไม่มีการดำเนินการช่วยเหลือหรืออาจมีบางหน่วยงานดำเนินการแต่ไม่เพียงพอ อีกทั้ง หากพิจารณาจากจำนวนสถานประกอบการที่ถูกส่งเสริมพบว่ามีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีนับแสนราย ส่งผลให้ในภาพรวมของการพัฒนาส่งผลกระทบได้ไม่มาก

2) กลยุทธ์ที่ 2 การสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน

เพื่อให้คำแนะนำนักลงทุน โดยส่งเสริมและพัฒนาบทบาทบุคลากรและหน่วยงานภาครัฐในต่างประเทศให้ทำหน้าที่เป็น Intelligence Unit เพื่อสนับสนุนข้อมูลด้านกฎหมาย จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อทำธุรกิจในประเทศนั้นๆ (Approved List) รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสถิติต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์ของการทำธุรกิจกับประเทศต่างๆ

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ในปี พ.ศ. 2556 มีการจัดตั้ง **“ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (AEC Business Support Center)”** ภายใต้กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยมีหน่วยงานที่ส่วนกลางและในต่างประเทศจำนวน 9 แห่ง ใน 8 ประเทศ ได้แก่ กรุงพนมเปญ กรุงย่างกุ้ง กรุงกัวลาลัมเปอร์ นครเวียงจันทน์ นครโฮจิมินห์ กรุงฮานอย กรุงจาการ์ตา กรุงมะนิลา และสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์กลางการให้บริการแก่ผู้ประกอบการไทยที่ต้องการทำธุรกิจ การค้า การลงทุน การจัดหาแหล่งวัตถุดิบ ในประเทศอาเซียน ตลอดจนเป็นศูนย์อำนวยความสะดวกในการทำธุรกิจแก่ผู้ส่งออก/นักธุรกิจไทยที่เดินทางไปติดต่อธุรกิจการค้าในประเทศอาเซียน โดยมีบริการ ได้แก่

- บริการข้อมูลการค้า การลงทุน กฎระเบียบการค้า การจัดตั้งธุรกิจ และรายงานตลาดเชิงลึกในประเทศ/สินค้าเป้าหมาย
- การให้คำปรึกษาเชิงลึกด้านการค้า การลงทุน และการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ
- การประสานงาน/จัดทำนัดหมายในการพบปะหารือหน่วยงานต่างๆ
- การจัดกิจกรรมภายใต้ชมรมนักธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (DITP AEC CLUB) เพื่อสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจที่เข้มแข็งและเป็นรูปธรรม
- การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมต่างๆ แก่ DITP AEC CLUB
- การให้บริการสถานที่ ห้องประชุม และเครื่องมืออุปกรณ์ แก่ผู้ประกอบการที่ต้องการติดต่อธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา การจัดตั้ง “ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (AEC Business Support Center)” สามารถสนับสนุนข้อมูลและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการลงทุนของนักลงทุนไทยในต่างประเทศได้เป็นอย่างดี และยังคงมีกิจกรรมในการจับคู่ทางธุรกิจอย่างต่อเนื่องผ่านการดำเนินงานของชมรมนักธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (DITP AEC CLUB) เพื่อสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจที่เข้มแข็ง และเป็นรูปธรรม เกิดการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างใกล้ชิด โดยจัดกิจกรรมสร้างเครือข่ายและพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs แต่ละชมรมในตลาดอาเซียน

ข้อสังเกตจากการศึกษา การส่งเสริมโดยส่วนใหญ่จะเป็นการส่งเสริมในธุรกิจผลิตสินค้า โดยยังไม่ให้ความสำคัญกับธุรกิจบริการโลจิสติกส์มากนัก โดยควรอาศัยการจัดกิจกรรมต่างๆ ในต่างประเทศเป็นช่องทางหนึ่งให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการนำเสนอบริการให้ต่างชาติรับรู้และเป็นการเปิดโอกาสผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยสู่ตลาดสากล

3) กลยุทธ์ที่ 3 การส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

โดยการสร้างพันธมิตรทางการค้าระหว่าง LSPs ด้วยกัน และระหว่าง LSPs กับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก รวมทั้งจัดหาบริการสนับสนุนโดยเฉพาะบริการประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณในการดำเนินงาน 96.98 ล้านบาท มุ่งเน้นกิจกรรมเพื่อให้เกิดการสร้างเครือข่ายทั้งระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้วยกันเอง (Supply Side) และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการ (Demand Side) ด้วยกิจกรรมเพื่อขยายเครือข่ายระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs Meeting & Matching) การสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ (Business Matching) และให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ โดยมีโครงการหลักคืองานแสดงสินค้าและบริการโลจิสติกส์ (Thailand International Logistics Fair : TILOG) ที่เป็นช่องทางในการส่งเสริมภาพลักษณ์และขยายตลาดในอนาคต และมีการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่องยาวนานกว่า 13 ปี

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา เกิดการเจรจาทางธุรกิจกว่า 799 คู่เจรจา จากศูนย์ให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์การค้าในงานแสดงสินค้านานาชาติและการเสวนาสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีการเชื่อมโยงเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจรวม 1,385 ราย การส่งเสริมภาพลักษณ์และขยายเครือข่ายโลจิสติกส์การค้าในตลาดต่างประเทศจำนวน 113 บริษัท รวมทั้งมีกิจกรรมงานแสดงสินค้าและบริการโลจิสติกส์ (Thailand International Logistics Fair : TILOG) ที่เป็นช่องทางในการส่งเสริมภาพลักษณ์และขยายตลาดในอนาคตที่มีบริษัทโลจิสติกส์เข้าร่วมกว่า 548 บริษัท และมีจำนวนผู้เข้าชมงานรวมกว่า 35,000 คน ดังแสดงในตารางที่ 2.2-9

ตารางที่ 2.2-9 ผลจากการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ที่ 3

ผลการดำเนินงาน	ปี					หน่วยงานรับผิดชอบ
	2556	2557	2558	2559	รวม	
1. สร้างโอกาสทางการตลาดและเชื่อมโยงเครือข่าย						พค.
1.1 เชื่อมโยงเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ	270 ราย	364 ราย	526 ราย	620 ราย	1,385 ราย	
1.2 สำรวจเส้นทางโลจิสติกส์การค้า	58 ราย	40 ราย	47 ราย	30 ราย	175 ราย	
2. การจัด Symposium ในงานแสดงสินค้า TILOG	239 ราย	230 ราย	295 ราย	252 ราย	1,016 ราย	สค.
3. การส่งเสริมภาพลักษณ์และขยายเครือข่ายโลจิสติกส์การค้าในตลาดต่างประเทศ	32 บริษัท 62 ราย	-	43 บริษัท 70 ราย	38 บริษัท 50 ราย	113 บริษัท 182 ราย	สค.
4. การจัดกิจกรรมสัมมนาเชิงวิชาการ (Logistics Excellence Solution)	423 ราย	251 ราย	257 ราย	-	931 ราย	สค.
5. ศูนย์ให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์การค้าในงานแสดงสินค้านานาชาติ	-	-	442 ราย 412 คู่เจรจา	331 ราย 302 คู่เจรจา	753 ราย 714 คู่เจรจา	สค.
6. งานแสดงสินค้าโลจิสติกส์	128 บริษัท 7,560 ราย	148 บริษัท 6,894 ราย	138 บริษัท 10,113 ราย	134 บริษัท 10,263 ราย	548 บริษัท 34,830 ราย	สค.
7. การเสวนาสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs Meeting & Matching)	-	-	-	268 ราย 85 คู่เจรจา	268 ราย 85 คู่เจรจา	สค.

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา สค. หมายถึง กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ พค. หมายถึง กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

จากผลการพัฒนาส่งผลให้มีจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการหรือมีการขยายเครือข่ายการให้บริการในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้นเฉลี่ยปีละประมาณ 800 ราย และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ทางด้านพันธมิตรทางด้านผู้ส่งสินค้า หรือ LSPs ยังไม่ปรากฏชัดเจน ว่ามีการจับมือหรือร่วมกันทำธุรกิจ และในส่วนของด้านประกันภัยการส่งสินค้าข้ามแดนยังมีจำนวนน้อยมาก ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องรับความเสี่ยงในส่วนนี้ ซึ่งอาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ค่าขนส่งมีค่าสูง

ข้อสังเกตจากการศึกษา การส่งเสริมในลักษณะดังกล่าวที่คาดการณ์ผลสำเร็จได้ค่อนข้างยาก เนื่องด้วยความพยายามของภาครัฐในการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการพัฒนาธุรกิจร่วมกันของภาคเอกชนเท่านั้น ซึ่งในการดำเนินงานจริงของภาคเอกชนขึ้นอยู่กับปัจจัยอีกหลายด้าน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถก้าวล่วงและคาดการณ์ผลสำเร็จได้

2.2.7 ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน

(1) เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์

เพื่อสนับสนุนการสร้างความเป็นมืออาชีพแก่บุคลากรด้านโลจิสติกส์ของไทยทั้งในระดับอุดมศึกษาและระดับแรงงาน ให้มีความสอดคล้องตามความจำเป็นของประเทศ เช่น ด้านการค้าชายแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน รวมทั้งพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานและเส้นทางอาชีพที่เกี่ยวข้อง

(2) ผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคนมีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงแรงงาน และกระทรวงศึกษาธิการ โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการที่จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 262.05 ล้านบาท (0.12%) ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ดังนี้

1) กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนระบบการเรียนการสอนแบบกรณีศึกษา สหกิจศึกษา และทวิภาคี รวมทั้งส่งเสริมงานวิจัยเชิงประยุกต์เพื่อการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณรวม 20.75 ล้านบาท จากโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสถาบันอุดมศึกษา 36 แห่ง และโครงการภายใต้การดำเนินงานของคณะอนุกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนากำลังคนอาชีวศึกษากลุ่มอาชีพ ซึ่งโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในกลุ่มอาชีพของชุดโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ พบข้อจำกัดในการรวบรวมข้อมูลด้านการพัฒนาภาคการศึกษาจากเนื่องจากสถาบันต่างๆ ทั้งเอกชนและรัฐ ทั้งในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษามีโครงสร้างการของบประมาณค่อนข้างเป็นเอกเทศโดยไม่ต้องผ่านส่วนกลางของกระทรวงศึกษาธิการทำให้ข้อมูลต่างๆ ขาดการรวมศูนย์ ทั้งนี้ จากข้อจำกัดดังกล่าวที่ปรึกษาจึงพิจารณาข้อมูลทุติยภูมิ เพิ่มเติมพบว่าในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ภาคการศึกษามีการพัฒนาการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษาไม่ต่ำกว่า 60 สถาบัน โดยมีหลักสูตรในระดับปริญญาตรี 69 หลักสูตร ปริญญาโท 11 หลักสูตร และปริญญาเอก 5 หลักสูตร

ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา พบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับปริญญาตรีมีผู้เข้าศึกษารวม 22,346 คน (เฉลี่ยปีละ 7,499 คน) หลักสูตรระดับปริญญาโทมีผู้เข้าศึกษารวม 1,764 คน (เฉลี่ยปีละ 588 คน) และหลักสูตรระดับปริญญาเอกมีผู้เข้าศึกษารวม 69 คน (เฉลี่ยปีละ 23 คน)

ข้อสังเกตจากการศึกษา ในการพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์พบว่าสถาบันการศึกษาต่างๆ มีการผลิตนักศึกษาตั้งแต่ระดับ ปวช. ปวส. จนถึงระดับปริญญาตรี ปริญญาโท และปริญญาเอก เป็นจำนวนมาก แต่ในภาพรวมพบว่ายังคงเน้นการผลิตบุคลากรที่ไม่มีความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิค (Technique Skill) หรือความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน (Advance Skill) แต่อย่างใด โดยสถานศึกษายังคงมุ่งผลิตบุคลากรด้านการบริหารจัดการทั่วไปเกือบทั้งสิ้น ทั้งที่บุคลากรทางด้านโลจิสติกส์และขนส่งตามความต้องการของภาคธุรกิจและความต้องการของประเทศเป็นบุคลากรกลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญในเชิงเทคนิคมากกว่า และถึงแม้ว่าจะมีการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ออกมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่มีเส้นทางอาชีพที่ชัดเจนให้กับบุคลากรที่จบการศึกษาโดยเฉพาะในส่วนภูมิภาค เช่น ไม่มีงานภาคโลจิสติกส์รองรับในพื้นภูมิภาค ทำให้ต้องเข้ามาทำงานยังกรุงเทพหรือนิคมอุสาหกรรมในภาคตะวันออก อีกทั้งการพัฒนาเกี่ยวกับผลงานวิชาการและผลงานวิจัยยังไม่ได้รับการสนับสนุนให้นำมาใช้งานจริงในอุตสาหกรรมเพื่อลดต้นทุน หรือสร้างรายได้ให้แก่อุตสาหกรรมอย่างจริงจัง

2) กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน เพื่อให้มีความรู้และทักษะในการดำเนินธุรกิจและการค้าที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของการค้าชายแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณรวม 194.38 ล้านบาท โดยมุ่งเน้นการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มความสามารถของบุคลากรด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาแรงงานรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรีด้านโลจิสติกส์ และการเพิ่มผลิตภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์รองรับการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและประชาคมอาเซียน

ข้อสังเกตจากการศึกษา รูปแบบการพัฒนาเป็นการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น แต่ยังไม่ลึกซึ้งถึงกระบวนการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งในแต่ละประตูการค้าชายแดนมีความแตกต่างกันมากทั้งด้านภาษา วัฒนธรรมการค้า ช่องทางการค้า และรูปแบบการขนส่งสินค้า ซึ่งมีรายละเอียดและเฉพาะทางค่อนข้างสูง

3) กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ โดยเฉพาะเร่งพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานและเส้นทางอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานระดับปฏิบัติการของสาขาโลจิสติกส์อื่นๆ เพื่อจูงใจให้แรงงานเข้ามาทำงานในอาชีพนี้ และมีแรงจูงใจในการยกระดับการปฏิบัติงานให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีศักดิ์ศรีในอาชีพและคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดี

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณไปกว่า 46.92 ล้านบาท มีการดำเนินงานพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานเพื่อยกระดับวิชาชีพโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบไปด้วยสาขาอาชีพต่างๆ ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน ได้แก่ (1) สาขาอาชีพผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง (2) สาขาอาชีพผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน (3) สาขาอาชีพผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า (4) สาขาอาชีพพนักงานบริหารการขนส่งทางถนน (5) สาขานักบริการลูกค้างานโลจิสติกส์ (6) สาขานักปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางถนน (7) สาขาพนักงานบริหารงานโลจิสติกส์ (8) สาขาพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า และ (9) สาขาพนักงานจัดซื้อและจัดหา

ข้อสังเกตจากการศึกษา พบว่า การพัฒนาบุคลากรและแรงงานโลจิสติกส์กระจุกตัวอยู่กับการพัฒนาแรงงานระดับปฏิบัติการ (Operator) เป็นส่วนมาก เช่น คนขับรถบรรทุก หรือ คนขับรถยกสินค้า (Fork Lift) หรือ บุคลากรในคลังสินค้า (Warehouse) ซึ่งในทางตรงกันข้ามปรากฏว่าแรงงานทางด้านโลจิสติกส์ที่ต้องมีทักษะสูงและมีความรู้เฉพาะทาง (Advance Skill) กลับไม่ได้รับการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนเป็นจำนวนมาก อาทิ บุคลากรในท่าอากาศยาน บุคลากรท่าเรือ บุคลากรในระบบราง บุคลากรในคลังสินค้าสมัยใหม่ที่ต้องใช้อุปกรณ์อัตโนมัติและความรู้ทางด้านการใช้ Software ปฏิบัติการและระบบ ICT ที่เป็นสากล รวมทั้งบุคลากรในระดับ Supervisor ผู้บริหารระดับกลางและระดับสูง ที่พบว่าปัจจุบันมีชาวต่างชาติมาปฏิบัติงานอยู่เป็นจำนวนมาก

2.2.8 ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

(1) เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์

เพื่อพัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) ที่ใช้สำหรับการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

(2) ผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองฯ มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการที่สนับสนุนยุทธศาสตร์จำนวน 3 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 29.00 ล้านบาท (0.01%) ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ดังนี้

1) กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง โดยให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการหรือผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อให้ระบบและกลไกการให้บริการของภาครัฐมีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ใช้งบประมาณกว่า 29 ล้านบาท โดยใช้ในการจัดทำวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก การติดตามและประเมินผลการดำเนินการเพื่อวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผ่านกลไกคณะกรรมการ กบส. และการดำเนินงานในปี พ.ศ.2560 เป็นช่วงของการประเมินผลความสำเร็จของการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) พร้อมทั้งยกร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

ข้อสังเกตจากการศึกษา พบว่าขาดฐานข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้ในการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายในระยะถัดไป ข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญและใช้ในการวางแผนมีความหลากหลายและถูกรวบรวมไว้ในแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยขาดการบูรณาการข้อมูลให้เกิดประโยชน์ การพัฒนาในระยะถัดไปควรมีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเครื่องมือที่มีความแม่นยำสำหรับการตัดสินใจระดับนโยบายบนพื้นฐานข้อมูลจริง

2) กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity) ประกอบด้วย

จัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานภายใต้ สศช. ในฐานะหน่วยงานกลางที่ดูแลรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์และรับผิดชอบหลักในการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มหรือจัดตั้งกลุ่มวิชาชีพของภาคเอกชน เพื่อเป็นตัวแทน

ภาคเอกชนกลุ่มต่างๆ ให้เข้ามามีส่วนร่วมกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพ

สนับสนุนให้มีการถ่ายโอนภารกิจการนำและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศจากองค์กรภาครัฐไปสู่องค์กรภาคเอกชนใน 10 ปี โดยดำเนินการวางแผนและกำหนดแนวทางการถ่ายโอนภารกิจร่วมกับภาคีภาคเอกชนเพื่อให้แนวทางการพัฒนาสามารถตอบสนองความต้องการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนได้ทันกับสถานการณ์และอย่างมีประสิทธิภาพ

เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ ให้มีการแบ่งส่วนงานระดับนโยบาย การกำกับดูแล และการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดัน การออกพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว พัฒนากลไกบริหาร/จัดการ ที่ทำหน้าที่บูรณาการงานและแผนลงทุนที่คาบเกี่ยวหลายหน่วยงานเพื่อแก้ปัญหาการบริหารจัดการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น สถานีขนส่ง ไอซีดี เขตปลอดอากร เป็นต้น

จากการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 พบว่า ปัจจุบันด้านการกำกับดูแลและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อาศัยกลไกคณะกรรมการ กบส. ที่มี สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการ โดยภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์มากขึ้นกว่าช่วงที่ผ่านมา ผ่านกลไกคณะกรรมการ กบส. แต่บทบาทที่ได้รับจะเป็นการให้ข้อมูลความคิดเห็นในเชิงการค้า การลงทุน และการดำเนินธุรกิจ เท่านั้น

สำหรับการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็วเพื่อเป็นกฎระเบียบกลางสำหรับการจัดกลุ่มภารกิจด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และ ด้านการประกอบการให้ชัดเจนและใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติมจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ จากข้อมูลการดำเนินงานในปัจจุบันพบว่า สนข. พิจารณาเห็นว่าควรรอให้มีการจัดทำ พ.ร.บ. ขนส่งทางรางให้เสร็จในลำดับแรกก่อนจึงค่อยพิจารณาปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. บริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีความสอดคล้อง ครอบคลุม และไม่ซ้ำซ้อน

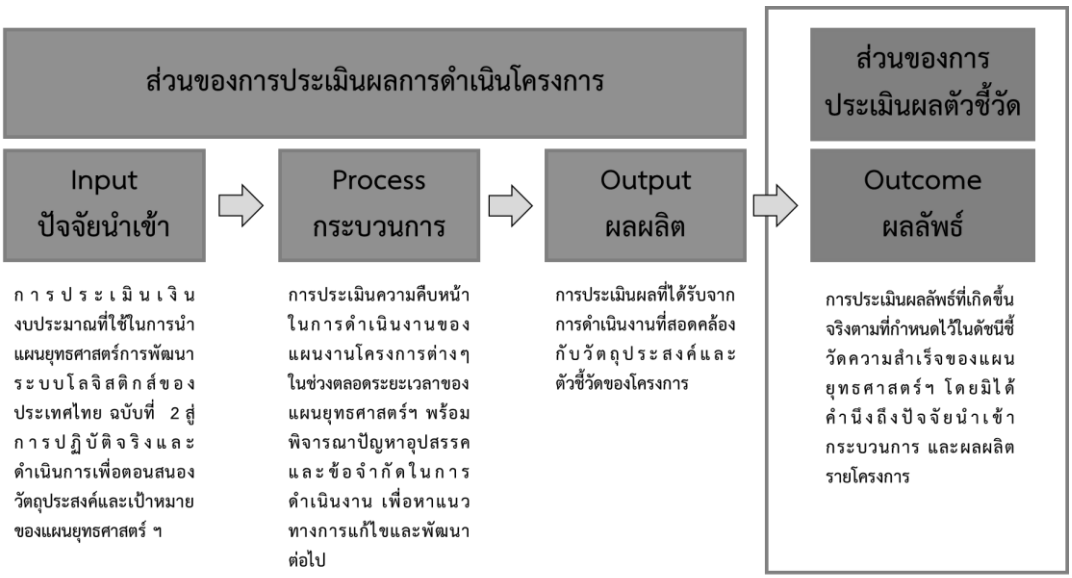
ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนา ทาง สศช. ได้มีการจัดตั้งกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิติกส์ขึ้นมาอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อทำหน้าที่ควบคุม ดูแล และวางแผน การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงเป็นหน่วยงานกลางในการติดตามประเมินผลตามแผนยุทธศาสตร์ฯ แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและงบประมาณทำให้การควบคุมดูแลยังไม่ทั่วถึง ส่วนทางภาคเอกชนมีการรวมกลุ่มกันค่อนข้างแข็งแรง เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ หรือสมาคมต่างๆ ทำให้การประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชนเป็นไปด้วยดี ได้รับความคิดเห็นและการสนับสนุนในส่วนของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก

ข้อสังเกตจากการศึกษา พบว่า มีปัญหาด้านกำลังคนและเครื่องมือสมัยใหม่ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สำหรับด้านการจัดสรรงบประมาณโครงการภายใต้แผนยุทธ์ศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ถึงแม้จะมีการทำแผนปฏิบัติการที่แสดงโครงการและงบประมาณในการดำเนินงานอย่างชัดเจน แต่ในด้านการของบประมาณจริงกลับพบว่าเป็นบทบาทของแต่ละหน่วยงานที่จะต้องไปดำเนินการเองตามช่องทางการของบประมาณปกติ ทำให้บางแผนงานที่อยู่ในแผนปฏิบัติการไม่ได้รับการอนุมัติงบประมาณ และส่งผลต่อภาพรวมของประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ

บทที่ 3
การประเมินผลตัวชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

3.1 รายละเอียดของดัชนีชี้วั ดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

3.1.1 ความสำคัญและความเป็นมาของดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)



รูปที่ 3.1-1 การประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 ได้มีการกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) โดยจัดทำขึ้นเพื่อเป็นการชี้นำการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 เบื้องต้น และตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามภารกิจและยุทธศาสตร์ที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยมีที่มาจากโครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งได้ทำการศึกษาและคัดเลือกดัชนีชี้วัดที่มีความสำคัญจากแหล่งข้อมูลจำนวนทั้งสิ้น 4 ฉบับ หรือ 4 แหล่ง ดังนี้

(1) ดัชนีชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

(2) ดัชนีชี้วัดจากโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(3) ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) ของธนาคารโลก

(4) ดัชนีชี้วัดความสามารถในการการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index : ETI) ของ World Economic Forum (WEF)

จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้จากโครงการ ไปดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 และนำไปสู่การกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ทั้งสิ้น จำนวน 21 ดัชนีชี้วัด

3.1.2 รายละเอียดของดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 มีการระบุดัชนีชี้วัดเบื้องต้น พร้อมทั้งค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2560 โดยแบ่งตามภารกิจและยุทธศาสตร์ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

(1) ดัชนีชี้วัดความสำเร็จในภาพรวมของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2

ดัชนีชี้วัดกลุ่มนี้จะทำการวัดและจัดเก็บข้อมูลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการตรวจสอบและชี้วัดความสำเร็จในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศไทยให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นผู้ดำเนินงานในการติดตามวัดผลความสำเร็จ ซึ่งดัชนีชี้วัดความสำเร็จในภาพรวมมีจำนวน 2 ดัชนีชี้วัด ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP และ มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ

(2) ดัชนีชี้วัดความสำเร็จตาม 3 ภารกิจ 7 ยุทธศาสตร์

ดัชนีชี้วัดในกลุ่มนี้จะทำการวัดถึงประสิทธิภาพในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป้าหมายของภารกิจและยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ซึ่งการเก็บข้อมูลดัชนีชี้วัดจะมีการรวบรวมโดยหน่วยงานที่มีรับผิดชอบตามยุทธศาสตร์ต่างๆ โดยมีทั้งสิ้นจำนวน 19 ดัชนีชี้วัด ซึ่งกระจายตามภารกิจและยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

จากดัชนีชี้วัด 21 ดัชนีชี้วัดที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 สามารถแบ่งตามภารกิจและยุทธศาสตร์ได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 แสดงดัชนีชี้วัดความสำเร็จการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รายภารกิจและยุทธศาสตร์ที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

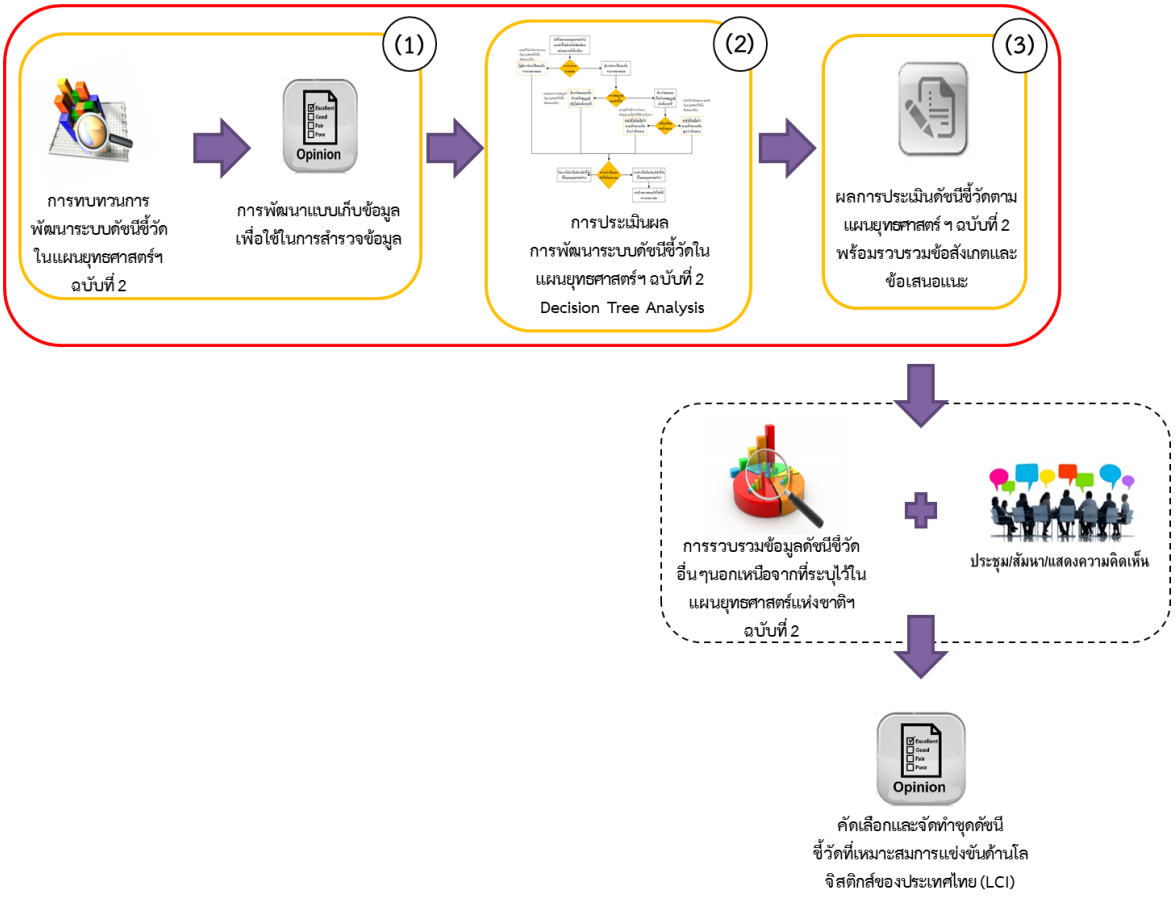
ภารกิจ	ยุทธศาสตร์	ที่	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย	ค่าเป้าหมายปี 2560
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม		1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี พ.ศ. 2560 ไม่เกินร้อยละ 12	ไม่เกินร้อยละ 12
		2	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560	3.5 แสนล้านบาท
ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความแข็งแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)	**ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริการจัดการโซ่อุปทาน**	3	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง)	ลดลง
		4	ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้น	เพิ่มสูงขึ้น
		5	มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน	6	มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดน ในตลาดคู่ค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น	เพิ่มมากขึ้น
ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	**ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง**	7	อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประตูการค้าหลัก เช่น ด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น	ลดลง
		8	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น
		9	สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี พ.ศ.2560	ขนส่งลำน้ำ 10% ขนส่งชายฝั่ง 6%
	ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	10	การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี	อยู่ในอันดับที่ดีขึ้น
		11	Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี	อยู่ในอันดับที่ดีขึ้น

ตารางที่ 3.1-1 แสดงดัชนีชี้วัดความสำเร็จการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รายภารกิจและยุทธศาสตร์ที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (ต่อ)

ภารกิจ	ยุทธศาสตร์	ที่	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย	ค่าเป้าหมายปี 2560
ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	**ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า**	12	สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ได้อย่างบูรณาการภายในปี พ.ศ. 2560	เชื่อมโยงระบบอย่างบูรณาการ
		13	ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลัก และด่านการค้าชายแดน	ลดลง
	ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	14	จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น	เพิ่มขึ้น
		15	จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น	เพิ่มขึ้น
ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)	**ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบพัฒนาและจัดการกำลังคน**	16	พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน	10,000
		17	อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน	5,000
		18	มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน	มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ
	ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	19	มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	มีระบบฐานข้อมูล
		20	มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	มีระบบติดตาม
		21	องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต	มีผลการศึกษา

3.2 วิธีการและขั้นตอนการดำเนินการในการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2

ภายหลังจากการศึกษารายละเอียดดัชนีชี้วัดที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จะมีการประเมินผลดัชนี เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสำเร็จของดัชนีชี้วัด ความสมบูรณ์ของดัชนีชี้วัด และปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น ซึ่งผลจากการศึกษาจะนำไปใช้ในการพัฒนาดัชนีชี้วัดให้มีความสมบูรณ์ โดยในการดำเนินงานมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 3.2-1 แนวทางการประเมินผลการพัฒนาระบบดัชนีชี้วัดตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

(1) การทบทวนและรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

การทบทวนและเก็บรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดที่ปรากฏในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 นั้น ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาดัชนีชี้วัดความสำเร็จที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จากนั้นทำการพัฒนาแบบเก็บข้อมูล (ดังแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ก-4) แบ่งแยกตามหน่วยงานหลักที่ได้รับมอบหมายในการดำเนินการตามภารกิจ และยุทธศาสตร์ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อทำการขอข้อมูลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 สถานะปัจจุบัน และตรวจสอบความสมบูรณ์ของดัชนีชี้วัด ในแบบเก็บข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน

1) ข้อมูลดัชนีชี้วัดที่หน่วยงานรับผิดชอบตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2559

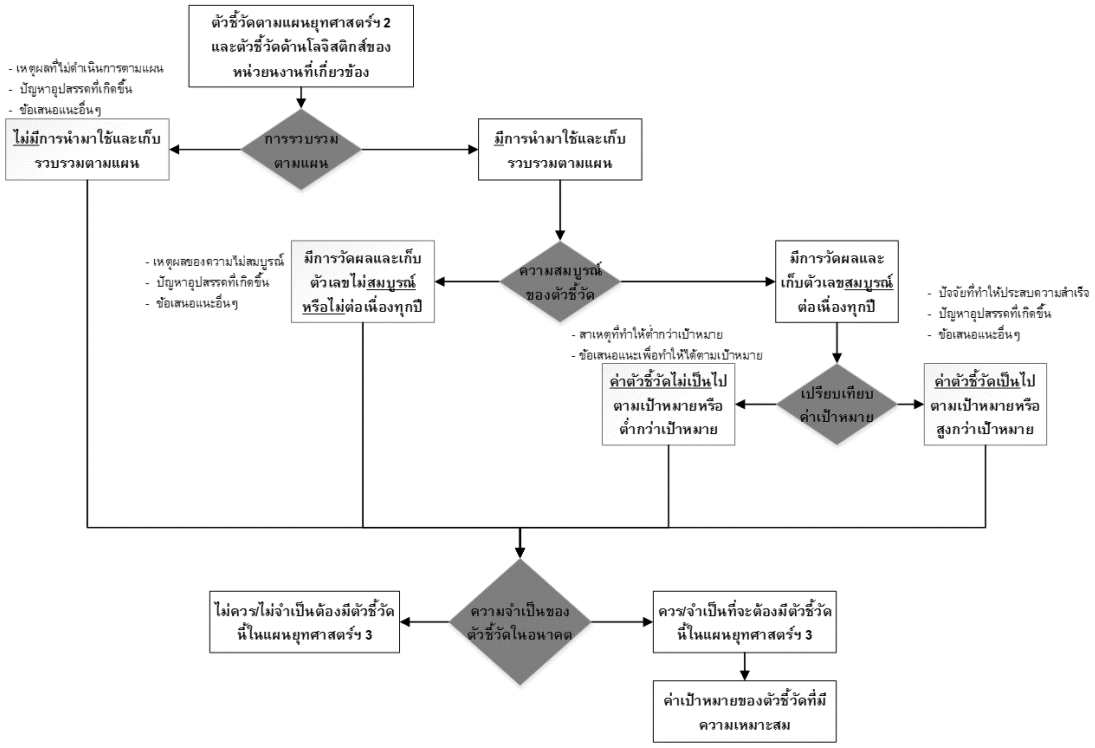
2) ข้อมูลดัชนีชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมที่หน่วยงานมีการจัดเก็บหรือจัดทำ

3) การประเมินดัชนีชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

4) ดัชนีชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมที่หน่วยงาน ที่ควรใช้ในการวัดผลของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3

(2) การประเมินผลการพัฒนาระบบดัชนีชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ในการประเมินผลดัชนีชี้วัดจะอาศัย Decision Tree Analysis เป็นเครื่องมือในการแบ่งดัชนีชี้วัดออกเป็นกลุ่มๆ ตามความสมบูรณ์ของดัชนีชี้วัด รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของดัชนีชี้วัดและค่าเป้าหมาย ที่เหมาะสมในอนาคต ดังแสดงในรูปที่ 3.2-2



รูปที่ 3.2-2 Decision Tree Analysis ในการประเมินผลดัชนีชี้วัด

การประเมินผลการพัฒนาระบบดัชนีชี้วัดจะพิจารณา 3 ส่วน ดังนี้

1) การประเมินความสมบูรณ์ของดัชนีชี้วัด – เป็นการพิจารณาเพื่อแบ่งกลุ่มดัชนีชี้วัดออกตามระดับความสมบูรณ์ เพื่อให้ข้อเสนอแนะการพัฒนาที่เหมาะสมกับดัชนีชี้วัดแต่ละกลุ่ม

2) การประเมินความสำเร็จของดัชนีชี้วัดปัจจุบันเทียบค่าเป้าหมาย – เป็นการพิจารณาความสำเร็จของดัชนีชี้วัดพร้อมเปรียบเทียบผลจากดัชนีชี้วัดในปัจจุบันกับค่าเป้าหมายที่ได้วางไว้ในปี พ.ศ. 2560 และคาดการณ์แนวโน้มความเป็นไปได้ในที่จะเป็นไปตามเป้าหมายที่เป็นไปได้ รวมทั้งสอบถามผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาดัชนีชี้วัดถึงปัญหาอุปสรรคที่ส่งผลให้ค่าความสำเร็จไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้และแนวทางการแก้ไข

3) การรวบรวมข้อจำกัด ปัญหา อุปสรรคของระบบดัชนีชี้วัด – เป็นการรวบรวมประเด็นข้อจำกัด ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาระบบดัชนีชี้วัด

(3) ผลการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งรวบรวมปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ

การสรุปผลและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 มีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

1) การวิเคราะห์ผลการประเมินความสมบูรณ์ของดัชนีชี้วัด
2) การวิเคราะห์แนวโน้มผลความสำเร็จของตัวชี้วัดเมื่อสิ้นสุดแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2
3) ข้อเสนอแนะในประเด็นปัญหาและแนวทางการแก้ไขในการพัฒนาความสมบูรณ์ของดัชนีชี้วัด

3.3 ผลของการรวบรวมดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (จำนวน 21 ดัชนีชี้วัด)

ที่ปรึกษาได้ทำการพัฒนาและออกแบบ แบบเก็บข้อมูล (ดังรายละเอียด ตามภาคผนวก ก-4) เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยส่งไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวนำมาสู่บทสรุปที่เกี่ยวข้องกับดัชนีชี้วัด ดังแสดงตามตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 แสดงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ภารกิจ	ยุทธศาสตร์	ที่	ดัชนีชี้วัดและค่าเป้าหมายปี 2560	ผลการดำเนินการ				หน่วยงานที่ให้ข้อมูล
				2556	2557	2558	2559	
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม		1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี พ.ศ. 2560 ไม่เกินร้อยละ 12	14.20%	14.20%	14.10%*	-	สศช.
		2	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560	-	-	-	-	สศช.
ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความแข็งแข่งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)	ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริการจัดการโซ่อุปทาน	3	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง)	8.06	8.71	-	-	กระทรวงอุตสาหกรรม
		4	ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้น	-	-	-	-	กระทรวงอุตสาหกรรม
		5	มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น	81	91	107	107	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน	6	มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดน ในตลาดคู่ค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น	238,212	263,546	261,975	137,754**	กรมศุลกากร

ที่มา : แบบเก็บข้อมูล ตามภาคพนวก ก-3 หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

หมายเหตุ * ค่าประมาณการตามรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2558

** ข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม – กรกฎาคม 2559

ตารางที่ 3.3-1 แสดงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (ต่อ)

ภารกิจ	ยุทธศาสตร์	ที่	ดัชนีชี้วัดและค่าเป้าหมายปี 2560	ผลการดำเนินการ				หน่วยงานที่ให้ข้อมูล
				2556	2557	2558	2559	
ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง	7	อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประตูการค้าหลัก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น	-	-	-	-	สนข.
		8	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น					กรมศุลกากร
			- มูลค่าการขนส่ง ส่งออก-นำเข้าสินค้า (ล้านบาท)	14,567,087	14,716,964	14,133,239	8,203,203*	
			- ปริมาณการขนส่ง ส่งออก-นำเข้าสินค้า (ตัน)	390,687,777	429,363,316	435,379,292	261,708,366*	
		9	สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี พ.ศ. 2560					สนข.
			- สัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำ	-	8.99%	8.99%	-	
			- สัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง	-	8.39%	8.39%	-	
	ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	10	การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี	20	24	36	56**	กรมศุลกากร
		11	Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี	-	-	-	-	กรมศุลกากร
		12	สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ได้อย่างบูรณาการภายในปี พ.ศ. 2560	-	-	-	มีการเชื่อมโยงระบบ e-fright กับ NSW	กรมศุลกากร
		13	ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลัก และด่านการค้าชายแดน	-	-	-	-	สนข.
			- ท่าเรือแหลมฉบัง (เรือ feeder) (ชั่วโมง)	12.07	13.10	12.04	-	
			- ท่าเรือแหลมฉบัง (เรือ Mother Vessel) (ชั่วโมง)	26.09	27.42	26.27	-	
			- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (นาที)	160	160	160	-	

ที่มา : แบบเก็บข้อมูล ตามภาคพนวก ก-3 หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

หมายเหตุ * ข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม – กรกฎาคม 2559 ,** ธนาคารโลกมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดอันดับจากแบบ Percentile เป็นแบบ Distance to Frontier และในปีพ.ศ. 2560 มีค่าอันดับคงที่อยู่ที่ อันที่ 56

ตารางที่ 3.3-1 แสดงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (ต่อ)

ภารกิจ	ยุทธศาสตร์	ที่	ดัชนีชี้วัดและค่าเป้าหมายปี 2560	ผลการดำเนินการ				หน่วยงานที่ให้ข้อมูล
				2556	2557	2558	2559	
. ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	14	จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น	877	814	859	1,000*	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
		15	จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น					
			- ISO 9001	40	35	48	107	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
			- AEO	90	246	275	310	กรมศุลกากร
ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)	ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบพัฒนาและจัดการกำลังคน	16	พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน	192	170	327	193	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
		17	อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน	2,419	3,046	6,436	7,145	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
		18	มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน	-	-	-	15	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
	ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	19	มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	-	-	-	-	สศช.
		20	มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	-	-	-	-	สศช.
		21	องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต	-	-	-	-	สศช.

ที่มา : แบบเก็บข้อมูล ตามภาคพนวก ก-3 หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

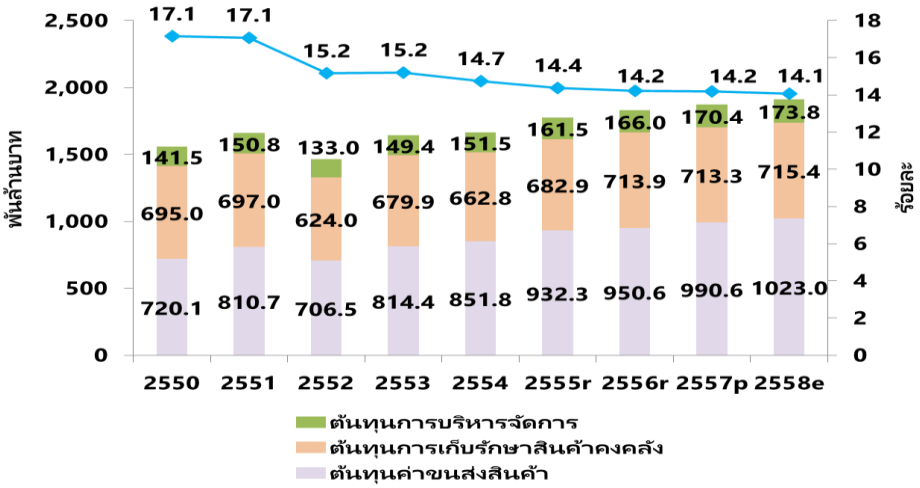
หมายเหตุ * ข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม – กันยายน 2559

(1) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 1 : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี พ.ศ. 2560 ไม่เกินร้อยละ 12</u>

ค่าเป้าหมาย : ไม่เกินร้อยละ 12
หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP
ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

ในปัจจุบัน มีการเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จำนวน 2 ปี คือปี พ.ศ. 2556 และปี พ.ศ. 2557 เนื่องจากการจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จำเป็นต้องมีการรอการจัดทำข้อมูล GDP ของประเทศให้เรียบร้อยก่อน จึงจะมีการนำข้อมูลมาใช้ในการจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ทำให้ข้อมูลที่ได้รับจะช้ากว่าปีงบประมาณจริงอยู่ 1 ปี ส่วนข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2558 นั้นกำลังอยู่ในระหว่างการจัดทำตัวเลข ซึ่งข้อมูลที่ได้จากแบบเก็บข้อมูลและการหาข้อมูลเพิ่มเติมจากรายงานต้นทุนโลจิสติกส์ประจำปี พ.ศ. 2557 และปี พ.ศ. 2558 พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของปี พ.ศ. 2556 และปี พ.ศ. 2557 นั้นอยู่ที่ร้อยละ 14.2 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

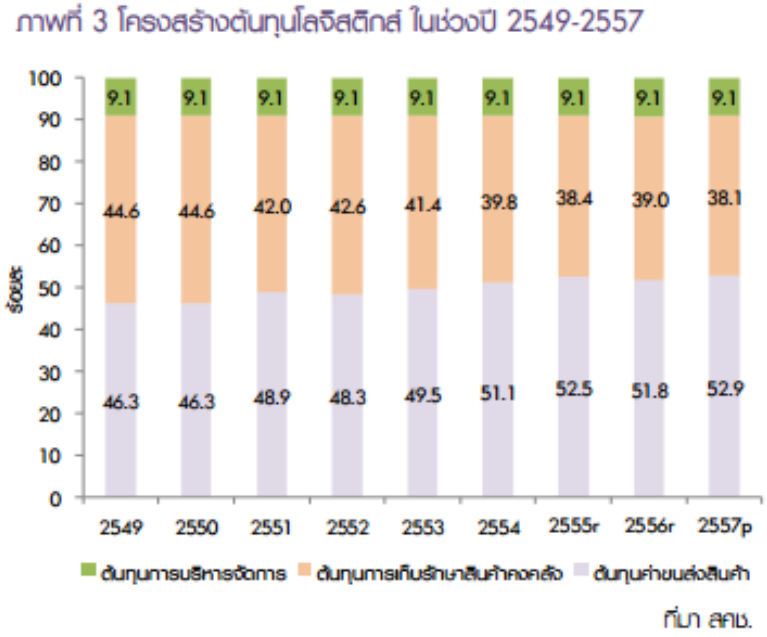


ที่มา : สศช.

รูปที่ 3.3-1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2558

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่าอยู่ที่ 1,874.4 พันล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่มีมูลค่าอยู่ที่ 1,835.2 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.6 แต่ในกรณีเปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GPD สัดส่วนปี พ.ศ. 2557 จะอยู่ที่ 14.2 เท่ากับปี พ.ศ. 2556 ซึ่งการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ คือ ต้นทุนด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต้นทุนการขนส่งสินค้า ซึ่งในปี พ.ศ. 2557 นั้นต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในส่วนของต้นทุนการขนส่งสินค้า จำนวน 990.6 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.5 ของ GDP) หรือ ร้อยละ 52.9 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 713.4 พันล้านบาท (ร้อยละ 5.4 ของ GDP)

หรือ ร้อยละ 38.1 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด ส่วนสุดท้ายคือต้นทุนด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 170.4 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.3 ของ GDP) หรือ ร้อยละ 9.1 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด



รูปที่ 3.3-2 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2549-2557

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ต้นทุนการขนส่งสินค้า เป็นต้นทุนหลักที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์เนื่องจากมีสัดส่วนของต้นทุนมากที่สุด ซึ่งในปี พ.ศ. 2557 นั้น มีต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 990.6 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่มีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 946.3 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 ดังนั้นจากการวิเคราะห์ พบว่า ปัจจัยหลักที่มีผลต่อต้นทุนการขนส่งสินค้า คือ

1.1) ปริมาณการขนส่งสินค้า – ปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งในและต่างประเทศ พบว่า ปี พ.ศ. 2557 มีการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 805,253 พันตัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่มีค่าเท่ากับ 774,575 พันตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.0 โดยมีปริมาณการขนส่งภายในประเทศอยู่ที่ 572,658 พันตัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่ค่าอยู่ที่ 561,568 พันตัน โดยคิดเป็นร้อยละ 2.0 ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ถึงร้อยละ 10.4 รองมาคือทางน้ำชายฝั่งทะเลเติบโตร้อยละ 2.7 และขนส่งทางถนนร้อยละ 1.3 ในส่วนของปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อยู่ที่ 232,595 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 213,007 พันตัน ในปี พ.ศ. 2556 คิดเป็นร้อยละ 9.2 โดยขนส่งทางน้ำ มีอัตราการเติบโตถึงร้อยละ 9.8 จากปี พ.ศ. 2556 การขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.3 และการขนส่งทางอากาศ เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ซึ่งพบว่าปริมาณการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากการขยายตัวของการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามการขนส่งทางรางเป็นรูปแบบเดียวที่มีการหดตัว จากปี พ.ศ. 2556 โดยหดตัวร้อยละ 17.5

1.2) ราคาปัจจัยการผลิตการขนส่ง – ราคาปัจจัยการผลิตการขนส่ง มีอยู่ด้วยกันหลายส่วนไม่ว่าจะเป็น ค่าแรง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งพบว่าค่าจ้างแรงงานปี พ.ศ. 2557 เฉลี่ยอยู่ที่ 17,231.8 บาทต่อเดือน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ร้อยละ 2.0 ในส่วนของอัตราค่าเชื้อเพลิงดีเซลยังทรงตัว เนื่องจาก

มาตรการภาครัฐมีการกำหนดเพดานราคาน้ำมันดีเซลและก๊าซ NGV ทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อราคาค่าขนส่งมากนัก

2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่า 713.4 พันล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2556 ร้อยละ 0.08 ที่มีมูลค่าอยู่ที่ 713.9 พันล้านบาท โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ

2.1) ต้นทุนการถือครองสินค้า – ต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 696.8 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2557 เพิ่มขึ้นจาก 696.1 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2556

2.2) ต้นทุนบริหารคลังสินค้า – ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 16.6 พันล้านบาท ลดลงจาก 17.7 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2556

ปัจจัยหลักที่มีผลต่อต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปี พ.ศ. 2557 คือ

- **การปรับเพิ่มของการถือครองสินค้าคงคลัง** – โดยดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังนั้นมีค่า 122.3 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่มีค่าอยู่ที่ 115.5 คือผู้ประกอบการมีการเก็บสินค้าคงคลังไว้จำนวนมาก ซึ่งสัดส่วนค่าถือครองสินค้าคิดเป็นประมาณร้อยละ 97 ของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง
- **อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR)** – ดอกเบี้ยเงินกู้ปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ร้อยละ 7.13 ลดลงจากปี พ.ศ. 2556 ที่มีค่าร้อยละ 7.25 ตามนโยบายผ่อนคลายการเงินของคณะกรรมการนโยบายการเงิน เพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ
- **การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ –** ในปี พ.ศ. 2557 บริษัทมหาชนบางส่วน มีการลงทุนในเรื่องของการจัดการคลังสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสร้างคลังกระจายสินค้าโดยใช้การบริหารจัดการด้วยวิธีกระจายสินค้าแบบไม่จัดเก็บ (cross-docking) ซึ่งทำให้สามารถลดต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลังได้เป็นอย่างมีนัยสำคัญ

3) ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี พ.ศ. 2557 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ 170.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 166.0 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ซึ่งไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งและการหดตัวของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง จากข้อมูลเบื้องต้น คาดว่าแนวโน้มของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GPD ของประเทศไทยจะมีค่าลดลง ซึ่งจากค่าประมาณการในรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี พ.ศ. 2558 ได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.1 โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 7.5 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 5.3 และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนร้อยละ 1.3 ซึ่งเห็นได้ว่ามีการคาดการณ์ว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังจะลดลงจากปี พ.ศ. 2558 รวมถึงปัจจัยทางด้านค่าน้ำมันที่มีอัตราการลดลงในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งอาจส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่อาจจะไม่มากพอในการทำให้ถึงเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากการขนส่งทางบกยังคงเป็นการขนส่งหลักของประเทศไทย

(2) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 2 : มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท

หน่วยดัชนีชี้วัด : แสนล้านบาท

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

ในปัจจุบันพบว่ายังไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยตรง ซึ่งทาง สศช. ได้เห็นถึงความสำคัญของดัชนีชี้วัดทางด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ โดยอยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดทางด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศรวมทั้งกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ

(3) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 3 : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง)</u>

ค่าเป้าหมาย : ลดลง

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 1 ยุทธศาสตร์ที่ 1

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงอุตสาหกรรม

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

พบว่า กระทรวงอุตสาหกรรม มีการเก็บรวบรวมข้อมูลทุกปี แต่ในปัจจุบันพบว่าข้อมูลในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2559 อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย และข้อมูลที่ได้รับจากแบบเก็บข้อมูล พบว่า ในปี พ.ศ. 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเท่ากับร้อยละ 8.06 และในปี พ.ศ. 2557 นั้น มีค่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 8.71

(4) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 4 : ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้น</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้น

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 1 ยุทธศาสตร์ที่ 1

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงอุตสาหกรรม

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากการส่งแบบเก็บข้อมูลไปยังกระทรวงอุตสาหกรรม พบว่าข้อมูลในส่วนของการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลข้อมูลของทางกระทรวงอุตสาหกรรม จึงยังไม่มีข้อมูลส่งกลับมายังที่ปรึกษา

(5) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 5 : มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้น

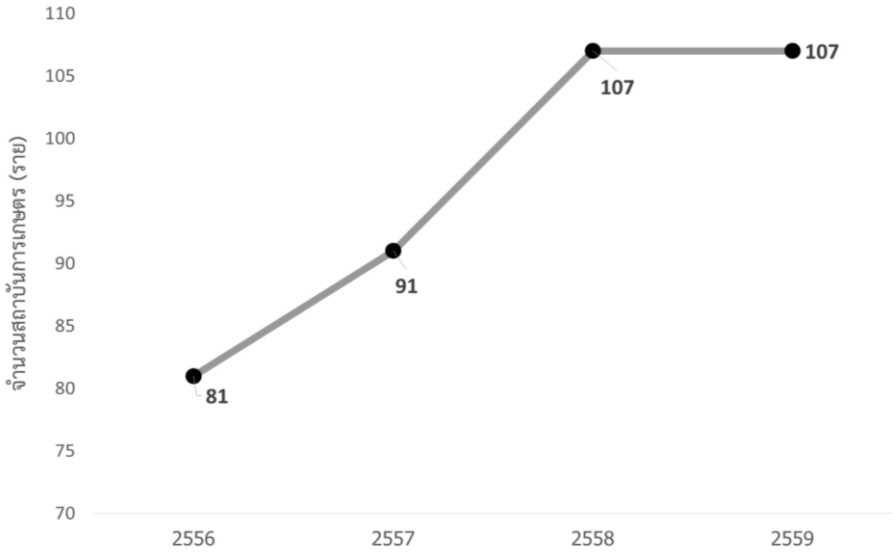
หน่วยดัชนีชี้วัด : ราย

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 1 ยุทธศาสตร์ที่ 1

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากการส่งแบบเก็บข้อมูลไปยังกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พบว่าในปี พ.ศ. 2556 จำนวนสถาบันการเกษตรที่มีความสามารถทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) (สนับสนุนกิจการจัดหาวัตถุดิบ/ปัจจัยการผลิต การใช้ทรัพยากรการผลิตร่วมกัน ความสามารถในการเข้าแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น การจัดการด้านการตลาด การซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า และการกระจายสินค้าจากผู้ผลิตจนถึงลูกค้าปลายทาง รวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร ตลอดทั้งโซ่อุปทาน) มีจำนวนทั้งสิ้น 81 ราย และเพิ่มขึ้นเป็น 91 รายในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2558 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 107 ราย ส่วนในปี พ.ศ. 2559 ไม่มีการเปลี่ยนแปลง คือมีจำนวนเท่าเดิมกับปี พ.ศ. 2558 คือ 107 ราย ดังแสดงในรูปที่ 3.3-3 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2559 พบว่ามีจำนวนสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีการรวบรวมข้อมูลสมบูรณ์ครบถ้วนทุกปี



ที่มา : กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

รูปที่ 3.3-3 แสดงจำนวนสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ
ให้กับเกษตรกร ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559

(6) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 6 : มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดน ในตลาดคู่ค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้น

หน่วยดัชนีชี้วัด : ล้านบาท

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 1 ยุทธศาสตร์ที่ 2

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงการคลัง

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากการส่งแบบเก็บข้อมูลไปยังกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พบว่าประตูการค้าฝั่งตะวันตกนั้นมีตลาดคู่ค้าเป้าหมายที่สำคัญ คือ ประเทศเมียนมา โดยมีประตูการค้าที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง สนามบินสุวรรณภูมิ และด่านชายด่านที่ติดต่อกับประเทศเมียนมา เช่น ด่านแม่สอด ด่านสังขละบุรี ด่านแม่สาย ด่านระนอง เป็นต้น โดยมีรายละเอียดมูลค่าการค้าดังตารางที่ 3.3-2 โดยพบว่า ปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตก อยู่ที่ 238,211.62 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 263,546.22 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2557 โดยคิดเป็นอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 10.64 แต่กลับมีมูลค่าลดลงร้อยละ 0.6 ในปี พ.ศ. 2558 หรือคิดเป็นมูลค่าการค้าเท่ากับ 261,975.13 ล้านบาท และมีแนวโน้มที่จะลดใน ปี พ.ศ. 2559 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ยังมีมูลค่าการค้าที่สูงขึ้น

ตารางที่ 3.3-2 แสดงมูลค่าและอัตราการขยายตัวของประตูการค้าฝั่งตะวันตก

	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)					อัตราการขยายตัว			
	2556	2557	2558	2558 (ม.ค.- ก.ค.)	2559 (ม.ค.- ก.ค.)	ปี 2556/2555	ปี 2557/2556	ปี 2558/2557	ปี 2559/2558 (ม.ค.- ก.ค.)
การค้าชายแดน*	196,959.86	215,708.83	217,964.64	129,046.64	112,403.98	9.14%	9.52%	1.05%	-12.90%
ท่าเรือแหลมฉบัง	17,349.29	19,222.33	14,246.24	7,565.86	9,891.68	35.88%	10.80%	-25.89%	30.74%
ท่ากรุงเทพ	6,285.11	12,801.29	14,319.42	8,498.47	7,563.27	100.40%	103.68%	11.86%	-11.00%
ท่าเรือกรุงเทพ	9,265.27	7,524.93	5,406.01	3,301.67	2,973.94	8.90%	-18.78%	-28.16%	-9.93%
สนามบินสุวรรณภูมิ	1,796.54	1,566.32	2,297.99	1,163.59	1,365.22	-25.71%	-12.81%	46.71%	17.33%
อื่นๆ	6,555.55	6,722.52	7,740.83	4,403.40	3,555.91	62.23%	2.55%	15.15%	-19.25%
มูลค่าการค้ารวมฝั่งตะวันตก	**238,211.62**	**263,546.22**	**261,975.13**	**153,979.63**	**137,754.00**	**12.71%**	**10.64%**	**-0.60%**	**-10.54%**

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

หมายเหตุ ข้อมูล ณ วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2559

* ข้อมูลเฉพาะด่านชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเมียนมา

(7) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 7 : อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประตูการค้าหลัก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น</u>

ค่าเป้าหมาย : ลดลง

หน่วยดัชนีชี้วัด : จำนวนผู้ใช้บริการ ณ ประตูการค้าหลัก

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 3

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงคมนาคม

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

ผลจากการรวบรวมข้อมูล พบว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ไม่ได้รวบรวมข้อมูลในส่วนของดัชนีชี้วัดตัวนี้ไว้ เนื่องจาก สนข. รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้โดยสารภายในเข้า-ออกระหว่างประเทศ

(8) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 8 : ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้น

หน่วยดัชนีชี้วัด : **ปริมาณ :** ตัน และ **มูลค่า** : ล้านบาท

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 3

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงคลัง

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

ผลจากการรวบรวมข้อมูลที่ได้รับจากกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พบว่าการขนส่งสินค้ารวม ณ ประตูการค้าหลัก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง สนามบินสุวรรณภูมิ ท่าเรือกรุงเทพ และด่านศุลกากร จำนวน 48 ด่านทั่วประเทศ พบว่ามูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลัก ในปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าอยู่ที่ 14,567,086.77 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.03 ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นมูลค่าการค้าเท่ากับ 14,716,964.46 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2558 ลดลงร้อยละ 3.97 คิดเป็นมูลค่าการค้าอยู่ที่ 14,716,964.46 ล้านบาท ส่วนในปี พ.ศ. 2559 ข้อมูลในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคม มีอัตราการขยายตัวเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันใน ปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.57 สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก ดังแสดงในตารางที่ 3.3-3 และพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้ารวม ณ ประตูการค้าหลัก ในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนเท่ากับ 390,687,777.38 ตัน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.90 ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็น 429,363,316.37 ตัน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.40 ในปี พ.ศ. 2558 หรือคิดเป็น 435,379,291.92 ตัน ในปี พ.ศ. 2559 พบว่าข้อมูลปริมาณการขนส่งระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคม เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันในปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.44 ดังแสดงในตารางที่ 3.3-4

ตารางที่ 3.3-3 แสดงมูลค่าการค้าและอัตราการขยายตัว ณ ประตูการค้าหลัก

	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)					อัตราการขยายตัว			
	2556	2557	2558	2558 (ม.ค.- ก.ค.)	2559 (ม.ค.- ก.ค.)	ปี 2556/2555	ปี 2557/2556	ปี 2558/2557	ปี 2559/2558 (ม.ค.- ก.ค.)
ท่าเรือแหลมฉบัง	5,948,225.80	6,202,671.97	5,953,886.41	3,429,064.80	3,509,040.46	0.47%	4.28%	-4.01%	2.33%
สนามบินสุวรรณภูมิ	3,237,512.88	3,116,302.82	3,276,288.12	1,790,204.17	1,905,440.63	6.29%	-3.74%	5.13%	6.44%
ท่าเรือกรุงเทพ	1,823,584.30	1,858,100.38	1,779,700.79	1,042,250.85	983,722.59	-1.82%	1.89%	-4.22%	-5.62%
ท่ากรุงเทพ	442,086.41	401,966.36	420,847.38	232,905.37	276,599.96	-3.97%	-9.08%	4.70%	18.76%
ด่านศุลกากร (48 ด่าน)	2,688,029.39	2,726,991.64	2,256,482.02	1,334,365.43	1,262,871.84	-0.62%	1.45%	-17.25%	-5.36%
อื่นๆ	427,647.99	410,931.29	446,034.54	247,882.84	265,527.02	-8.33%	-3.91%	8.54%	7.12%
มูลค่าการค้ารวม	**14,567,086.77**	**14,716,964.46**	**14,133,239.26**	**8,076,673.46**	**8,203,202.50**	**-2.00%**	**1.03%**	**-3.97%**	**1.57%**

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

หมายเหตุ ข้อมูล ณ วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2559

ตารางที่ 3.3-4 แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าและอัตราการขยายตัว ณ ประตูการค้าหลัก

	ปริมาณสินค้า (หน่วย : ตัน)					อัตราการขยายตัว			
	2556	2557	2558	2558 (ม.ค.- ก.ค.)	2559 (ม.ค.- ก.ค.)	ปี 2556/2555	ปี 2557/2556	ปี 2558/2557	ปี 2559/2558 (ม.ค.- ก.ค.)
ท่าเรือแหลมฉบัง	122,970,406.51	137,537,720.87	144,621,146.97	86,384,760.10	86,318,994.96	1.57%	11.85%	5.15%	-0.08%
สนามบินสุวรรณภูมิ	69,555,872.65	81,549,186.00	86,003,093.28	48,929,017.56	52,429,200.36	9.76%	17.24%	5.46%	7.15%
ท่าเรือกรุงเทพ	53,704,829.52	64,505,379.76	46,573,271.82	29,979,866.66	23,723,488.09	5.25%	20.11%	-27.80%	-20.87%
ท่ากรุงเทพ	8,502,781.60	7,950,482.96	7,787,717.82	4,397,266.40	5,793,282.01	8.84%	-6.50%	-2.05%	31.75%
ด่านศุลกากร (48 ด่าน)	129,528,891.81	131,625,710.92	143,626,904.40	81,946,663.30	89,680,548.14	8.47%	1.62%	9.12%	9.44%
อื่นๆ	6,424,995.29	6,194,835.86	6,767,157.63	3,841,561.40	3,762,852.46	-11.28%	-3.58%	9.24%	-2.05%
ปริมาณการขนส่งสินค้ารวม	**390,687,777.38**	**429,363,316.37**	**435,379,291.92**	**255,479,135.42**	**261,708,366.02**	**5.61%**	**9.90%**	**1.40%**	**2.44%**

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

หมายเหตุ ข้อมูล ณ วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2559

(9) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 9 : สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี พ.ศ. 2560</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้น

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละสัดส่วน การขนส่งทางน้ำ และน้ำชายฝั่ง

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 3

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงคมนาคม

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากข้อมูลจากแบบเก็บข้อมูลที่ได้รับมาจาก สำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม สัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2558 อยู่ที่ร้อยละ 8.99 ในส่วนสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง ในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2558 อยู่ที่ร้อยละ 8.39 จะเห็นได้ว่าสัดส่วนของการขนส่งทางน้ำทั้ง 2 ส่วนนั้นยังมีค่าคงที่เนื่องจากการขนส่งสินค้าในปัจจุบันของประเทศไทยเป็นการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลักและมีอัตราการเพิ่มตัวที่สูงขึ้น โดยเป็นผลมาจากการค้าชายแดนระหว่างประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีน

(10) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 10 : การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี</u>

ค่าเป้าหมาย : ดีขึ้นทุกปี

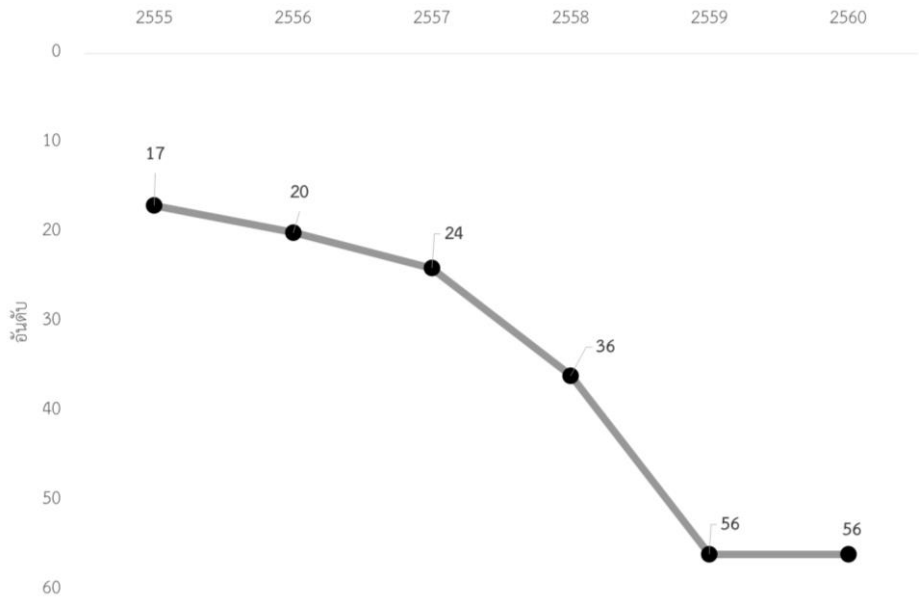
หน่วยดัชนีชี้วัด : อันดับ

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 4

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงการคลัง

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

ผลจากการรวบรวมข้อมูลที่ได้รับจากกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พบว่าอันดับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า หรือ Trading Across Border Indicator ของประเทศไทยที่ได้รับการจัดอันดับอยู่ในรายงานการจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of Doing Business) ของธนาคารโลก ในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 20 และตกลงมาอยู่ในอันดับ 24 ในปี พ.ศ. 2557 ใน ปี พ.ศ. 2558 อันดับของประเทศไทยตกลงมาอยู่ในอันดับที่ 36 และล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ตกลงมาอยู่ในอันดับที่ 56 ดังแสดงในรูปที่ 3.3-4 เหตุผลที่ประเทศไทยมีอันดับลดลงอย่างมากในปี พ.ศ. 2559 นั้นเนื่องมาจากธนาคารโลกมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดอันดับจากแบบเปอร์เซ็นต์ (Percentile) เป็นแบบเทียบเคียงกับประเทศที่มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดและด้อยที่สุด (Distance to Frontier) ซึ่งเมื่อให้เกณฑ์ชี้วัดแบบเทียบเคียงกับประเทศที่มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดและด้อยที่สุดมาประเมินในปี พ.ศ. 2558 พบว่า อยู่ในอันดับที่ 55 ซึ่งในปี พ.ศ. 2559 อันดับ ลดลงเพียง 1 อันดับ และในปี พ.ศ. 2560 ว่า อันดับคงที่จากปี พ.ศ. 2559 แต่เมื่อเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศอาเซียน พบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 2 เนื่องจากประเทศมาเลเซียตกลงมาอยู่ในอันดับที่ 60 จากอันดับที่ 49



ที่มา : www.doingbusiness.org

รูปที่ 3.3-4 แสดงอันดับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
ของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2560

(11) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 11 : Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี</u>

ค่าเป้าหมาย : ดีขึ้นทุกปี

หน่วยดัชนีชี้วัด : อันดับ

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 4

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงการคลัง

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากการวบรวมข้อมูลได้รับจากกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พบว่าการเก็บข้อมูลระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า หรือ Time Release Study (TRS) ไม่มีการเปรียบเทียบในลักษณะการจัดลำดับ แต่กรมศุลกากรมีการเก็บข้อมูลเป็นระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า ตามที่องค์การศุลกากรโลก (WCO) ใช้ในการวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศสมาชิก โดยมีการตรวจวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ประตูการค้า จำนวน 3 แห่ง ได้แก่

1) **สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง** ในปี พ.ศ. 2555 พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2559
2) **ด่านศุลกากรอรัญประเทศ** ในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2557
3) **สำนักงานศุลกากรการตรวจสินค้าสุวรรณภูมิ** ในปี พ.ศ. 2557

โดยได้ค่าระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า ดังต่อไปนี้

หน่วย: ชั่วโมง.นาที.วินาที

ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า	เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในกระบวนการศุลกากร			
	ปี พ.ศ. 2555	ปี พ.ศ. 2557	ปี พ.ศ. 2559	ระยะเวลาแล้วเสร็จตามประกาศกรมฯ
1. ใบขนสินค้าขาเข้า Green Line				
1.1 การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	00.01.56	00.04.23	00.01.05	00.05.00
1.2 การชำระค่าภาษีอากร/วางประกัน	00.05.30	00.00.40	00.02.09	00.06.00
1.3 การตรวจเอกสาร/ประเมิน	-	-	-	00.30.00
1.4 ตัดบัญชีเรือ	-	-	-	
1.5 การตรวจสินค้า/บันทึกผล	-	-	-	
รวมเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรทั้งสิ้น	00.07.26	00.05.03	00.03.14	-
2. ใบขนสินค้าขาเข้า Red Line ตรวจทาง				
2.1 การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	00.03.35	00.04.06	00.00.53	00.05.00
2.2 การชำระค่าภาษีอากร/วางประกัน	00.07.17	00.00.40	00.02.09	00.06.00
2.3 การตรวจเอกสาร/ประเมิน	00.04.11	00.15.28	00.05.45	00.30.00
2.4 ตัดบัญชีเรือ	-	-	-	
2.5 การตรวจสินค้า/บันทึกผล	00.12.45	00.18.53	00.14.01	
รวมเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรทั้งสิ้น	00.27.48	00.39.07	00.22.48	-
3. ใบขนสินค้าขาเข้า Red Line X-ray				
3.1 การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	00.02.47	00.04.23	00.01.05	00.05.00
3.2 การชำระค่าภาษีอากร/วางประกัน	00.09.03	00.00.40	00.02.09	00.06.00
3.3 การตรวจเอกสาร/ประเมิน	00.04.25	00.04.19	00.05.31	00.30.00
3.4 ตัดบัญชีเรือ	-	-	-	00.15.00 กรณี X-ray
3.5 การตรวจสินค้า/บันทึกผล	00.19.19	00.14.29	00.13.01	
รวมเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรทั้งสิ้น	00.35.34	00.23.51	00.21.46	-

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

รูปที่ 3.3-5 เปรียบเทียบผลการศึกษา TRS ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

จากรูปที่ 3.3-5 พบว่าระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ในปี พ.ศ. 2555 อยู่ที่ 35 นาที 34 วินาที และในปี พ.ศ. 2557 ระยะเวลาลดลงเหลือเพียง 23 นาที 51 วินาที และปี พ.ศ. 2559 ระยะเวลาลดลงเหลือเพียง 21 นาที 46 วินาที ซึ่งพบว่าระยะเวลา TRS ที่ท่าเรือแหลมฉบังมีค่าลดลงต่อเนื่องทุกปี

หน่วย: ชั่วโมง.นาที.วินาที

ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า	เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในกระบวนการศุลกากร		
	ปี พ.ศ. 2555	ปี พ.ศ. 2557	ระยะเวลาแล้วเสร็จตามประกาศกรมฯ
1. ใบขนสินค้าขาเข้า Green Line			
1.1 การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	00.04.11	00.02.00	00.05.00
1.2 การชำระค่าภาษีอากร/วางประกัน	00.02.26	00.02.00	00.06.00
1.3 การตรวจเอกสาร/ประเมิน	0	00.01.00	00.30.00
1.4 ตรวจสินค้า	0		
1.5 การปล่อยสินค้า-นำสินค้าออกจากด่านฯ	00.04.04		
รวมเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรทั้งสิ้น	00.10.41	00.05.00	-
2. ใบขนสินค้าขาเข้า Red Line ตรวจทางกายภาพ			
2.1 การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	00.03.10	00.02.00	00.05.00
2.2 การชำระค่าภาษีอากร/วางประกัน	00.05.05	00.05.00	00.06.00
2.3 การตรวจเอกสาร/ประเมิน	00.05.52	00.07.00	00.30.00
2.4 ตรวจสินค้า	00.07.11		
2.5 การปล่อยสินค้า-นำสินค้าออกจากด่านฯ	00.03.59		
รวมเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรทั้งสิ้น	00.25.17	00.15.00	-

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

รูปที่ 3.3-6 เปรียบเทียบผลการศึกษา TRS ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

จากรูปที่ 3.3-6 พบว่าระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ในปี พ.ศ. 2555 อยู่ที่ 25 นาที 17 วินาที และในปี พ.ศ. 2557 มีระยะเวลาลดลงเหลือเพียง 15 นาที ซึ่งพบว่าระยะเวลา TRS ที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศมีค่าลดลงทุกปี เช่นเดียวกัน

หน่วย: ชั่วโมง.นาที.วินาที

ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า	เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในกระบวนการศุลกากร	
	ปี พ.ศ. 2557	ระยะเวลาแล้วเสร็จ ตามประกาศกรมฯ
1. ใบขนสินค้าขาเข้า Green Line		
1.1 การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	00.04.00	00.05.00
1.2 การชำระค่าภาษีอากร/วางประกัน	00.01.05	00.06.00
1.3 การตรวจเอกสาร/ประเมิน	-	00.30.00
1.4 ตัดบัญชีเรือ	-	
1.5 การตรวจสินค้า/บันทึกผล	-	
รวมเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรทั้งสิ้น	00.05.05	-
2. ใบขนสินค้าขาเข้า Red Line ตรวจทางกายภาพ		
2.1 การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	00.06.00	00.05.00
2.2 การชำระค่าภาษีอากร/วางประกัน	00.01.05	00.06.00
2.3 การตรวจเอกสาร/ประเมิน	00.14.50	00.30.00
2.4 ตัดบัญชีเรือ		
2.5 การตรวจสินค้า/บันทึกผล		
รวมเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรทั้งสิ้น	00.21.55	-

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

รูปที่ 3.3-7 เปรียบเทียบผลการศึกษา TRS ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากรูปที่ 3.3-7 พบว่าระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า ณ สำนักงานศุลกากรการตรวจสินค้าสุวรรณภูมิ ในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ 21 นาที 55 วินาที ซึ่งมีการศึกษาเพียงปีเดียว แต่ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าในส่วนต่างๆ น้อยกว่าเวลาที่กำหนดไว้ในประกาศของกรมศุลกากร

(12) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 12 : สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ได้อย่างบูรณาการภายในปี พ.ศ. 2560</u>

ค่าเป้าหมาย : สามารถเชื่อมโยงระบบอย่างบูรณาการ

หน่วยดัชนีชี้วัด : หน่วยงาน

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 4

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงการคลัง

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากแบบเก็บข้อมูลที่ได้รับจากกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พบว่าในส่วนของการจัดทำ e-Freight เชื่อมต่อกับระบบ NSW สามารถเชื่อมโยงแล้ว ทั้งในส่วนของสายการบิน และสายเรือ แต่เชื่อมโยงได้เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรเท่านั้น โดยสายการบินจะแจ้งตารางการบินและรายละเอียดสินค้าทั้งขาเข้า-ออกเข้ามายังระบบ NSW เพื่อดำเนินการตามพิธีศุลกากรต่อไป ส่วนของสายเรือจะส่งตารางการเรือ

เดิน และรายละเอียดสินค้าล่วงหน้าเข้ามาก่อนเฉพาะขาเข้าประเทศ ส่วนขาออกนั้นจะมีการส่งย้อนหลังกลับมาภายใน 3 วัน เนื่องจากประเทศไทยอนุญาตในตู้คอนเทนเนอร์มีระยะเวลาในการพักตู้ที่ท่าเรือได้ 3 วัน จึงทำให้ไม่มีความจำเป็นในการแจ้งรายละเอียดสินค้าขาออกล่วงหน้า และในส่วนของการดำเนินงานผ่านทางระบบ NSW ในปัจจุบัน กรมศุลกากรได้เร่งรัดดำเนินการในส่วนของการเชื่อมโยงระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) ซึ่งพบว่า ณ ปัจจุบัน หน่วยงานภาครัฐสามารถเชื่อมโยงการดำเนินงานกับกรมศุลกากรผ่านระบบ NSW ได้ทั้งหมด 36 หน่วยงานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว สำหรับหน่วยงานที่สามารถเชื่อมโยงระบบ NSW โดยใช้พิกัดศุลกากรและรหัสสถิติของสินค้าที่ต้องควบคุมในพิธีการศุลกากรครบทุกรหัสสินค้า พบว่า ในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนหน่วยงานที่เชื่องโยงกับกรมศุลกากร จำนวน 12 หน่วยงาน และในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวน 22 หน่วยงาน จากหน่วยงานที่ทำการเชื่อมโยงทั้งหมด 36 หน่วยงาน ในส่วนของการดำเนินการเชื่อมโยงระหว่างผู้ประกอบการกับหน่วยงานภาครัฐ (B2G) เริ่มมีผู้สนใจในการทำธุรกรรมผ่านทางระบบ NSW เพิ่มมากขึ้นโดย มีจำนวนผู้ขอใช้บริการในโครงการพัฒนาระบบใบขนสินค้าขาเข้า ใบขนสินค้าขาออก ใบขนส่งสินค้าส่วนบุคคล การชำระภาษี และเชื่อมโยงข้อมูลกับใบอนุญาตและใบรับรองของกรมศิลปากร กรมการปกครอง กรมอุตสาหกรรมทหาร และสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ แบบ Single Windows ในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้ขอใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 202 ราย แต่ในส่วนของการเชื่อมโยงระบบในรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจ (B2B) ยังไม่มีการเก็บข้อมูลในส่วนนี้ สำหรับการจัดทำกฎหมายกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางค้า พบว่ามีการประกาศระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2557

(13) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 13 : ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลักและด่านการค้าชายแดน</u>

ค่าเป้าหมาย : ลดลง

หน่วยดัชนีชี้วัด : ชั่วโมง

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 4

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงการคลัง

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

ผลจากการรวบรวมข้อมูลพบว่าข้อมูลจากแบบเก็บข้อมูลที่ส่งมาจากกรมศุลกากร กระทรวงการคลังไม่ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนของดัชนีชี้วัดตัวนี้ไว้ แต่มีการสอบถามเพิ่มเติมไปยังสำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม พบว่ามีการเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ไว้ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 โดยมีดัชนีชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจน การเก็บข้อมูลระยะเวลาที่ใช้บริการ (Service Time) ที่ประตูการขนส่งมีการวัดระยะเวลาที่ใช้บริการ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รายละเอียดดังนี้

1) ท่าเรือแหลมฉบัง – เพื่อแสดงถึงความสามารถในการบริหารจัดการ อำนวยความสะดวกให้เรือสามารถเข้า-ออกได้อย่างรวดเร็ว และสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดดัชนีชี้วัดระยะเวลาในการใช้บริการให้ลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี นับตั้งแต่เรือเทียบท่าจนกระทั่งเรือออกจากท่า (Ship Turnaround Time) พบว่าในปี พ.ศ. 2558

ระยะเวลาในการปฏิบัติงานเมื่อเรือเทียบท่า (Ship Working Time) กรณีเรือ Feeder มีระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เท่ากับ 12 ชั่วโมง 04 นาที มากกว่าค่าเป้าหมาย (12 ชั่วโมง) อยู่ 4 นาที และในกรณีเรือ Mother Vessel มีระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เท่ากับ 26 ชั่วโมง 27 นาที มากกว่าค่าเป้าหมาย (25 ชั่วโมง 25 นาที) อยู่ 1 ชั่วโมง 2 นาที ส่วนระยะเวลารถบรรทุกเข้าไปรับ-ส่งมอบตู้สินค้า ภายในท่าเทียบเรือ (Truck Turnaround Time : TTT) เฉลี่ยภายใน 30 นาทีต่อคัน สามารถทำได้ไม่น้อยกว่าร้อยละของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด พบว่ามีจำนวนรถบรรทุกที่สามารถทำได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ จำนวนร้อยละ 67.47 น้อยกว่าค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ (ร้อยละ 77.55) อยู่ร้อยละ 10.08 ดังแสดงใน ตารางที่ 3.3-5

ตารางที่ 3.3-5 แสดงค่าเป้าหมายและระยะเวลาที่ใช้บริการจริง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

รายการ		2556	2557	2558	2559	2560
ระยะเวลาการปฏิบัติงานของเรือเทียบท่า (Ship Working Time) (ชั่วโมง / เที่ยวเรือ)						
- เรือ Feeder ความยาวเรือ 100 - 235 เมตร	ค่าเป้าหมาย	12.20	12.10	12.00	11.50	11.40
	ผลประเมินจริง	12.07	13.10	12.04		
- เรือ Mother Vessel ความยาวเรือเกินกว่า 25 เมตร	ค่าเป้าหมาย	25.45	25.35	25.25	25.15	25.05
	ผลประเมินจริง	26.09	27.42	26.27		
ระยะเวลารถบรรทุกเข้าไปรับ-ส่งมอบตู้สินค้า ภายในท่าเทียบเรือ (Truck Turnaround Time: TTT) เฉลี่ยภายใน 30 นาทีต่อคัน สามารถทำได้ไม่น้อยกว่าร้อยละของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด (ร้อยละ)	ค่าเป้าหมาย	77.35	77.45	77.55	78.05	78.15
	ผลประเมินจริง	77.78	72.09	67.47		

ที่มา : สนข.

หมายเหตุ : ค่าเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับที่ 2

2) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – การให้บริการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการตั้งเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้บริการนำเข้า-ส่งออก และขนส่งสินค้าถ่ายลำ รวมถึงจัดเก็บสินค้า โดยจะแบ่งกระบวนการดำเนินการ ดังนี้

ตารางที่ 3.3-6 แสดงกระบวนการทำงาน ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รายการ	ระยะเวลา (นาที)
สินค้าขาออกนอกประเทศ	**160**
เข้าพื้นที่เขตปลอดอากรจนถึงอาคารขนถ่ายสินค้า	10
ภายในอาคารขนถ่ายสินค้า	90
จากอาคารขนถ่ายสินค้าไปยังอากาศยาน	60
สินค้าขาเข้าในประเทศ	**160**
จากอากาศยานไปยังอาคารขนถ่ายสินค้า	10
ภายในอาคารขนถ่ายสินค้า	90
จากอาคารขนถ่ายสินค้าออกนอกพื้นที่เขตปลอดอากร	60

ที่มา : สนข.

พบว่าการดำเนินการประเมินดัชนีชี้วัดระยะเวลาที่ใช้บริการ ในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ตามตารางที่ 3.3-7

ตารางที่ 3.3-7 แสดงข้อมูลระยะเวลาในการให้บริการ ณ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

รายการ		2556	2557	2558	2559	2560
ระยะเวลาในการให้บริการสินค้าขาออกนอกประเทศ (นาที)	ค่าเป้าหมาย	160	160	160	160	160
	ผลประเมินจริง	160	160	160		
ระยะเวลาในการให้บริการสินค้าขาเข้าในประเทศ (นาที)	ค่าเป้าหมาย	160	160	160	160	160
	ผลประเมินจริง	160	160	160		

ที่มา : สนข.

หมายเหตุ : ค่าเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับที่ 2

จากข้อมูลข้างต้น พบว่า ส่วนของท่าเรือแหลมฉบังมีระยะเวลาในการให้บริการของสายเรือประเภท Feeder ในปี พ.ศ. 2558 ลดลงจากปี พ.ศ. 2556 ประมาณ 3 นาที ในส่วนของรถขนส่งที่นำสินค้ามาส่งยังท่าเรือแหลมฉบัง ไม่มีการแสดงค่าเป็นระยะเวลาเฉลี่ย คงมีแต่ข้อมูลในส่วนของร้อยละของรถขนส่งที่ใช้เวลาน้อยกว่า 30 นาที และสำหรับระยะเวลาในการให้บริการของท่าอากาศสุวรรณภูมิมีค่าคงที่ ซึ่งอยู่ในเป้าหมายตามแผนของกระทรวงฯ แต่ไม่มีการลดลงตามเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 อย่างไรก็ตาม ยังขาดการเก็บข้อมูลระยะเวลาในการให้บริการของด่านการค้าชายแดน หรือ การจับเวลาในส่วนของสินค้าถ่ายลำออกมาโดยเฉพาะ

(14) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 14 : จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้น

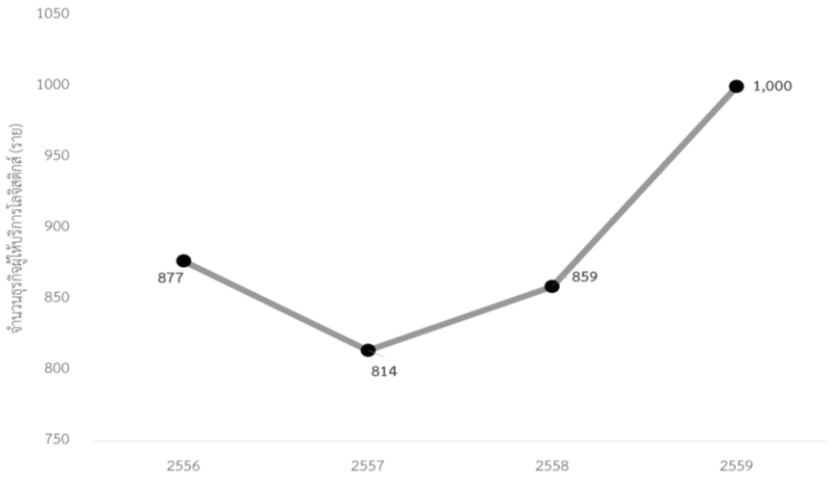
หน่วยดัชนีชี้วัด : ราย

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 5

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงพาณิชย์

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากข้อมูลที่ได้จากแบบเก็บข้อมูลของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ พบว่า มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการหรือมีเครือข่ายการให้บริการในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียน อาทิ สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซีย เพื่อการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงระบบการบริการจัดการโลจิสติกส์การค้า เพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้ส่งออกมีศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น ลดต้นทุน ลดระยะเวลา เพิ่มความน่าเชื่อถือและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน โดยมีจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการหรือมีเครือข่ายการให้บริการในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียน ดังรูปที่ 3.3-8



ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

หมายเหตุ : ข้อมูลเดือนมกราคม-กันยายน 2559

รูปที่ 3.3-8 แสดงจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถให้บริการในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียน ปี พ.ศ. 2556-2559

จากข้อมูลเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน ปี พ.ศ. 2559 จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียนมีจำนวน 1,000 ราย และเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2558 และ 2557 ซึ่งมีจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียน อยู่ที่ 859 ราย และ 814 ราย ตามลำดับ จึงสามารถสรุปได้ว่าจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถให้บริการในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์

(15) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 15 : จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World-Recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น</u>

ค่าเป้าหมาย : เพิ่มขึ้น

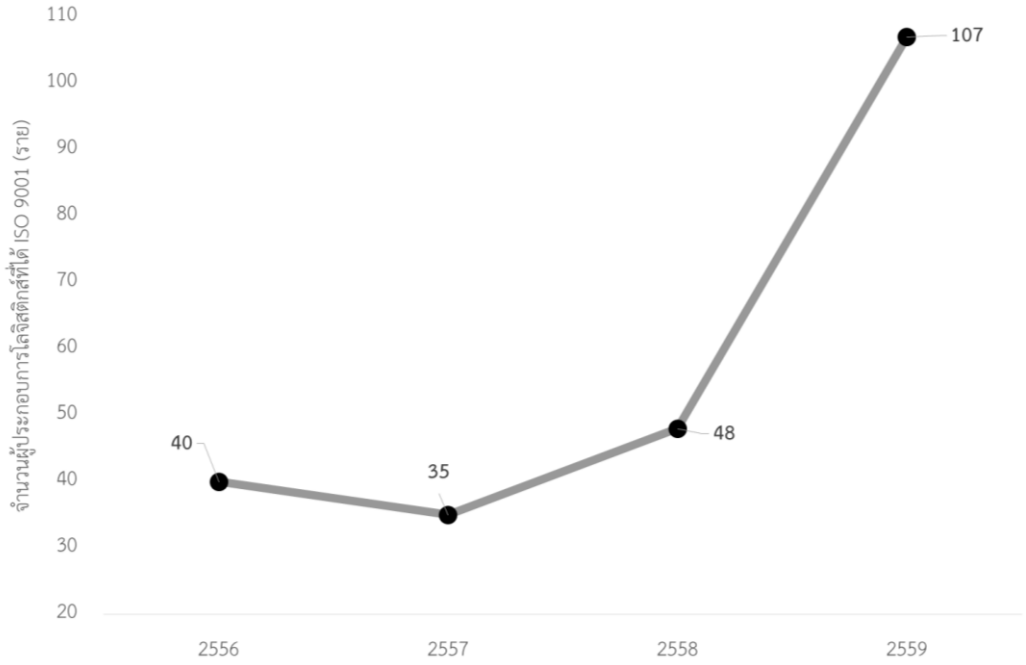
หน่วยดัชนีชี้วัด : ราย

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 5

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงพาณิชย์

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากข้อมูลที่ได้รับจากแบบเก็บข้อมูลที่ได้รับการตอบกลับจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ พบว่าจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World-Recognized Certificates ประเภท ISO 9001 ในปีต่างๆ ปรากฏดังรูปที่ 3.3-9

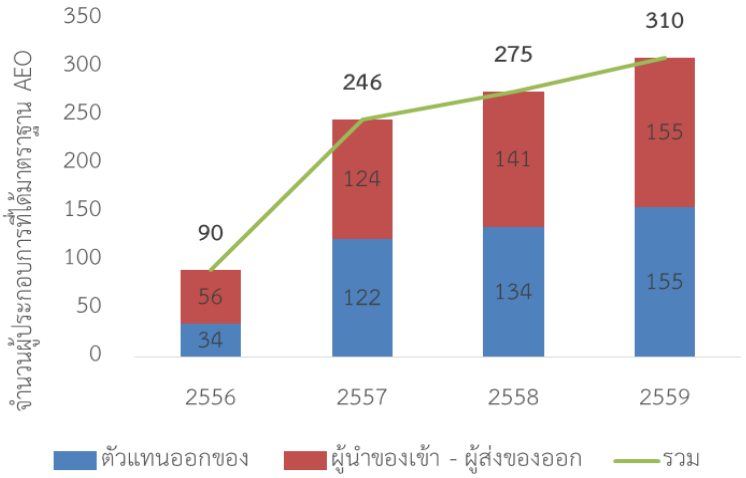


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 3.3-9 แสดงจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ ISO 9001 ในปี พ.ศ. 2556-2559

จากรูปที่ 3.3-9 พบว่าในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้ ISO 9001 จำนวน 40 ราย และลดลงในปี พ.ศ. 2557 เหลือเพียง 35 ราย โดยเพิ่มขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2558 เป็น 48 ราย และปี พ.ศ. 2559 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 107 ราย ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 67 รายเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นในทุกปี

จากการสอบถามเพิ่มเติมไปยังกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พบว่ามีจำนวนผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐาน AEO หรือ Authorized Economic Operator จากองค์กรศุลกากรโลก (World Customs Organization : WCO) ในการกำหนดกรอบมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ เรียกว่า SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (WCO SAFE FoS) โดยได้ดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งโครงการดังกล่าวนี้ยังคงมีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากจำนวนผู้ประกอบการที่ผ่านมาตรฐาน AEO ทั้งในส่วนของตัวแทนออกของและผู้นำเข้า-ส่งออก ในรูป 3.3.-10 พบว่า จำนวนผู้ประกอบการทั้งหมดผ่านมาตรฐาน AEO ในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวน 90 ราย โดยแบ่งเป็นส่วนของตัวแทนออกของจำนวน 34 ราย ผู้นำเข้า-ส่งออก 56 ราย โดยในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2558 ยังคงมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และในปี พ.ศ. 2559 จำนวนผู้ประกอบการทั้งหมดผ่านมาตรฐาน AEO รวม 310 ราย โดยแบ่งเป็นส่วนของตัวแทนออกของจำนวน 155 ราย ผู้นำเข้า-ส่งออก 155 ราย อีกทั้งมีแนวโน้มของผู้ประกอบการที่สนใจเข้าร่วมโครงการเพิ่มขึ้นทุกปี



ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง หมายเหตุ : ปี พ.ศ. 2559 ข้อมูลถึงวันที่ 8 ตุลาคม 2559

รูปที่ 3.3-10 แสดงจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐาน AEO ในปี พ.ศ. 2556-2559

(16) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 16 : พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน</u>

ค่าเป้าหมาย : เฉลี่ยปีละ 10,000 คน

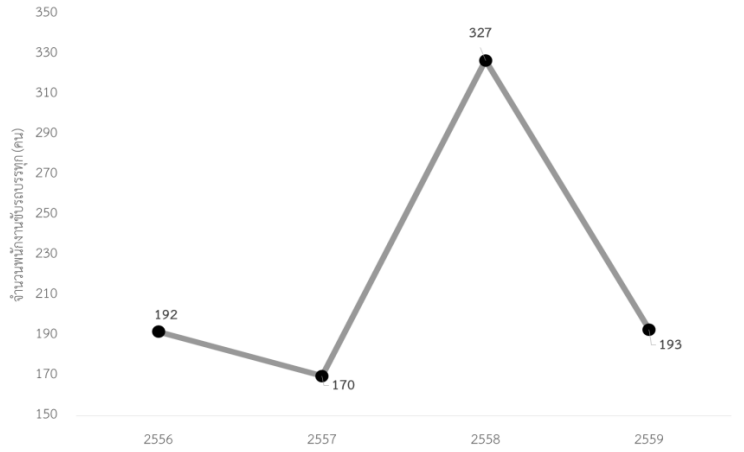
หน่วยดัชนีชี้วัด : คน

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 3 ยุทธศาสตร์ที่ 6

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากข้อมูลที่ได้รับจากแบบเก็บข้อมูลที่ได้รับการตอบกลับจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน ได้มีการจัดฝึกอบรมและพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน ให้แก่พนักงานขับรถบรรทุก ตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน โดยในแต่ละปีมีจำนวนผู้ที่ผ่านการฝึกอบรม ตามรูปที่ 3.3-11



ที่มา : กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน

รูปที่ 3.3-11 แสดงจำนวนพนักงานขับรถบรรทุกที่ผ่านการฝึกอบรม ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559

จากรูปที่ 3.3-11 พบว่าในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนพนักงานขับรถบรรทุกที่ผ่านการฝึกอบรมทั้งสิ้น 192 คน ในปี พ.ศ. 2557 มีจำนวนลดลงเหลือเพียง 170 คน และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2558 เป็นจำนวน 327 คน และลดลงอีกครั้งในปี พ.ศ. 2559 เหลือเพียง 193 คน เมื่อหาค่าเฉลี่ยจนถึงปัจจุบันพบว่า มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 220.5 คน โดยข้อมูลชุดดังกล่าวได้จากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานซึ่งอาจไม่ได้มีบทบาทหน้าที่โดยตรงในการอบรมและพัฒนาคนขับรถบรรทุก โดยแต่เดิมเป็นบทบาทหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ที่มีงบประมาณรัฐใช้เพื่อการพัฒนาโดยตรง แต่ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก ได้มีการเปลี่ยนบทบาทจากเดิมมาให้การสนับสนุนเอกชนให้ทำหน้าที่นี้แทน เช่น การจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่อบรมพนักงานขับรถแทน โดยไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณของรัฐบาลในการสนับสนุน แต่ยังมีโครงการการอบรมบางส่วนที่กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการอบรมเอง เช่น ในปี พ.ศ. 2556 มีโครงการเติมความรู้สู่ความปลอดภัย จัดอบรมแก่กลุ่มพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานขับรถบรรทุก เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีผู้เข้ารับการอบรม 117 คน ปี พ.ศ. 2557 มีโครงการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพพนักงานขับรถบรรทุกสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน จำนวน 1 รุ่น ผู้เข้ารับการอบรมจำนวน 49 ราย และในปี พ.ศ. 2558 มีโครงการอบรมพนักงานขับรถบรรทุกในส่วนกลาง จำนวน 1 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมจำนวน 53 ราย และในส่วนภูมิภาครวม 76 รุ่น จำนวน 6,373 ราย รวมมีพนักงานขับรถบรรทุกที่ผ่านการอบรมทั้งสิ้น 6,426 ราย

ในส่วนของโรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรองการกรมการขนส่งทางบกในการอบรม ในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนทั้งสิ้น 29 แห่งใน 21 จังหวัด ในปี พ.ศ. 2557 มีโรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรองการกรมการขนส่งทางบกในการอบรม ทั้งสิ้น 38 แห่งใน 27 จังหวัด เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 จำนวน 9 แห่ง และมีจังหวัดเพิ่มขึ้นจำนวน 6 จังหวัด ซึ่งมีการเก็บข้อมูลรวมของผู้ที่อบรมและผ่านการทดสอบโดยไม่แยกประเภทรถ จำนวน 50,374 ราย สูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 จำนวนร้อยละ 29.61 และในปี พ.ศ. 2558 มีโรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรองการกรมการขนส่งทางบกในการอบรมทั้งสิ้น 57 แห่งใน 32 จังหวัด เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 จำนวน 19 แห่ง และมีจังหวัดเพิ่มขึ้นจำนวน 5 จังหวัด ซึ่งมีการเก็บข้อมูลรวมของผู้ที่อบรมและผ่านการทดสอบโดยไม่แยกประเภทรถ จำนวน 77,274 ราย สูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 จำนวนร้อยละ 51.87

จึงเห็นได้ว่ามีการพัฒนาในดัชนีชี้วัดนี้อย่างต่อเนื่อง แต่ทั้งนี้ยังขาดการเก็บรายละเอียดของข้อมูล (การแยกผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมตามประเภทรถของโรงเรียนสอนขับรถเอกชน) ซึ่งจะทำให้สามารถทราบถึงข้อมูลที่แท้จริงของการพัฒนาและอาจมีค่าใกล้เคียงหรือเป็นไปตามเป้าหมายของดัชนีชี้วัดที่กำหนดไว้

(17) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 17 : อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน</u>

ค่าเป้าหมาย : เฉลี่ยปีละ 5,000 คน

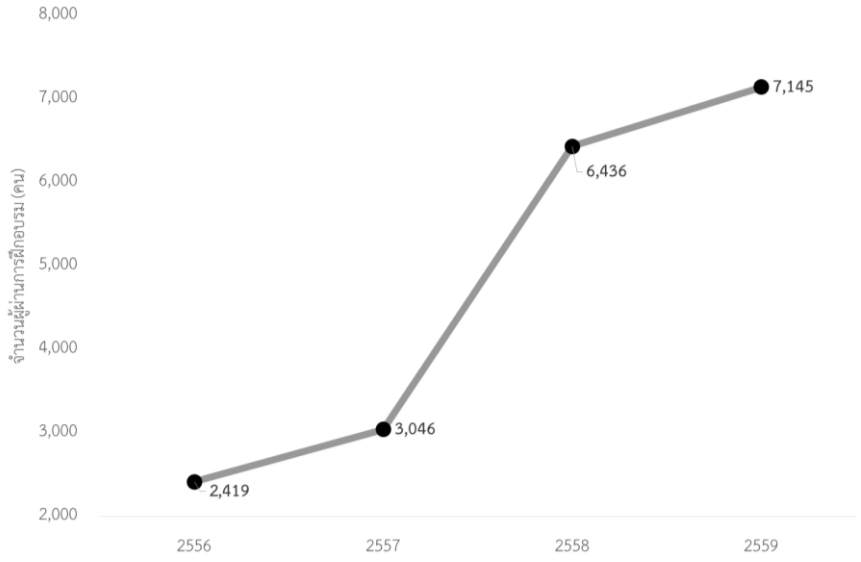
หน่วยดัชนีชี้วัด : คน

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 3 ยุทธศาสตร์ที่ 6

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากข้อมูลที่ได้จากแบบเก็บข้อมูลที่ส่งไปยังกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน ได้มีการจัดอบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเพื่อจูงใจให้มีแรงงานเข้ามาทำอาชีพทางด้านสาขาโลจิสติกส์ที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพการทำงานให้เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 นั้นได้มีจำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรม ตามรูปที่ 3.3-12 ด้านล่าง



ที่มา : กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน

รูปที่ 3.3-12 แสดงจำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559

จากรูปที่ 3.3-12 พบว่าในปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2557 มีจำนวนผู้ผ่านการอบรมเท่ากับ 2,419 และ 3,046 คน ตามลำดับ ซึ่งไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ (5,000 คน) ส่วนในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้ผ่านการอบรมเป็น 6,436 และ 7,145 คน ตามลำดับ ซึ่งมากกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยเมื่อนำมาคิดค่าเฉลี่ยรวมกันของทุกปีจนถึงปัจจุบัน มีค่าเท่ากับ 4,761.5 คน โดยต่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2560 (5,000 คน) เพียงเล็กน้อย ซึ่งมีแนวโน้มที่คาดว่าเมื่อสิ้นแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 นั้นดัชนีชี้วัดนี้จะสามารถเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

(18) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 18 : มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน</u>

ค่าเป้าหมาย : มีมาตรฐานวิชาชีพที่ชัดเจน

หน่วยดัชนีชี้วัด : จำนวนมาตรฐานวิชาชีพ

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 3 ยุทธศาสตร์ที่ 6

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

จากข้อมูลที่ได้จากแบบข้อมูลที่ส่งไปยังกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน พบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงานทางด้านโลจิสติกส์ ทั้งสิ้น 15 มาตรฐาน อาทิ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านผู้ควบคุมคลังสินค้า ผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน ผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า นักบริหารการขนส่งสินค้าทางถนน พนักงานบริหารงานโลจิสติกส์ พนักงานจัดซื้อจัดหา นักบริหารลูกค้าโลจิสติกส์ นักปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางถนน โดยมีจำนวนระดับในการอบรมอยู่ 4 ระดับ โดยมีประกาศในราชกิจจานุเบกษาอย่างชัดเจน

(19) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 19 : มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค</u>

ค่าเป้าหมาย : มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศ

หน่วยดัชนีชี้วัด : จำนวนฐานข้อมูล

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 3 ยุทธศาสตร์ที่ 7

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

พบว่า ในปัจจุบันไม่ได้มีการเก็บข้อมูลในส่วนของดัชนีชี้วัดนี้ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและงบประมาณ แต่ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนที่รับผิดชอบ เช่น ข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศของแต่ละภาคการขนส่งและข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่จัดทำโดยกระทรวงคมนาคม ข้อมูลศักยภาพพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ภาคการค้าจัดทำทุก 2 ปี และข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าจัดทำทุก 5 ปี ที่จัดทำโดย สำนักงานสถิติแห่งชาติ เป็นต้น

(20) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 20 : มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค</u>

ค่าเป้าหมาย : มีระบบติดตามประเมินผล

หน่วยดัชนีชี้วัด : จำนวนระบบติดตามประเมินผล

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 3 ยุทธศาสตร์ที่ 7

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

พบว่า ยังไม่มีการเก็บข้อมูลในส่วนของดัชนีชี้วัดนี้ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและงบประมาณ ซึ่งในปัจจุบันทาง สศช. ได้ทำการติดตามความคืบหน้าผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง เป็นต้น เพื่อทดแทนการจัดทำดัชนีชี้วัดในส่วนนี้

(21) <u>ดัชนีชี้วัดที่ 21 : องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต</u>

ค่าเป้าหมาย : มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชน

หน่วยดัชนีชี้วัด : จำนวนผลการศึกษา

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์ : ภารกิจที่ 3 ยุทธศาสตร์ที่ 7

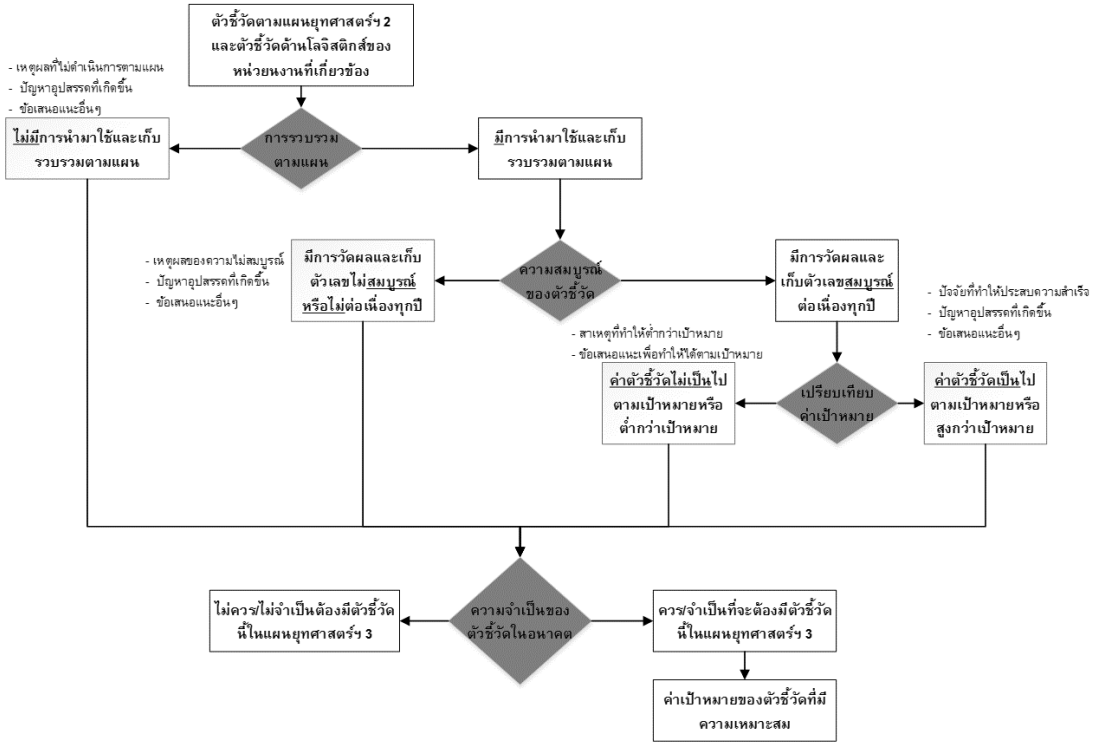
หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ผลการเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัด :

พบว่า เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและงบประมาณ ทำให้ยังไม่มีการดำเนินการรวบรวมข้อมูลผลการศึกษาหรือโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่อย่างไรก็ตาม มีจำนวนช่องทางให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมขับเคลื่อนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์หลากหลายช่องทาง และที่ผ่านมาได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนเป็นอย่างดีในการประสานการดำเนินการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

3.4 ผลการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พร้อมรวบรวมข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ

จากการรวบข้อมูลดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จากแบบเก็บข้อมูล (ตามภาคผนวก ก-4) จะนำเอาข้อมูลที่ได้วิเคราะห์ โดยอาศัย Decision Tree Analysis เป็นเครื่องมือในการแบ่งกลุ่มดัชนีชี้วัด ตามรูปที่ 3.4-1



รูปที่ 3.4-1 Decision Tree Analysis ในการประเมินผลดัชนีชี้วัด

3.4.1 ผลการประเมินดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ในปัจจุบัน เนื่องจากยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ซึ่งจะสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2560 จึงยังไม่สามารถสรุปความสำเร็จของดัชนีชี้วัดตามเป้าหมายที่วางไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ได้อย่างชัดเจน ทางที่ปรึกษาจึงได้ทำการประเมินดัชนีชี้วัดตามความสมบูรณ์ของการเก็บรวบรวมข้อมูลและแนวโน้มของดัชนีชี้วัดเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ (1) ดัชนีชี้วัดที่ไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (2) ดัชนีชี้วัดที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล แต่ยังขาดความสมบูรณ์ครบถ้วน หรือมีการเก็บดัชนีชี้วัดตัวอื่นทดแทน (3) ดัชนีชี้วัดที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนทุกปี และมีแนวโน้มต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในปี พ.ศ. 2560 และ (4) ดัชนีชี้วัดที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนทุกปี และมีแนวโน้มเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในปี พ.ศ. 2560 โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ดัชนีชี้วัดที่ไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ดัชนีชี้วัดที่ไม่ได้มีการจัดทำหรือรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัด จากหน่วยงานที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 5 ดัชนีชี้วัด ดังต่อไปนี้

1) ดัชนีชี้วัดที่ 2 : มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560

สาเหตุ : เนื่องจากไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดเก็บข้อมูลเหล่านี้โดยตรง ซึ่งทาง สศช. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของข้อมูลที่นำมาจัดทำเป็นดัชนีชี้วัดทางด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบเพื่อจัดเก็บข้อมูลดังกล่าว พร้อมทั้งดำเนินการหาหน่วยงานที่มีความพร้อมในการรับผิดชอบการเก็บข้อมูล

ข้อเสนอแนะ : ควรมีการขอข้อมูลมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากหน่วยงานที่มีข้อมูล เช่น กระทรวงพาณิชย์ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล ที่มีข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้นเพื่อวิเคราะห์แนวโน้มมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

2) ดัชนีชี้วัดที่ 7 : อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประตูการค้าหลัก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น

สาเหตุ: ยังไม่มีการตรวจวัดอัตราความแออัดของผู้ใช้บริการ ณ ประตูการค้าหลัก โดยยังขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งวิธีการในการตรวจวัด

ข้อเสนอแนะ : ควรมีการตรวจวัดอัตราความแออัดของผู้ใช้บริการ ณ ประตูการค้าหลักต่างๆ เพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุความแออัด เช่น ความไม่เพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับผู้ใช้บริการ ขั้นตอนวิธีการทำงานที่ซับซ้อน หรือใช้เวลานาน เป็นต้น

3) ดัชนีชี้วัดที่ 19 : มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค

สาเหตุ : ข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและงบประมาณ

การแก้ไขปัญหา : หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดเก็บข้อมูล มีการเก็บข้อมูลในส่วนที่ตนเองรับผิดชอบ เช่น กระทรวงคมนาคมจัดเก็บข้อมูลสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ สำนักงานสถิติแห่งชาติจัดเก็บข้อมูลศักยภาพพื้นฐานระบบโลจิสติกส์การค้าและข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ : ควรเร่งจัดทำระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากมีความสำคัญต่อการรวบรวมข้อมูล เพื่อนำมาวิเคราะห์การดำเนินงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกันอย่างเป็นโครงข่าย เพื่อให้ทุกภาคส่วนสามารถนำข้อมูลไปใช้พัฒนากระบวนการทำงาน แต่ทั้งนี้เนื่องจากมีข้อมูลหลายมิติการจัดทำฐานข้อมูลมีความจำเป็นต้องสนับสนุนทรัพยากรทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรจำนวนมาก

4) ดัชนีชี้วัดที่ 20 : มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค

สาเหตุ : ข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและงบประมาณ

การแก้ไขปัญหา : ใช้วิธีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อเสนอแนะ : ควรสร้างกลไกในการติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับมหภาคเพิ่มเติมจากเดิมซึ่งมี กบส.เป็นผู้ดำเนินการ รวมทั้งใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในการติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับมจุลภาค ซึ่งสามารถเห็นความคืบหน้าและปัญหาอุปสรรคของการดำเนินโครงการต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว แต่เนื่องจากข้อมูลที่รวบรวมและวิเคราะห์มาจากหลายหน่วยงานและมีหลายมิติการพัฒนาระบบติดตามให้มีความครบถ้วนทุกมิติจะต้องสนับสนุนทรัพยากรทั้งด้านเวลางบประมาณ และบุคลากร

5) ดัชนีชี้วัดที่ 21 : องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต

สาเหตุ : ข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและงบประมาณ และปัจจุบันมีช่องทางให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในหลายช่องทาง

ข้อเสนอแนะ : ควรศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต เพื่อให้สามารถถ่ายโอนภารกิจการนำและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์จากองค์กรภาครัฐไปสู่ภาคเอกชนได้ภายใน 10 ปี ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

(2) ดัชนีชี้วัดที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล แต่ยังขาดความสมบูรณ์ครบถ้วน หรือมีการเก็บดัชนีชี้วัดตัวอื่นทดแทน

ดัชนีชี้วัดที่ได้มีการจัดทำหรือรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัด แต่ยังขาดความสมบูรณ์ครบถ้วน มีความล่าช้า หรือมีการเก็บดัชนีชี้วัดอื่นๆ ทดแทน จากหน่วยงานที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 5 ดัชนีชี้วัด

1) ดัชนีชี้วัดที่ 1 : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี พ.ศ. 2560 ไม่เกินร้อยละ 12

ประเด็นความไม่สมบูรณ์ : ต้นทุนโลจิสติกส์ ณ ปัจจุบันมีข้อมูลเฉพาะในส่วนของปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2557 ส่วนของข้อมูลในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2559 ยังอยู่ระหว่างการประมวลผล

สาเหตุ : เนื่องจากการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทยจะล่าช้ากว่าปีที่ประกาศ GDP ของประเทศประมาณ 1 ปี เนื่องจากข้อมูลทุติยภูมิหลายรายการที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ รวมถึงข้อมูล GDP ต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 8-10 เดือน ในการจัดทำและตรวจสอบความถูกต้อง โดย สศช. มีจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP เป็นประจำต่อเนื่องทุกปี

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบัน พบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ยังมีค่าคงที่ร้อยละ 14.2 ซึ่งยังสูงกว่าค่าเป้าหมาย เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น และผู้ประกอบการยังคงนิยมใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก ประกอบกับโครงการพัฒนาการขนส่งทางราง ทางลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่ง ซึ่งสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในโหมดการขนส่งที่ประหยัด ได้เริ่มมีการจัดสรรงบประมาณและพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยคาดว่าหลังจากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวแล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลงอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะ : ควรมีการศึกษาแนวทาง/วิธีการจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยอาจจะจัดทำควบคู่ไปกับข้อมูล GDP ของประเทศ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวางแผนการทำงานในปีต่อๆ ไปได้อย่างรวดเร็ว

2) ดัชนีชี้วัดที่ 3 : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง)

ประเด็นความไม่สมบูรณ์ : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย มีข้อมูลเฉพาะในส่วนของปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2557 ส่วนของข้อมูลในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2559 ยังอยู่ระหว่างการประมวลผล

สาเหตุ : เนื่องจากการวิเคราะห์ข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรม ใช้ข้อมูลของแบบสำรวจ รง.9 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ทำให้จำเป็นต้องรอการอนุเคราะห์ข้อมูลจากผู้ประกอบการ/โรงงานทั่วประเทศ ซึ่งมีจำนวนมากและใช้เวลาในการรวบรวมและประมวลผลค่อนข้างนาน

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบัน พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมเป้าหมายในปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2557 ค่าสูงขึ้นเนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์หลักมาจากภาคการขนส่ง ซึ่งโดยส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ประกอบกับการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของค่าน้ำมันดีเซลในปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2557 ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายมีค่าสูงขึ้น แต่ค่าแนวโน้มในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2559 คาดว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายลดลง จากการปรับตัวลงของราคาน้ำมันดีเซล และอาจคงตัวหรือปรับตัวขึ้น-ลงเพียงเล็กน้อย ในปี พ.ศ. 2560 เนื่องจากการคงที่ของราคาน้ำมันดีเซล และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่จะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม ยังไม่มีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2560

ข้อเสนอแนะ : ควรสร้างแรงจูงใจ ให้แก่ผู้ประกอบการในการให้ความร่วมมือ อนุเคราะห์ข้อมูลตลอดจนชี้ให้เห็นถึงประโยชน์และความสำคัญของข้อมูลเหล่านั้น รวมถึงการระบุกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายให้ชัดเพื่อให้ง่ายในการเก็บและติดตามดัชนีชี้วัด

3) ดัชนีชี้วัดที่ 4 : ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้น

ประเด็นความไม่สมบูรณ์ : ข้อมูลของกระทรวงอุตสาหกรรมอยู่ระหว่างการประมวลผลข้อมูล จึงทำให้ยังไม่สามารถให้ข้อมูลแก่ที่ปรึกษาได้

สาเหตุ : เนื่องจากอยู่ในขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล การจัดทำโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและสอบถามลูกค้าหรือผู้ใช้บริการในอุตสาหกรรมต่างๆ

ข้อเสนอแนะ : ควรเร่งรัดทำข้อมูลสรุป ตามดัชนีชี้วัดเป็นประจำทุกปี

4) ดัชนีชี้วัดที่ 11 : Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี

ประเด็นความไม่สมบูรณ์ : ตามดัชนีชี้วัดที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 มีการกำหนดหน่วยของดัชนีชี้วัดเป็น**<u>อันดับ</u>** ซึ่งในการดำเนินงานจริงดัชนีชี้วัด TRS มีหน่วยเป็น**<u>ระยะเวลา</u>**ในการดำเนินงาน โดยไม่มีการจัดอันดับ

สาเหตุ : ตามมติที่ประชุมอธิบดีศุลกากรอาเซียน-ญี่ปุ่น ต้องการให้การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเอเชียเป็นไปอย่างราบรื่น จึงกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าตามแนวทางขององค์การศุลกากรโลกแต่ไม่มีการจัดอันดับ TRS

การแก้ไขปัญหา : มีการจัดทำโครงการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study : TRS) ตามมติที่ประชุม ทำให้มีการตรวจวัดทุก 2 ปี ตามประตูการค้าหลักของประเทศไทย

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบัน พบว่าค่าระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้ามีค่าลดลงทุกปี รายละเอียดหัวข้อที่ 3.3 ซึ่งคาดว่าในอนาคตหากมีการตรวจวัดค่าอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นจะทำให้ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้ามีค่าลดลง

ข้อเสนอแนะ : ควรกำหนดหน่วยตัวชี้วัดให้สอดคล้องตามหลักการและวิธีการของ TRS ซึ่งตรวจวัดค่าระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าเป็นประจำทุกปี หรือ ทุก 2 ปี และตรวจวัดค่าไปยังประตูการค้าอื่นๆ ที่สำคัญ เช่น ด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นต้น รวมถึงก่อนการจัดทำดัชนีชี้วัดควรทำการศึกษาถึงข้อมูล รูปแบบข้อมูล หรือหน่วยที่ใช้ในดัชนีชี้วัด เพื่อให้ผลของดัชนีชี้วัดออกมาในรูปแบบที่ต้องการและเป็นความจริง

5) ดัชนีชี้วัดที่ 13 : ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลัก และด่านการค้าชายแดน

ประเด็นความไม่สมบูรณ์ : ตามดัชนีชี้วัดที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 กำหนดให้มีการตรวจวัดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และถ่ายลำ ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดน แต่ในปัจจุบัน พบว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการตรวจวัดค่าเฉพาะในส่วนของการขนส่งส่งออก-นำเข้าเท่านั้น ยังไม่มีการตรวจวัดในส่วนของสินค้าถ่ายลำ และส่วนของท่าเรือแหลมฉบังมีการจับเวลาในส่วนของสายเรือที่ทำการเทียบท่า แต่ในส่วนของรถบรรทุกที่ส่ง-รับสินค้าจากท่าเรือมีการเก็บข้อมูลในรูปของร้อยละจำนวนรถบรรทุกที่ใช้เวลาต่ำกว่าที่กำหนดเท่านั้น รวมถึงยังไม่มีการตรวจวัดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และถ่ายลำบริเวณด่านชายแดน

สาเหตุ : ในระยะแรกมุ่งเน้นไปที่ประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง และสนามบินสุวรรณภูมิเป็นหลัก เนื่องจากมีมูลค่าการค้าและปริมาณการขนส่งสินค้าสูง

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบัน พบว่าค่าระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และถ่ายลำของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีค่าคงที่ ส่วนท่าเรือแหลมฉบังในการขนถ่ายสินค้า ขึ้น-ลงเรือมีระยะเวลาที่ลดลง แต่ร้อยละการขนส่งของรถบรรทุกที่ใช้เวลาต่ำกว่าที่กำหนดไว้ มีค่าลดต่ำลง ดังรายละเอียดหัวข้อที่ 3.3 ซึ่งคาดว่าในอนาคตน่าจะมีระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่ ณ ประตูการค้าทั้งสอง เพิ่มสูงขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ควรมีการจัดทำโครงการเพื่อให้เกิดการตรวจวัดระยะเวลาการนำเข้า-ส่งออกทั้งกระบวนการ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ขั้นตอนที่ทำให้เกิดปัญหาการล่าช้าของกระบวนการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งสามารถนำไปสู่การแก้ไขปัญหาเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออก ทางด้านดัชนีชี้วัด ควรมีการระบุถึงประตูการค้าที่ชัดเจน เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ด่านสะเดา เป็นต้น

ที่ต้องการเก็บข้อมูลเพื่อไม่เกิดการตีความที่ผิดพลาดของผู้รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล

(3) ดัชนีชี้วัดที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนทุกปี และมีแนวโน้มต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในปี พ.ศ. 2560

ดัชนีชี้วัดที่ได้มีการจัดทำหรือรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดครบถ้วนทุกปี แต่ค่าที่ได้นั้นมีแนวโน้มไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พบว่ามีด้วยกันทั้งสิ้น 4 ดัชนีชี้วัด ดังต่อไปนี้

1) ดัชนีชี้วัดที่ 10 : การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี

สาเหตุ : ปี พ.ศ. 2559 อันดับลดลงจากปี พ.ศ. 2558 เนื่องจากทางธนาคารโลกมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีชี้วัดในการประเมินทางด้าน Trading Across Border ดังแสดงในหัวข้อ 3.4.1 รวมถึงการเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดอันดับจากแบบเปอร์เซ็นต์ (Percentile) เป็นแบบเทียบเคียงกับประเทศที่มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดและด้อยที่สุด (Distance to Frontier) โดยเมื่อใช้เกณฑ์ดัชนีชี้วัดทางด้านความอำนวยความสะดวกทางการค้าของปี พ.ศ. 2559 มาใช้ตรวจวัดในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยจะอยู่ในอันดับที่ 55 โดยในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 56 ลดลงจากเดิม 1 อันดับ ซึ่งเป็นการลดลงเพียงเล็กน้อย อีกทั้งเป้าหมายของดัชนีชี้วัดมีการเปรียบเทียบให้อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี ดังนั้น เมื่อมีการลดลงของอันดับในปีใดปีหนึ่งจะส่งผลให้ดัชนีชี้วัดนี้ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่า ก่อนมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมินรวมถึงการวิธีการจัดอันดับในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยมีอันดับ Trading Across Border Indicator ค่อนข้างคงที่ในทุกปี เนื่องจากการตรวจวัดค่าทั้งทางด้านเวลา และค่าใช้จ่ายของประเทศไทยมีค่าคงที่เกือบทุกด้าน เป็นผลให้ประเทศอื่นๆ มีการพัฒนาและล้ำหน้าประเทศไทยไปอยู่ในอันดับที่สูงกว่า แต่ในอนาคตเมื่อการพัฒนาระบบ NSW ในประเทศไทยเสร็จสมบูรณ์ อาจมีส่วนช่วยให้ระยะเวลาในการดำเนินการทางศุลกากรลดลง แต่อาจส่งผลไม่ทันในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 นี้ ทำให้ดัชนีชี้วัดนี้มีแนวโน้มที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่ทั้งนี้ควรคำนึงการพัฒนาทางด้านมิติค่าใช้จ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้องในดัชนีชี้วัดนี้เช่นเดียวกัน

ข้อเสนอแนะ : ควรใช้ดัชนีชี้วัดอื่น ๆ เช่น ระยะเวลาในการดำเนินการนำเข้า-ส่งออก หรือด้านค่าใช้จ่ายในการนำเข้า-ส่งออก โดยเทียบกันในแต่ละปี ให้มีค่าลดลงในแต่ละปีอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น

2) ดัชนีชี้วัดที่ 12 : สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ได้อย่างบูรณาการภายในปี พ.ศ. 2560

สาเหตุ : เนื่องจากดัชนีชี้วัดมีความหมายกว้าง และครอบคลุมทั้งระบบ NSW ซึ่งปัจจุบันสามารถเชื่อมต่อระบบ NSW ได้เฉพาะในระดับหน่วยงานภาครัฐ (G2G) เท่านั้น และยังมีบางหน่วยงานที่ไม่สามารถดำเนินงานผ่านทางระบบNSW ครบทุกรหัสสินค้า และอยู่ในระหว่างการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเชื่อมต่อกับระบบ NSW (B2G)

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบัน พบว่ามีการติดตามการทำงานและเร่งรัดหน่วยงานภาครัฐให้ดำเนินการเชื่อมต่อระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกรหัสสินค้า และมีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเชื่อมต่อกับระบบ NSW (B2G) พบว่ามีผู้ประกอบการที่ให้ความสนใจเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ยังต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนาระบบให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วน ส่งผลให้แนวโน้มของดัชนีชี้วัดนี้อาจไม่สำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2560

ข้อเสนอแนะ : เร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีการดำเนินการเชื่อมโยงระบบอย่างรวดเร็วและครบถ้วน พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเห็นถึงความสะดวกรวดเร็วและหันมาดำเนินการผ่านระบบ NSW มากยิ่งขึ้น รวมถึงควรมีการอธิบายความชัดเจนของดัชนีชี้วัดที่เหมาะสม หรือกำหนดกรอบดัชนีชี้วัดให้ชัดเจน เนื่องจากในปัจจุบันมีความหมายกว้างและคลุมเครือ เช่น จำนวนหน่วยงานที่สามารถทำการเชื่อมโยงระบบ NSW ได้อย่างครบถ้วน ทุกรหัสสินค้า หรือ จำนวนผู้ประกอบการที่มีการทำธุรกรรมผ่านทางระบบ NSW มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น

3) ดัชนีชี้วัดที่ 9 : สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี พ.ศ. 2560

สาเหตุ : จากข้อมูลที่แสดงในหัวข้อ 3.3 จะพบว่าการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีปริมาณการขนส่งมากกว่าค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ แต่การขนส่งทางลำน้ำต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ เนื่องจากการขนส่งทางลำน้ำขึ้นอยู่กับปัจจัยและสภาพแวดล้อมที่หลากหลาย เช่น ปัญหาภัยแล้ง ทำให้มีข้อจำกัดในการขนส่ง ไม่สามารถใช้เรือที่มีความลึกทำการขนส่งได้ หรือเกิดการหยุดการขนส่งได้ รวมถึงดัชนีชี้วัดมีการกำหนดผลรวมกันทั้ง 2 ส่วน ทำให้ในกรณีการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเป็นไปตามเป้าหมาย แต่การขนส่งทางลำน้ำไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อาจจะทำให้ดัชนีชี้วัดนี้ไม่เป็นไปตามเป้าหมายได้

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่า ในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2558 การขนส่งขนส่งทางลำน้ำ และทางน้ำชายฝั่งมีสัดส่วนที่คงที่ แม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำจะมีปริมาณที่สูงขึ้นจากการขยายตัวของเศรษฐกิจ แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้าของประเทศไทยส่วนใหญ่ยังใช้ทางถนนเป็นหลัก รองลงมาคือขนส่งทางน้ำ

ทำให้คาดว่าแนวโน้มของดัชนีชี้วัดนี้อาจไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2560

ข้อเสนอแนะ : ควรกำหนดดัชนีชี้วัดให้แยกออกจากกันอย่างชัดเจน หรือรวมเป็นสัดส่วนการขนส่งทางน้ำที่มีค่าเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงเพิ่มดัชนีชี้วัดที่บ่งบอกสัดส่วนของภาคการขนส่งอื่นๆ เช่น สัดส่วนการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น หรือสัดส่วนการขนส่งทางถนนลดลง เป็นต้น

4) ดัชนีชี้วัดที่ 16 : พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน

สาเหตุ : เนื่องจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานไม่ได้รับผิดชอบทางด้านการฝึกอบรมคนขับรถโดยตรง ทำให้โครงการที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมคนขับรถนั้นมีจำนวนน้อย จึงเป็นผลให้จำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรมรถบรรทุกมีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย ส่วนทางด้านกรมการขนส่งทางบกนั้น ในอดีตมีบทบาทและหน้าที่ในการทำส่วนนี้โดยตรง แต่ปัจจุบันมีการให้ภาคเอกชนมารับหน้าที่แทน ในขณะที่ทางกรมการขนส่งทางบกจะมีหน้าที่เป็นเพียงผู้กำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของทางกรมเท่านั้น เช่น การอบรมโดยผ่านโรงเรียนสอนขับรถภาคเอกชน ซึ่งจากการเก็บข้อมูลพบว่าไม่ได้มีการแยกประเภทของผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมตามประเภทรถ ทำให้ไม่มีข้อมูลในการนำมาแสดงดัชนีชี้วัดในส่วนนี้เพิ่มเติม เป็นต้น

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่าจากข้อมูลกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ค่าเฉลี่ยของผู้ผ่านการฝึกอบรมพนักงานรถบรรทุกต่อปี อยู่ที่ 220.5 คน แต่เมื่อรวมกับข้อมูลกรมการขนส่งทางบกที่ระบุว่าเป็นโครงการพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกจะมีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 1,868.5 คน ซึ่งยังต่ำกว่าค่าเป้าหมายอยู่มาก และมีความเป็นไปได้ยากในการทำให้สำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2560

ข้อเสนอแนะ : การเก็บข้อมูลที่รับจากภาคเอกชนหรือหน่วยงานในกำกับดูแล ควรมีการจำแนกรายละเอียดของผู้ผ่านการฝึกอบรมตามประเภทรถ เพื่อที่จะนำมาเป็นข้อมูลที่สามารถใช้ประโยชน์ได้ และควรปรับค่าเป้าหมายลดลงให้สามารถสอดคล้องกับความเป็นจริงโดยคำนึงถึงศักยภาพและขีดความสามารถในการทำงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้วย รวมถึงเพิ่มดัชนีชี้วัดทางพัฒนาบุคลากรภาคอื่นๆ เพิ่มเติมนอกเหนือจากภาคการขนส่งอย่างเดียวเท่านั้น เช่น พนักงานขับรถไฟเพื่อรองรับการขนส่งทางรางที่เพิ่มมากขึ้นตามโครงสร้างพื้นฐานที่วางไว้ และควรมีการศึกษาตลาดความต้องการบุคลากรจากภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถพัฒนาบุคลากรมาตอบสนองได้อย่างชัดเจน เป็นต้น

(4) ดัชนีชี้วัดที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนทุกปี และมีแนวโน้มเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในปี พ.ศ. 2560

ดัชนีชี้วัดที่ได้มีการจัดทำหรือรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดครบถ้วนทุกปี และค่าที่ได้นั้นมีแนวโน้มเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พบว่า มีทั้งสิ้น 7 ดัชนีชี้วัด ดังต่อไปนี้

1) ดัชนีชี้วัดที่ 5 : มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ : มีการสนับสนุนการพัฒนาและเพิ่มจำนวนสถาบันเกษตรกรอย่างต่อเนื่อง เช่น การมีศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ (CDC) ในทุกจังหวัด เป็นต้น

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่าในปี พ.ศ. 2556-2558 ปริมาณสถาบันเกษตรกรมีค่าเพิ่มสูงขึ้น แต่ในปี พ.ศ. 2559 มีค่าคงที่ อันเนื่องมาจากมีสถาบันการเกษตรกรคลอบคลุมในทุกพื้นที่สำคัญเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นคาดว่า ในปี พ.ศ. 2560 แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของสถานบันเกษตรกร อาจคงที่หรือปรับตัวขึ้นเล็กน้อยจากเดิม

ข้อเสนอแนะ : ควรมีการวัดทางด้านปริมาณอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น เช่น รายได้จากธุรกิจสินค้าทางการเกษตร สัดส่วนความเสียหายจากการขนส่ง เป็นต้น รวมถึงควรมุ่งเน้นพัฒนาดัชนีชี้วัดทางด้านคุณภาพของสถาบันเกษตรกรควบคู่กันไปด้วย

2) ดัชนีชี้วัดที่ 6 : มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดนในตลาดคู่ค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ : การขยายตัวของเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าฝั่งตะวันตก (เมียนมา) มีปริมาณที่สูงขึ้น อีกทั้งยังเป็นทางผ่านในการส่งสินค้าไปยังประเทศจีนที่เป็นตลาดขนาดใหญ่มีความต้องการในสินค้าเกษตรกรรม อุปโภคบริโภคเป็นจำนวนมาก

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่าในปี พ.ศ. 2556-2558 มูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตก มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการค้าบริเวณด่านชายแดน ซึ่งคาดว่าในปี พ.ศ. 2559–2560 แนวโน้มของมูลค่าการค้าชายแดนฝั่งตะวันตกนั้นจะมีมูลค่าที่สูงขึ้น อันเนื่องมาจากการเปิดประเทศของเมียนมาทำให้การเติบโตของเศรษฐกิจสูงขึ้น และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีนที่เป็นอีกหนึ่งคู่ค้าสำคัญของไทย

ข้อเสนอแนะ : เป็นตัวชี้วัดที่มีความเหมาะสมที่จะระบุไว้ในแผนการพัฒนาฉบับถัดไป เนื่องจากเป็นโอกาสที่สำคัญของประเทศไทยในการขยายตลาดการค้าทางตะวันตก แต่ควรมีดัชนีชี้วัดที่ระบุถึงปริมาณสินค้าที่ส่งจากไทยไปยังจุดหมายปลายทางของสินค้า (จีน เมียนมา) อย่างชัดเจน เพื่อแสดงถึงการเป็นตลาดคู่ค้าที่สำคัญกับประเทศไทย เช่น ปริมาณสินค้าจากไทย-เมียนมา ปริมาณสินค้าจากไทย-จีน ปริมาณสินค้าผ่านแดน เป็นต้น ทางด้านดัชนีชี้วัดควรมีการระบุถึงประตูการค้าที่ชัดเจน เช่น ด่านแม่สอด ด่านแม่สาย เป็นต้น หรือระบุประเทศคู่ค้า เช่น เมียนมา ที่ต้องการเก็บข้อมูลเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตีความที่ผิดพลาดของผู้รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล เป็นต้น

3) ดัชนีชี้วัดที่ 8 : ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ : การเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศของไทยมีค่าที่สูงขึ้น โดยเฉพาะการค้าชายแดน ยังมีการเติบโตที่สูงอย่างต่อเนื่อง และการขนส่งทางน้ำผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตที่สูงมาก เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ที่เริ่มดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่า ในปี พ.ศ. 2556-2558 **ปริมาณ** การขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักมีเพิ่มมากขึ้น เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ แต่**มูลค่า**ทางการค้า ณ ประตูการค้าหลัก ในปัจจุบันลดลง แต่เมื่อดูจากการเติบโตของการค้าชายแดนมีการเติบโตที่สูงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ควรทำการสนับสนุนสินค้าที่มูลค่าทางการค้าสูงให้มากขึ้น หรือส่งเสริมการขนส่งที่มากขึ้น ซึ่งอาจจะทำให้มูลค่าการขนส่งนั้นมีปริมาณที่สูงขึ้นเช่นเดียวกัน ดัชนีชี้วัดนี้จึงมีแนวโน้มที่จะสามารถเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดในปี พ.ศ. 2560

ข้อเสนอแนะ : สนับสนุนการเปิดตลาดสินค้าใหม่ๆ และส่งเสริมการส่งออกไปยังตลาดประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียน เพื่อกระตุ้นการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศ และควรมีการแยกดัชนีชี้วัดระหว่างปริมาณและมูลค่าออกจากกันอย่างชัดเจน รวมถึงการแยกตามตลาดคู่ค้าของประเทศไทย เช่น ประเทศเพื่อนบ้าน ภูมิภาคอาเซียน จีน สหภาพยุโรป หรือ อเมริกา เป็นต้น และแยกตามภาคการขนส่ง เช่น ทางบก น้ำ อากาศ เป็นต้น ทางด้านดัชนีชี้วัด ควรมีการระบุถึงประตูการค้าที่ชัดเจน เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ด่านสะเดา ที่ต้องการเก็บข้อมูล เพื่อไม่เกิดการตีความที่ผิดพลาดของผู้รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล เป็นต้น

4) ดัชนีชี้วัดที่ 14 : จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ : มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เล็งเห็นถึงโอกาสในตลาดของประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังเติบโตมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในส่วนของประเมียนมา และ สปป.ลาว เนื่องจากมีความนิยมในสินค้าอุปโภคบริโภคของประเทศไทย รวมถึงการเปิดประเทศที่ทำให้เกิดโอกาสในการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้น

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบัน พบว่าข้อมูลที่ผ่านมามีจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการในประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียนมีจำนวนเพิ่มขึ้น ในระหว่างปี พ.ศ. 2557-2559 โดยค่าที่ได้ในปี พ.ศ. 2559 (ม.ค.-ก.ย.) พบว่ามีค่าถึง 1,000 ราย ซึ่งสูง

กว่าปี พ.ศ. 2556 ทำให้แนวโน้มของดัชนีชี้วัดอาจเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะ : ควรมีการกำหนดนโยบายในการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคอาเซียนให้มีความสะดวกในการให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อกระตุ้นให้มีจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการเพิ่มมากขึ้น ด้านดัชนีชี้วัดควรมีระบุแยกรายละเอียดจำนวนผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ลงไปในรายประเทศที่สามารถเข้าไปทำธุรกิจได้เพื่อบ่งบอกถึงความยากง่าย ปัญหาอุปสรรคในการทำธุรกิจของแต่ละประเทศ

5) ดัชนีชี้วัดที่ 15 : จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ : การสนับสนุนการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่องของทางหน่วยงานที่รับผิดชอบและมีการสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ประกอบการ เช่น สิทธิพิเศษต่างๆ ที่ได้รับภายหลังจากการได้รับ Certificates เป็นต้น

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่า ในปี พ.ศ. 2556-2559 จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้รับ Certificates นั้นมีค่าเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ไม่ว่าจะเป็นทางด้าน ISO9001 หรือ AEO รวมถึงความต่อเนื่องของโครงการที่ให้การสนับสนุน คาดว่าจะมีจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้รับ Certificates เพิ่มสูงขึ้นในทุกปี ทำให้ดัชนีชี้วัดนี้สามารถเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดในปี พ.ศ. 2560

ข้อเสนอแนะ : ควรมีการจัดเก็บข้อมูลในส่วนของ Certificates อื่นๆที่มีความสำคัญในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เพิ่มเติม เพื่อพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีศักยภาพในการแข่งขันในระดับนานาชาติให้สูงยิ่งขึ้น และควรมีการระบุถึง Certificates ต่างๆ ที่จะนำมาเป็นดัชนีชี้วัดให้ชัดเจน เพื่อป้องกันการตีความที่ผิดพลาดในการรวบรวมข้อมูลผลของดัชนีชี้วัด

6) ดัชนีชี้วัดที่ 17 : อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน

ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ : เนื่องจากมีมาตรฐานหลักสูตรการฝึกอบรมที่ชัดเจน รวมถึงความปริมาณต้องการของตลาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพิ่มสูงขึ้น ทำให้เกิดความสนใจและเข้าร่วมการอบรมหลักสูตรต่างๆ เพิ่มมากขึ้น

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่า ในปี พ.ศ. 2556-2559 จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรม มีค่าเฉลี่ยแต่ละปี อยู่ที่ 4,761.5 คน ซึ่งต่างจากค่าเป้าหมายเพียงเล็กน้อย อีกทั้งจำนวนผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมมีค่าเพิ่มขึ้นในทุกปี และมีแนวโน้มว่าในปี พ.ศ. 2560 จะมีจำนวน

ผู้ผ่านการฝึกอบรมสูงขึ้น ทำให้ดัชนีชี้วัดดังกล่าว มีแนวโน้มที่จะสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในปี พ.ศ. 2560

ข้อเสนอแนะ : ควรกำหนดดัชนีชี้วัดในการอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ แบ่งตามประเภทการทำงานทางด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน เช่น ภาคการขนส่ง ภาคคลังสินค้า เป็นต้น

7) ดัชนีชี้วัดที่ 18 : มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน

ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ : การให้ความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ โดยการกำหนดหลักสูตรการอบรมและพัฒนาฝีมือแรงงาน หรือการกำหนดมาตรฐานฝีมือแรงงานในราชกิจจานุเบกษาอย่างชัดเจน

แนวโน้มของดัชนีชี้วัด : จากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบันพบว่า ในปี พ.ศ. 2556-2559 มีจำนวนหลักสูตรและมาตรฐานฝีมือแรงงานจำนวนทั้งสิ้น 15 หลักสูตร จากแนวโน้มของตัวดัชนีชี้วัด ในปี พ.ศ. 2560 พบว่าจำนวนหลักสูตรและมาตรฐานวิชาชีพอาจจะมีค่าคงที่ เนื่องจากการประกาศหลักสูตรต่างๆ เพิ่มเติมต้องมีการอนุมัติออกมาในส่วนของราชกิจจานุเบกษาอย่างชัดเจน

ข้อเสนอแนะ : ควรมีดัชนีชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของหลักสูตร หรือมาตรฐานวิชาชีพ สะท้อนถึงคุณภาพของผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรหรือมาตรฐานวิชาชีพต่างๆ และควรมีดัชนีชี้วัดที่สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาหลักสูตร หรือวิชาชีพความต้องการของตลาดแรงงานภาคเอกชนได้แท้จริง

3.4.2 ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในภาพรวมของการประเมินดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

การผลสรุปการประเมินดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่ปรึกษาได้มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับดัชนีชี้วัดในการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

(1) ด้านการกำหนดดัชนีชี้วัด

1) ควรมีการปรับปรุงเรื่องความหมายและความชัดเจนของดัชนีชี้วัดที่ปรากฏในแผนฯ รวมถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยมีการหารือร่วมกันระหว่างการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 เพื่อให้หน่วยงานตระหนักถึงความสำคัญในการจัดเก็บดัชนีชี้วัด และผู้จัดทำแผนรู้ถึงขีดความสามารถและขอบเขตในการทำงานของแต่ละหน่วยงานในการจัดเก็บข้อมูลดัชนีชี้วัด

2) การเก็บข้อมูลเพื่อจัดทำดัชนีชี้วัดในบางตัว ควรต้องดำเนินการตามแนวทางมาตรฐานสากลเพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนทุกมิติและอยู่ในกรอบระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ตามเป้าหมายที่ต้องการ

3) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพระหว่างประเทศยังคงอ้างอิงการสำรวจ Ease of Doing Business ที่จัดทำโดยธนาคารโลกเป็นสำคัญ จึงควรมีดัชนีชี้วัดอื่นในระดับนานาชาติที่เป็นที่ยอมรับ เช่น Logistics Performance Index (LPI) ซึ่งเป็นดัชนีสำคัญในการทางด้านการวัดประสิทธิภาพภายในประเทศ รวมถึงควรมีดัชนีชี้วัดภายในประเทศเพื่อประเมินประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในขั้นต้น โดยคำนึงถึงความสอดคล้องเพื่อให้สามารถต่อยอดสู่เกณฑ์การวัดในระดับสากลได้

(2) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) ควรมีการพัฒนาและจัดเก็บดัชนีชี้วัดที่บ่งชี้ถึงประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละด่านศุลกากร ไม่ว่าจะเป็น ทางอากาศ ทางน้ำ และทางถนนระหว่างประเทศ

2) ควรมีดัชนีชี้วัดที่ระบุถึงการใช้อรรถประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐ ภาคเอกชนได้ทำการลงทุนไปว่ามีความคุ้มค่า สามารถช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ หรือควรกระตุ้นให้เกิดการใช้งานในโครงสร้างที่ไม่ได้รับการใช้ประโยชน์

3) ควรจะต้องมีการพัฒนาดัชนีชี้วัดที่บ่งบอกถึงศักยภาพและขีดความสามารถด้านการขนส่งแยกตามโหมดการขนส่ง เช่น ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ ทางราง เป็นต้น

4) ควรเพิ่มเติมดัชนีชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนโหมดการขนส่ง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นดัชนีชี้วัดที่สำคัญในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์

5) ควรเพิ่มเติมดัชนีชี้วัดด้านคลังสินค้าและด้านสินค้าคงคลัง ทั้งในระดับประเทศและในระดับอุตสาหกรรม เพื่อให้มีประสิทธิภาพเพียงพอในการวัดผล

(3) ด้านปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

1) ดัชนีชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และธุรกิจโลจิสติกส์ ควรต้องมีการแยกเป็นรายสาขาบริการตาม WTO หรือ TSIC เพื่อใช้ในการวางแผนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้

2) ควรมีการศึกษาหรือสอบถามความต้องการจากภาคเอกชน ในการพัฒนาบุคลากรให้ตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อพัฒนาดัชนีชี้วัดทางด้านการพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงความเปลี่ยนแปลงของบริบทต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระยะ 5-10 ปีข้างหน้า

3) ควรเพิ่มเติมดัชนีชี้วัดความสำเร็จทางของการพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ โดยวัดจากขีดความสามารถและคุณภาพของบุคลากร

4) ควรมีดัชนีชี้วัดในการสร้างมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับทั้งในส่วนของบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ หรือผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยองค์กรที่มีความน่าเชื่อถือในระดับประเทศและสากล

5) ควรมีกลไกในการติดตามและประเมินแผนฯ ตามดัชนีชี้วัดระบุได้อย่างต่อเนื่องเป็นประจำ ในกรณีที่มีค่าดัชนีไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ควรมีการประชุมหรือระดมความคิดเห็นเพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาและวิธีการแก้ไขปัญหา

6) ควรมีการพัฒนาดัชนีชี้วัดทางด้านงานวิจัยและพัฒนา เพื่อสนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

(4) ด้านอื่นๆ

1) ควรมีการเก็บข้อมูลและพัฒนาดัชนีชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนและโลจิสติกส์ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับการขยายตัวและโอกาสทางการค้าการลงทุนที่เพิ่มขึ้น

2) ในเป้าหมายของการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่ระบุว่าประเทศไทยมุ่งเน้นที่จะเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าและบริการของของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่เอเชีย แต่เมื่อพิจารณาถึงดัชนีชี้วัดต่างๆ พบว่ามีเพียงดัชนีชี้วัดไม่กี่ตัวที่สามารถบ่งบอกถึงเป้าหมายนี้ได้ จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาดัชนีชี้วัดเพิ่มเติม เช่น จำนวนสายการบินที่เข้าออกประเทศไทย ปริมาณสินค้าถ่ายลำจากประเทศที่สาม (Transshipment) ปริมาณสายเดินเรือที่ขนส่งสินค้า ปริมาณรถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

3) ควรเพิ่มเติมชี้วัดทางด้านความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากในปัจจุบันประเทศต่างๆ ให้ความสำคัญกับสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น

ภายหลังจากการประเมินผลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติฯ ฉบับที่ 2 ทางที่ปรึกษายังเล็งเห็นถึงความสำคัญของดัชนีชี้วัดอื่นๆ ที่สามารถระบุถึงความสำเร็จในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติฯ ฉบับที่ 2 ไม่ว่าจะเป็นดัชนีชี้วัดในระดับนานาชาติ อาทิ Logistics Performance Index (LPI), International Institute for Management Development (IMD) ดัชนีชี้วัดเชิงหลักฐาน (Evidence Based) หรือดัชนีชี้วัดอื่นๆ ของหน่วยงานทางภาครัฐที่ใช้ในการชี้วัดการทำงานภายในหน่วยงาน โดยทางที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลและกล่าวถึงในลำดับถัดไป (หัวข้อที่ 3.5)

3.5 การรวบรวมดัชนีชี้วัดทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับความสัมฤทธิ์ผลของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากการรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จ 21 ดัชนีชี้วัด ที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 รวมถึงการคาดการณ์แนวโน้มดัชนีชี้วัดที่จะเกิดขึ้นเมื่อสิ้นสุดแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ยังพบว่ามีดัชนีชี้วัดความสำเร็จอื่นๆ ที่มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับความสำเร็จของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ไม่ได้มีการระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ทางที่ปรึกษาได้ทำการ การรวบรวมข้อมูล ทั้งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้รับกลับมาพร้อมแบบเก็บข้อมูลและข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มคือ

1. ดัชนีชี้วัดการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ
2. ดัชนีชี้วัดเชิงหลักฐาน (Evident Based)
3. ดัชนีชี้วัดอื่นๆที่หน่วยงานได้มีการรวบรวมข้อมูล

3.5.1 ดัชนีชี้วัดการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ

ดัชนีชี้วัดการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ ถือเป็นอีกหนึ่งดัชนีชี้วัดที่มีความสำคัญในการเปรียบเทียบศักยภาพทางด้านการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งมีการดำเนินการโดยองค์กรระหว่างประเทศที่มีความน่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล เช่น ธนาคารโลก (World Bank) สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum : WEF) เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของนักลงทุน ผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศ โดยมีดัชนีชี้วัดที่สำคัญ ดังนี้

(1) ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ หรือ Logistics Performance Index (LPI) โดยธนาคารโลก (World Bank)

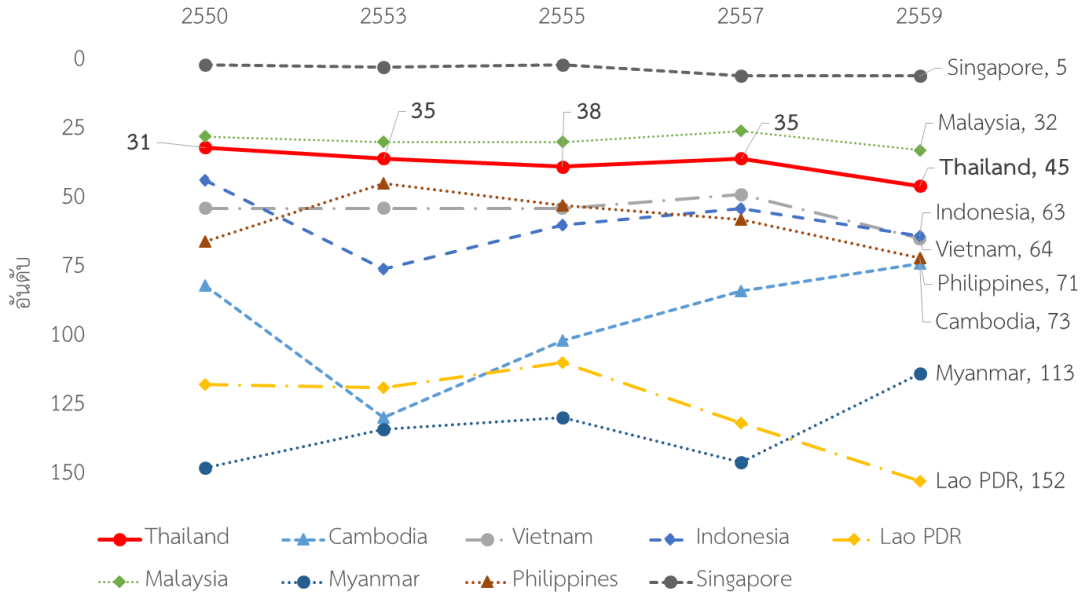
ดัชนีชี้วัดความสามารถทางด้านการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ หรือ LPI คือ ดัชนีชี้วัดทางประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ ภายในประเทศโดยประเมินและรวบรวม โดยธนาคารโลก (World Bank) ซึ่งดัชนีชี้วัดจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1) ความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI)

ในการเปรียบเทียบเพื่อระบุความท้าทายและโอกาสในการแข่งขันทางด้านการค้าและโลจิสติกส์ โดยการเปรียบเทียบข้อมูลทั้งหมด 160 ประเทศ LPI ประกอบด้วยคำถามทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยข้อมูลที่ใช้ในการจัดอันดับเกิดจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญในการตอบคำถามที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์ แบ่งออกเป็น 6 ด้าน คือ

1.1) ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านศุลกากร (The Efficiency of Customs and Border Clearance)
1.2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (The Quality of Trade and Transport Infrastructure)
1.3) การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (The Ease of Arranging Competitively Priced Shipment)
1.4) ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (The Competence and Quality of Logistics Services)
1.5) การติดตามสถานะการจัดส่ง (The Ability to Track and Trace Consignments)
1.6) ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (The Frequency with which Shipments Reach Consignees within Scheduled or Expected Delivery Times)

จากการพิจารณาดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559 พบว่าในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 45 ลดลงจากอันดับที่ 35 ในปี พ.ศ. 2557 ซึ่งลดลงมาถึง 10 อันดับ โดยคะแนน LPI อยู่ที่ 3.26 ลดลงจากปี พ.ศ. 2557 ที่มีคะแนน 3.43 เมื่อเปรียบเทียบกับภายในประเทศในภูมิภาคอาเซียน พบว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย

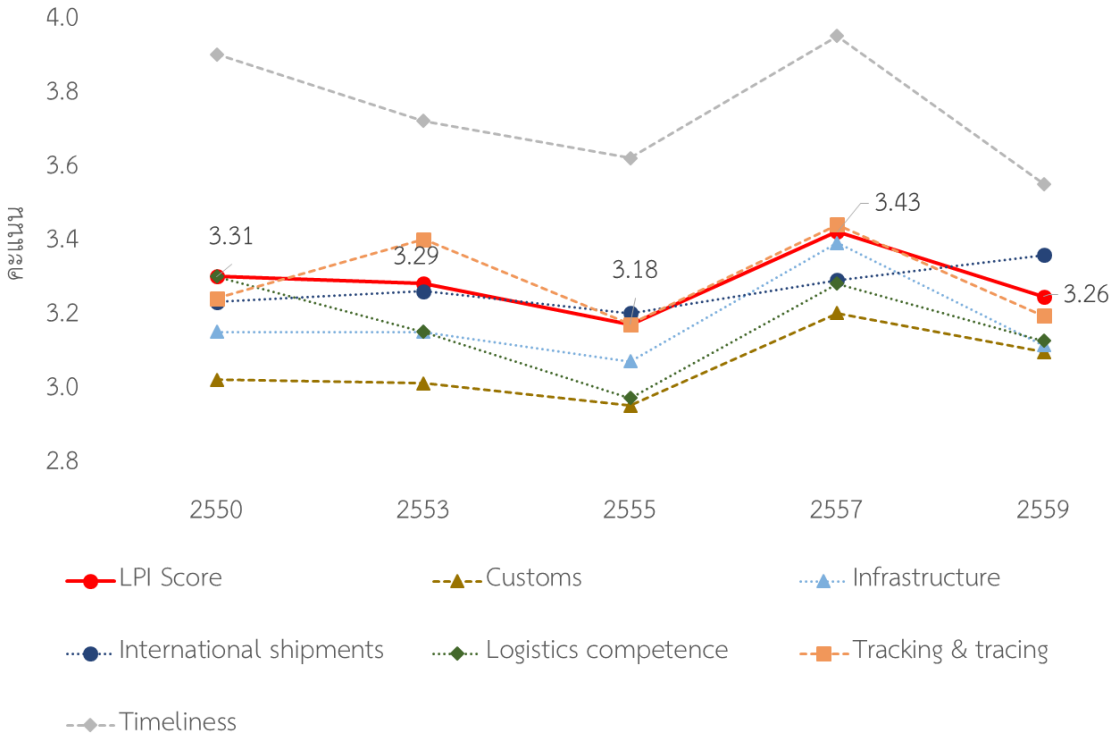


ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-1 ภาพรวม LPI ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดในด้านต่างๆ ของดัชนีชี้วัด ในปี พ.ศ. 2559 พบว่า มีเพียงด้าน International Shipments เท่านั้นที่มีคะแนนสูงขึ้น ส่วนด้านอื่นๆ มีคะแนนลดลงเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้าน Timeliness จึงทำให้คะแนนในภาพรวมของประเทศไทยลดลง ส่งผลทำให้อันดับตกลงตามไปด้วย แต่หากเปรียบเทียบกับ ปี พ.ศ. 2555 ซึ่งเป็นปีที่ทำการเริ่มแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จะพบว่าในทุกด้านมีการพัฒนาได้คะแนนที่ดีขึ้นเล็กน้อยยกเว้นทางด้าน Timeliness ที่มีคะแนนต่ำกว่าปี พ.ศ. 2555

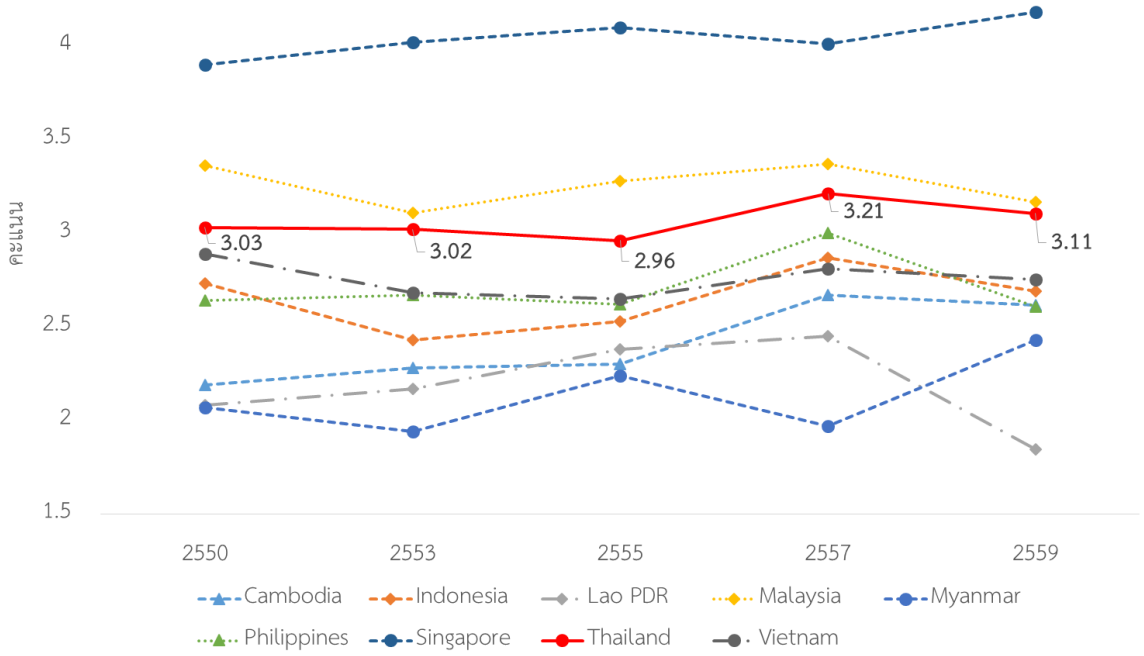


ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-2 LPI ของประเทศไทยแยกรายปัจจัย ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

เมื่อพิจารณา ดัชนีชี้วัดด้านประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านศุลกากร (The Efficiency of Customs and Border Clearance) ของประเทศไทยใน ปี พ.ศ. 2559 พบว่าได้คะแนน 3.11 ซึ่งน้อยกว่าปี พ.ศ. 2557 ที่ได้คะแนนอยู่ที่ 3.21 และจัดอยู่ในอันดับที่ 46 จากทั้งหมด 160 ประเทศ ซึ่งตกลงมาจากอันดับที่ 36 ในปี พ.ศ. 2555 และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับที่ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-3

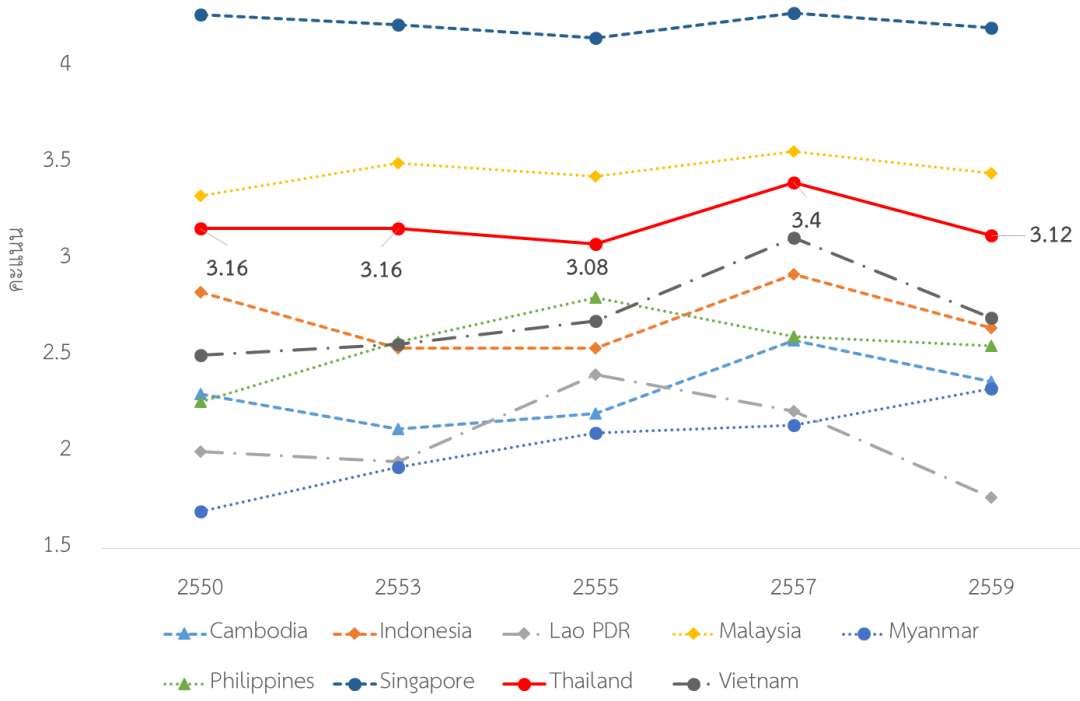


ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-3 ดัชนีชี้วัดทางด้านประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านศุลกากร ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

เมื่อพิจารณา ดัชนีชี้วัดทางด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (The Quality of Trade and Transport Infrastructure) ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559 ได้คะแนน 3.12 ซึ่งน้อยกว่าปี พ.ศ. 2557 ที่ได้คะแนนอยู่ที่ 3.4 และจัดอยู่ในอันดับที่ 46 จากทั้งหมด 160 ประเทศ ซึ่งตกลงมาจากอันดับที่ 30 ในปี พ.ศ. 2555 จำนวนถึง 16 อันดับ และจัดอยู่ในอันดับที่ 3 ของประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-4

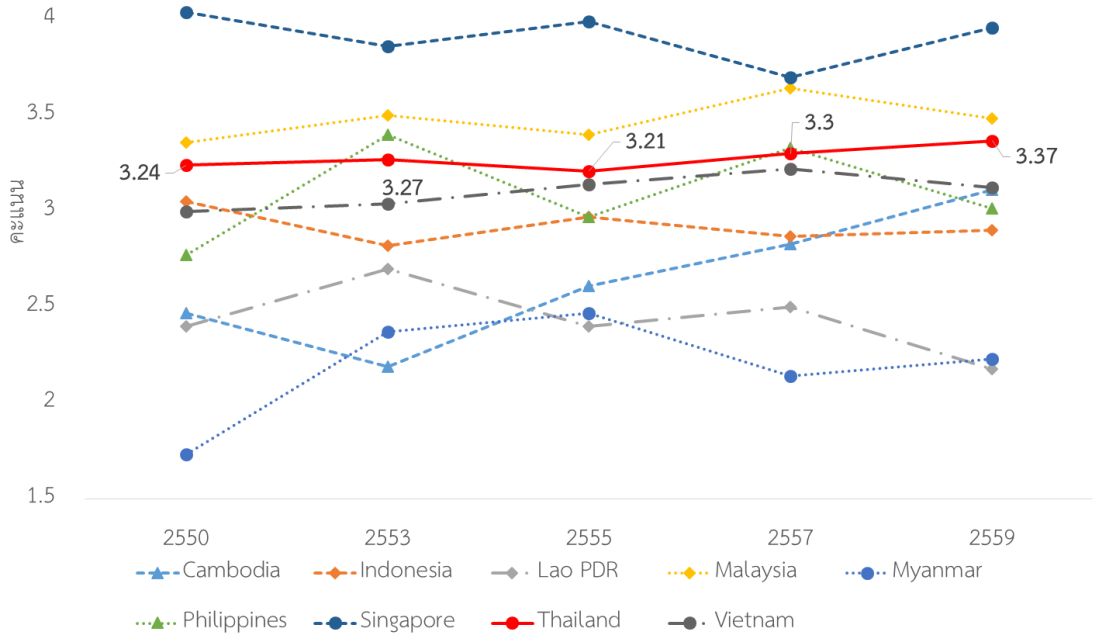


ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-4 ดัชนีชี้วัดทางด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดทางด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (The Ease of Arranging Competitively Priced Shipment) ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559 ได้คะแนน 3.37 ซึ่งมากกว่าปี พ.ศ. 2557 ที่ได้คะแนนอยู่ที่ 3.3 และอยู่ในอันดับที่ 38 จากทั้งหมด 160 ประเทศ ซึ่งเพิ่มขึ้นมาจากอันดับที่ 39 ในปี พ.ศ. 2555 จำนวน 1 อันดับ และอยู่ในอันดับที่ 3 ของประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-5

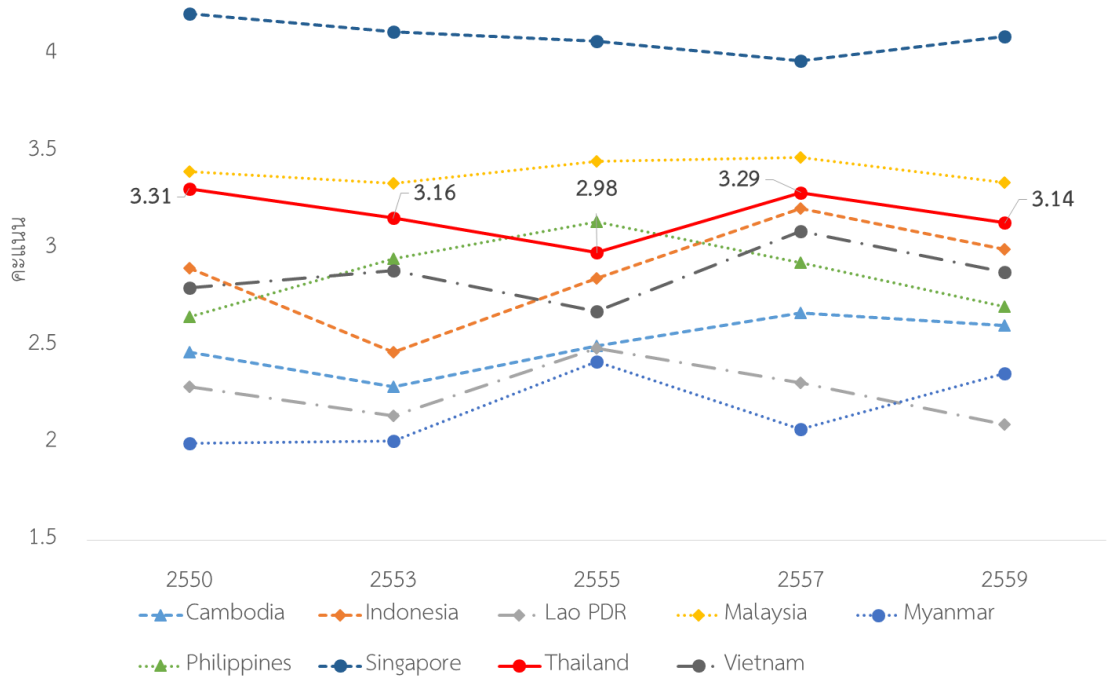


ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-5 ดัชนีชี้วัดทางด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดทางด้านความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (The Competence and Quality of Logistics Services) ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2559 ได้คะแนน 3.14 ซึ่งน้อยกว่าปี พ.ศ. 2557 ที่ได้คะแนนอยู่ที่ 3.29 และอยู่ในอันดับที่ 49 จากทั้งหมด 160 ประเทศ ซึ่งตกลงมาจากอันดับที่ 38 ในปี พ.ศ. 2557 และอยู่ในอันดับที่ 3 ของประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-6

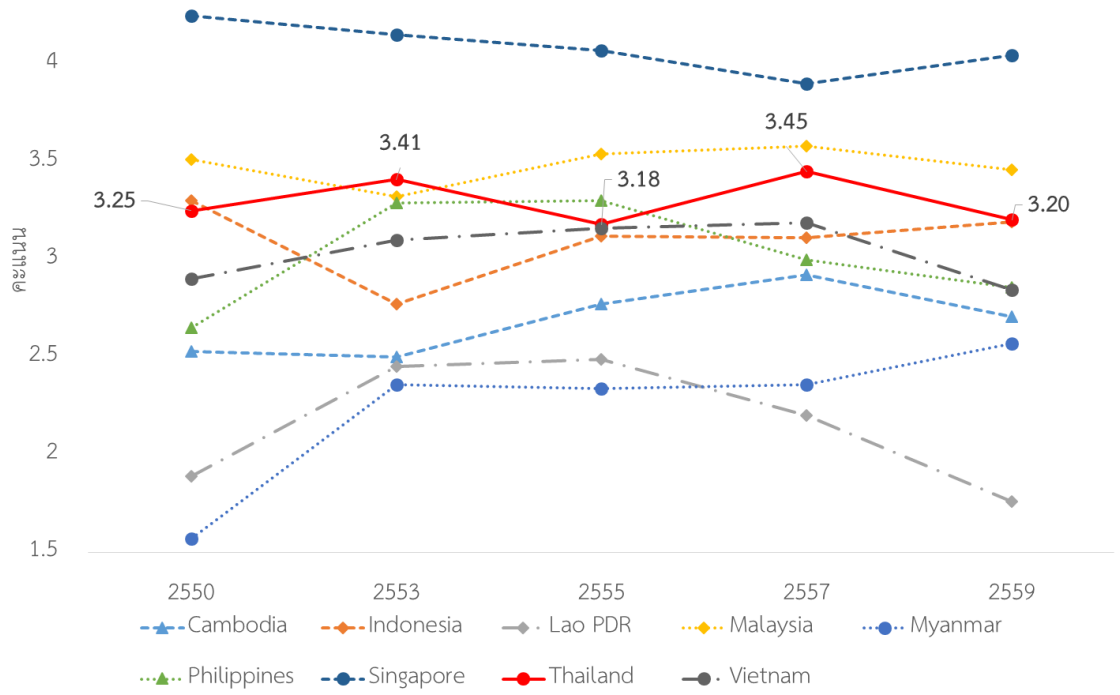


ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-6 ดัชนีชี้วัดทางด้านความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดทางด้านการติดตามสถานะการจัดส่ง (The Ability to Track and Trace Consignments) ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559 ได้คะแนน 3.2 ซึ่งน้อยกว่าปี พ.ศ. 2557 ที่ได้คะแนนอยู่ที่ 3.45 และอยู่ในอันดับที่ 50 จากทั้งหมด 160 ประเทศ ซึ่งตกลงมาถึง 17 อันดับมาจากอันดับที่ 33 ในปี พ.ศ. 2557 และอยู่ในอันดับที่ 3 ของประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-7

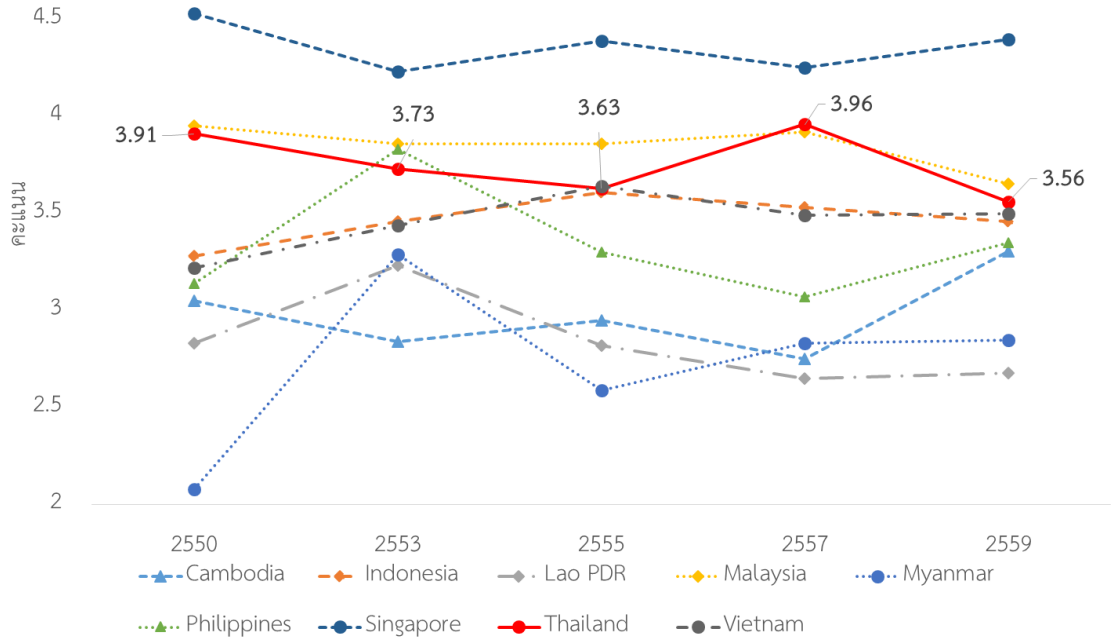


ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-7 ดัชนีชี้วัดทางด้านการติดตามสถานะการจัดส่งของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

เมื่อพิจารณา ดัชนีชี้วัดทางด้านความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (The Frequency with which Shipments reach Consignees within Scheduled or Expected Delivery Times) ประเทศไทยปี พ.ศ. 2559 ได้คะแนน 3.56 น้อยกว่าปี พ.ศ. 2557 ที่ได้คะแนนอยู่ที่ 3.96 อยู่ในอันดับที่ 52 จากทั้งหมด 160 ประเทศ ตกลงมาจากอันดับที่ 29 ในปี พ.ศ. 2557 และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในอาเซียน พบว่าจากปี พ.ศ. 2557 ที่อยู่ในอันดับ 2 ได้คะแนนน้อยกว่าประเทศสิงคโปร์ แต่ในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 3 ของประเทศที่อยู่ในกลุ่มอาเซียน โดยได้คะแนนน้อยกว่าประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-8



ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-8 ดัชนีชี้วัดทางด้านความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550-2559

2) การวัดค่าความสามารถทางด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI)

การวัดค่าความสามารถทางด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI) เป็นการวัดค่าความสามารถทางด้านการแข่งขันที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ภายในประเทศ โดยอาศัยการเก็บข้อมูลจากการตอบคำถามจากแบบสอบถามของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละประเทศ โดยจะเก็บข้อมูล อาทิ สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การดำเนินงานหลักทางด้านโลจิสติกส์ สถาบันที่เกี่ยวข้อง และประสิทธิภาพการทำงานทางเวลาหรือค่าใช้จ่าย โดยอาศัยหลักในการประเมิน 4 องค์ประกอบ คือ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การบริการ (Service) ขั้นตอนและเวลาบริเวณชายแดน (Border Procedures and Time) และความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Reliability) โดยสามารถสรุปออกเป็นประสิทธิภาพความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ ดังนี้

ด้านระยะเวลาในการส่งออกทางท่าเรือหรือท่าอากาศยาน มีระยะเวลาลดลงจากปี พ.ศ. 2555 ใช้ระยะเวลา 2 วัน แต่ในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2559 ระยะเวลาลดลง เหลือเพียง 1 วัน ส่วนทางถนนในปี พ.ศ. 2555 ใช้ระยะเวลา 2 วัน และลดลงในปี พ.ศ. 2557 เหลือเพียง 1 วัน และในปี พ.ศ. 2559 เพิ่มขึ้นมาเป็น 2 วัน ส่วนด้านระยะเวลาในการนำเข้าทางท่าเรือหรือท่าอากาศยาน มีระยะเวลาเท่ากัน คือ 1 วัน ในทุกปีที่มีการเก็บข้อมูล และทางถนน ในปี พ.ศ. 2559 มีระยะเวลา 2 วัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ที่ใช้ระยะเวลา 1 วัน ส่วนระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ไม่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance time without physical inspection) ใช้เวลาเท่ากันคือ 1 วัน ส่วนระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance time with physical inspection) ในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2557 พบว่าใช้เวลาเท่ากับ 2 วัน แต่ในปี พ.ศ. 2559 ใช้เวลาลดลงเหลือเพียง 1 วัน

ด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า พบว่ามีการเก็บข้อมูลเฉพาะในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2557 เท่านั้น โดยการส่งออก ทางท่าเรือหรือท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2557 นั้นมีค่า 250 US$ ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2555 อยู่ที่ 707 US$ และการส่งออกทางถนน ปี พ.ศ. 2557 นั้นอยู่ 1,000 US$ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 ที่มีค่าเพียง 250 US$ ในส่วนของการนำเข้าทางท่าเรือและท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2557 มีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 500 US$ ลดลงจากปี พ.ศ. 2555 ที่มีค่าอยู่ที่ 1,000 US$ และการนำเข้าทางถนนมีค่าเฉพาะในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ 2,000 US$

ด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก พบว่า ทางด้านการส่งออกนำเข้ามีการลดจำนวนการใช้เอกสารลงจาก 4 เอกสาร ในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2557 เหลือเพียง 1 เอกสาร ในปี พ.ศ. 2559 ส่วนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกนั้น มีการใช้เอกสารลดลงเช่นเดียวกัน โดยเหลือเพียง 5 เอกสาร 3 เอกสาร และ 1 เอกสาร ปี พ.ศ. 2555 พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2559 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.5-1 แสดงข้อมูลด้านประสิทธิภาพของ Domestic LPI ระหว่างปี พ.ศ. 2555 - 2559

Details	2555	2557	2559
Export time and cost / Port or airport supply chain			
Distance (kilometers)	300 km	25 km	25 km
Lead time (days)	2 days	1 days	1 days
Cost (US$)	707US$	250US$	N/A
Export time and cost / Land supply chain			
Distance (kilometers)	300km	25km	25km
Lead time (days)	2 days	1 days	2 days
Cost (US$)	250US$	1000US$	N/A
Import time and cost / Port or airport supply chain			
Distance (kilometers)	189km	75km	25km
Lead time (days)	1 days	1 days	1 days
Cost (US$)	1000US$	500US$	N/A
Import time and cost / Land supply chain			
Distance (kilometers)	300km	75km	25km
Lead time (days)	2 days	1 days	2 days
Cost (US$)	N/A	2000US$	N/A
Shipments meeting quality criteria (%)	97%	82.50%	92.50%
Number of agencies - exports	5	3	1
Number of agencies - imports	4	4	1
Number of documents - exports	5	2	2
Number of documents - imports	4	2	1
Clearance time without physical inspection (days)	1 days	1 days	1 days
Clearance time with physical inspection (days)	1 days	1 days	2 days
Physical inspection (%)	4.83%	2.50%	1%
Multiple inspection (%)	1.84%	1.58%	1%
Declarations submitted and processed electronically and on-line (%)			100%
Importers use a licensed Customs Broker (%)			N/A
Able to choose the location of the final clearance (%)			100%
Goods released pending customs clearance (%)			100%

ที่มา : http://lpi.worldbank.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

(2) ผลการสำรวจและจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศของ International Institute for Management Development หรือ IMD

การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศของ IMD เป็นการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งของ 61 เขตเศรษฐกิจทั่วโลก โดยดัชนีชี้วัดทางด้านประสิทธิภาพของ IMD มีการวัด 4 ด้าน คือ

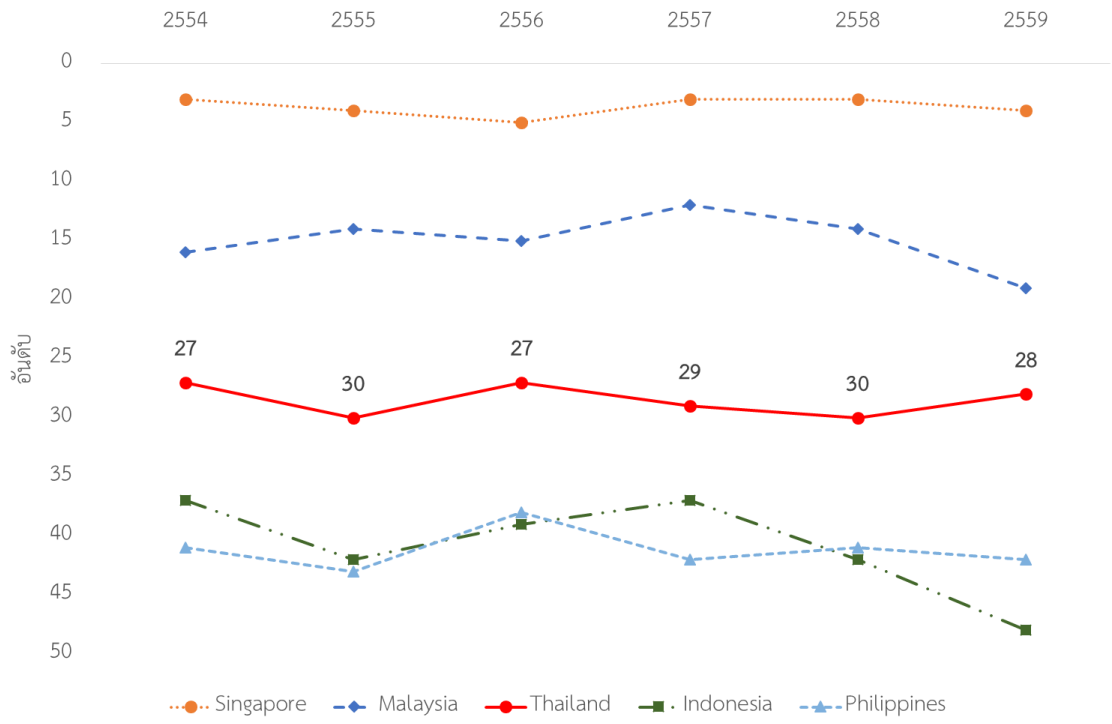
1) ด้านศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Performance) – หมายถึง ปัจจัยด้านผลการดำเนินการทางด้านเศรษฐกิจซึ่งเป็นการประเมินในเชิงเศรษฐศาสตร์ มหภาคของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่ เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy) การค้าระหว่างประเทศ (International Trade) การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment) การจ้างงาน (Employment) และระดับราคาสินค้า

2) ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) – หมายถึง ขีดความสามารถของนโยบายภาครัฐที่เอื้ออำนวยต่อความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่ ฐานะการคลัง (Public Finance) นโยบายการคลัง (Fiscal Policy) โครงสร้างของสถาบันภาครัฐ (Institutional Framework) กฎหมายธุรกิจ (Business Legislation) และโครงสร้างของสังคม (Societal Framework)

3) ด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) – หมายถึง สภาวะแวดล้อมของประเทศที่องค์กรต่างๆ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีผลกำไรและมีความรับผิดชอบ ประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่ ประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Productivity & Efficiency) ตลาดแรงงาน (Labor Market) การเงิน (Finance) ระเบียบวิธีการบริหารจัดการ (Management Practices) และทัศนคติและค่านิยม (Attitudes and Values)

4) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) – หมายถึง การที่โครงสร้างพื้นฐานทางด้านต่างๆ ที่ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของธุรกิจได้ประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) โครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure) โครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี (Technological Infrastructure) สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment) และการศึกษา (Education)

โดยในปี พ.ศ. 2559 IMD จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 28 ดีขึ้นกว่าปี พ.ศ. 2558 จำนวน 2 อันดับ โดยมีเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่ใน อันดับที่ 1 รองมา คือ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์และสหรัฐอเมริกา แต่เมื่อเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศอาเซียนพบว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับ 3 รองจาก ประเทศสิงคโปร์ (อันดับที่ 4) และมาเลเซีย (อันดับที่ 19) ดังแสดงในรูปที่ 3.5-9



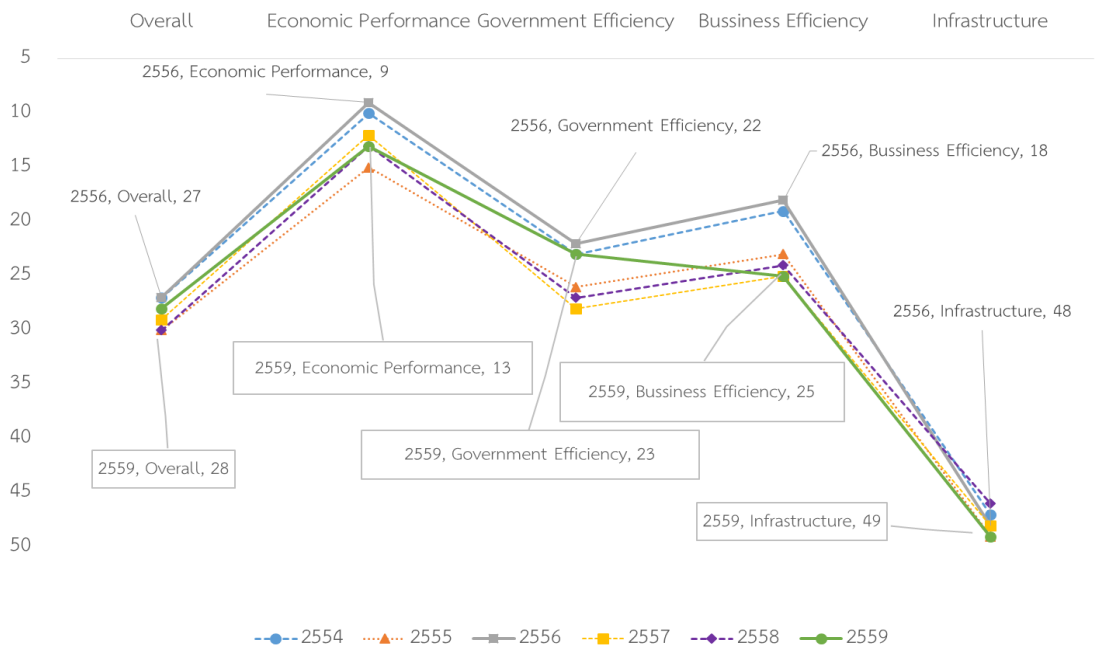
ที่มา : http://www.imd.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-9 การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย
เมื่อเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศอาเซียน

จากข้อมูลพบว่าในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในด้านต่างๆ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยได้คะแนน IMD สูงที่สุด ดังแสดงในรูปที่ 3.5-10 และมีรายละเอียด ดังนี้

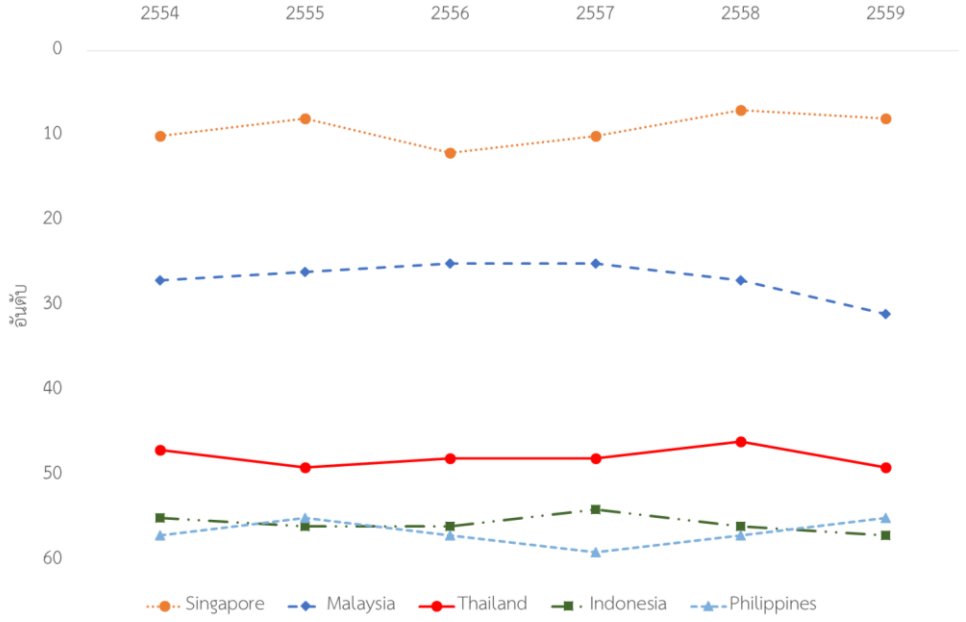
- ภาพรวมคะแนน IMD พบว่าในปี พ.ศ. 2559 อันดับดีขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 จากอันดับที่ 30 มาเป็น อันดับที่ 28 แต่ยังต่ำกว่าปี พ.ศ. 2556 ที่อยู่ในอันดับ 27
- ด้านศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ พบว่าในปี พ.ศ. 2559 อันดับที่ 13 เท่าเดิม จากปี พ.ศ. 2558 และเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ที่อยู่ในอันดับ 9 เห็นได้ว่าอันดับของปี พ.ศ. 2559 มีอันดับที่ต่ำกว่า
- ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ พบว่าในปี พ.ศ. 2559 อันดับดีขึ้นจากอันดับที่ 23 จากปี พ.ศ. 2558 แต่ยังต่ำกว่าปี พ.ศ. 2556 ที่อยู่ในอันดับ 22
- ด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ พบว่าในปี พ.ศ. 2559 อันดับตกลงจาก ปี พ.ศ. 2558 อันดับที่ 24 เป็นอันดับที่ 25 จาก และยังต่ำกว่าปี พ.ศ. 2556 ที่อยู่ในอันดับที่ 22
- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าในปี พ.ศ. 2559 อันดับตกลงจากอันดับที่ 46 ในปี พ.ศ. 2558 เป็นอันดับที่ 49 และยังต่ำกว่าปี พ.ศ. 2556 ที่อยู่ในอันดับที่ 48



ที่มา : http://www.imd.org/ หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-10 อันดับความสามารถในการแข่งขันในด้านต่างๆ ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2554-2559

ความสามารถในด้านการแข่งขันทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ซึ่งมีผลต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศจากทั้งสิ้น 61 ประเทศ ประเทศไทยอันดับที่ 49 ในปี พ.ศ. 2559 ถือว่าอยู่กลุ่มท้ายในการจัดอันดับทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน แต่เมื่อเปรียบเทียบในประเทศภูมิภาคอาเซียนที่มีการถูกจัดอันดับ จะอยู่ในอันดับที่ 3 แต่อันดับนั้นยังห่างจากประเทศสิงคโปร์ (อันดับที่ 8) และมาเลเซีย (อันดับที่ 31) อยู่มาก



ที่มา : http://www.imd.org/ หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-11 อันดับความสามารถในการแข่งขันในด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนในปี พ.ศ. 2554-2559

(3) ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index : ETI) ของ World Economic Forum

Enabling Trade Index หรือ ETI เป็นการจัดอันดับความสามารถในการอำนวยความสะดวก ทางการค้าของ World Economic Forum (WEF) โดยมีการจัดลำดับในทุกๆ 2 ปี ซึ่งใช้เกณฑ์ชี้วัดต่างๆ ภายใต้ 4 ด้านหลัก ได้แก่

1) ด้านการเข้าถึงตลาด (Market access)

2) ด้านการบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดน (Border administration)

3) ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและการสื่อสาร (Transport & Communications infrastructure)

4) ด้านสภาพแวดล้อมทางการปฏิบัติงาน (Operation environment)

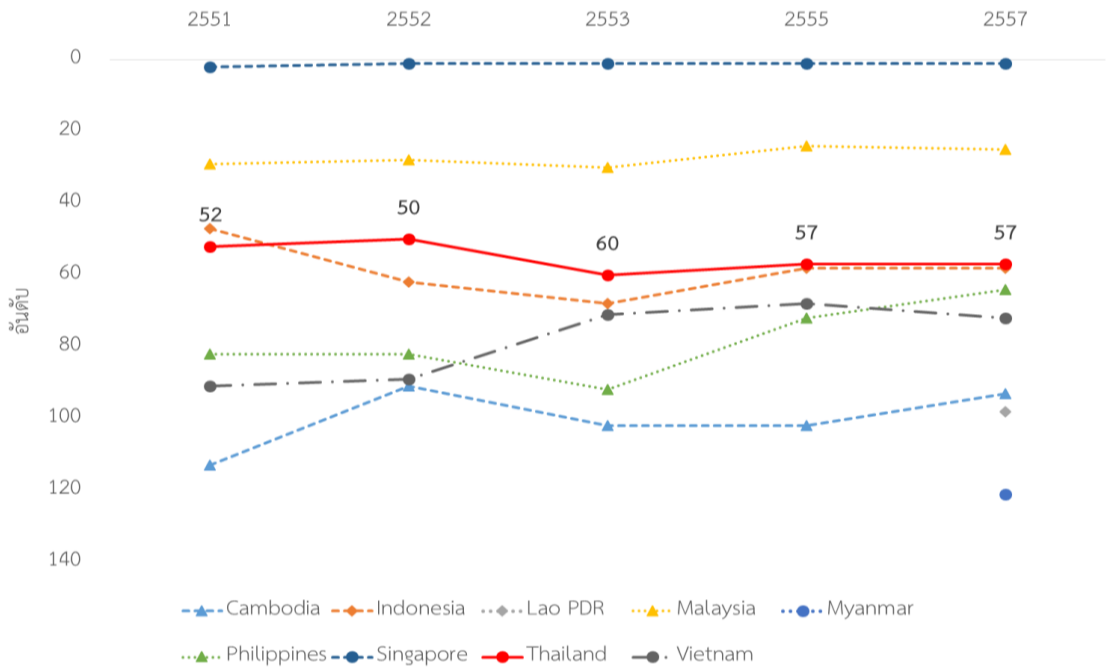
ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2557 นั้น WEF ได้มีการปรับเกณฑ์ในการพิจารณาจากเดิมที่มีเสาหลักในการให้คะแนน 9 เสาหลัก เหลือเพียง 7 เสาหลัก ดังแสดงในตารางที่ 3.5-2

ตารางที่ 3.5-2 การปรับเกณฑ์ในการพิจารณาอันดับ Enabling Trade Index: ETI ในปี พ.ศ. 2557

พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2557
Sub index A: Market access	
1: Domestic and foreign market access	1: Domestic market access
	2: Foreign market access
Sub index B: Border administration	
2: Efficiency of customs administration	3: Efficiency & transparency of border administration
3: Efficiency of import-export procedures	
4: Transparency of border administration	
Sub index C: Transport & communications infrastructure	
5: Availability and quality of transport infrastructure	4: Availability & quality of transport infrastructure
6: Availability and quality of transport services	5: Availability & quality of transport services
7: Availability and use of ICTs	6: Availability & use of ICTs
Sub index D: Operation environment	
8: Regulatory environment	7: Operating environment
9: Physical security	

ที่มา : https://www.weforum.org/

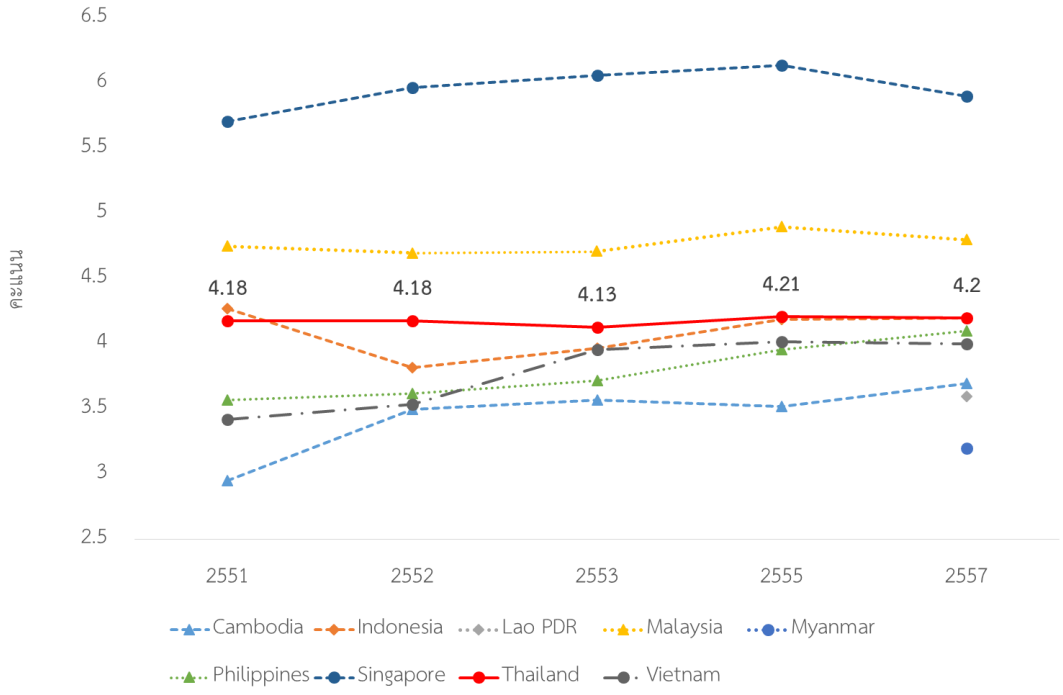
หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา



ที่มา : https://www.weforum.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-12 ลำดับ ETI ของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2551-2557



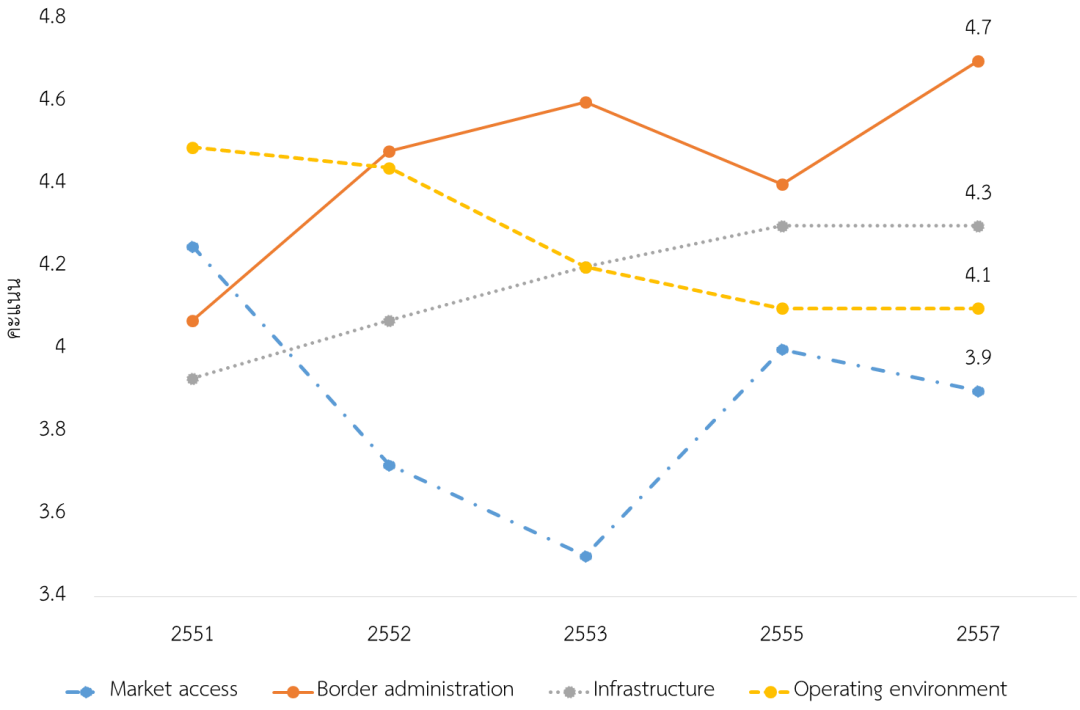
ที่มา : https://www.weforum.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-13 คะแนน ETI ของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2551-2557

จากรูปที่ 3.5-12 และ 3.5-13 พบว่า ในปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยได้คะแนนอยู่ในอันดับ 57 จาก 138 ประเทศ โดยมีอันดับคงที่จากปี พ.ศ. 2555 โดยคะแนนในปี พ.ศ. 2557 ได้เท่ากับ 4.20 ลดลงจากปี พ.ศ. 2555 เพียงเล็กน้อย (4.21 คะแนน) โดยหากเปรียบเทียบภายในประเทศภูมิภาคอาเซียน พบว่าประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์ (อันดับที่ 1) ซึ่งได้คะแนนอยู่ที่ 5.9 จากคะแนนเต็ม 7 ซึ่งถือว่ามากกว่าประเทศไทยอยู่ถึง 1.7 คะแนน รองลงมาคือประเทศมาเลเซีย (อันดับที่ 25) ซึ่งมีคะแนนอยู่ที่ 4.8 คะแนน ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2557 ยังพบว่ามีการจัดลำดับของประเทศลาวและเมียนมาเป็นปีแรกอีกด้วย

เมื่อพิจารณาในด้านต่างๆ ของกลุ่มคะแนนย่อย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-14 สามารถพิจารณาแนวโน้ม ในด้านต่างๆ ที่มีความน่าสนใจ กล่าวคือ ประเทศไทยมีคะแนนที่มีแนวโน้มลดลง 2 ด้าน ได้แก่ ด้านการเข้าถึงตลาด (Market access) และด้านสภาพแวดล้อมทางการปฏิบัติงาน (Operation environment) แต่สำหรับอีก 2 ด้านที่มีความเกี่ยวข้องกับดัชนีชี้วัดทางด้านโลจิสติกส์โดยตรง คือด้านการบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดน (Border administration) และด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและการสื่อสาร (Transport & communications infrastructure) มีแนวโน้มไปในทิศทางที่ดีขึ้น



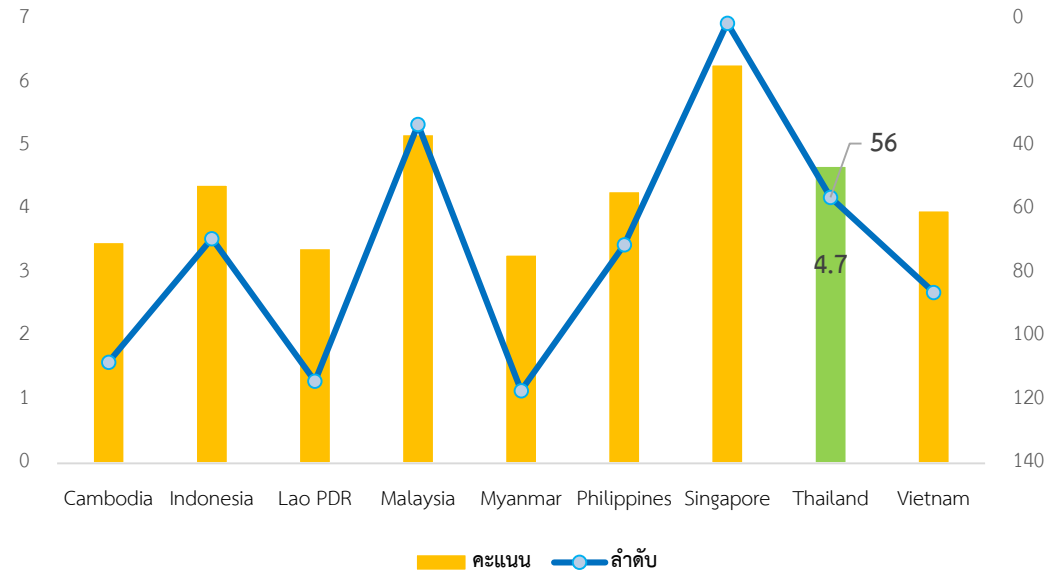
ที่มา : https://www.weforum.org/

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-14 คะแนน ETI ด้านต่างๆ ของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2551-2557

เมื่อพิจารณาข้อมูลในปี พ.ศ. 2557 เฉพาะด้านที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับโลจิสติกส์ ได้แก่ด้านการบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดน (Border administration) ซึ่งวัดผลทางด้านการบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดนโดยพิจารณาถึงคุณภาพ ความโปร่งใส และประสิทธิภาพการทำงาน จากผลจากดัชนีชี้วัดชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับ 3 จากประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 3.5-15

ส่วนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและการสื่อสาร (Transport & communications infrastructure) ซึ่งวัดผลทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ประเมินถึงการบริการและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่ง รวมถึงการบริการและการสื่อสารที่เกี่ยวข้อง ผลจากดัชนีชี้วัดชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยนั้นจะอยู่ในอันดับ 3 จากประเทศกลุ่มประเทศอาเซียน รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย เช่นกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.5-16



ที่มา : https://www.weforum.org/ หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-15 ลำดับและคะแนน ETI ด้านการบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดนของประเทศไทยปี พ.ศ. 2557



ที่มา : https://www.weforum.org/หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-16 ลำดับและคะแนน ETI ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและการสื่อสาร (Transport & communications infrastructure) ของไทยปี พ.ศ. 2557

(4) รายงานความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease Doing Business)

รายงานความยากง่ายในการประกอบธุรกิจจัดทำโดยกลุ่มธนาคารโลกซึ่งได้มีการเผยแพร่รายงานเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2546 เพื่อวิเคราะห์กฎระเบียบต่างๆ ซึ่งแต่ละประเทศนำมาใช้ในการกำกับดูแล กำหนดกรอบในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการก่อตั้งธุรกิจและการดำเนินกิจการ การค้าข้ามพรมแดน การจ่ายภาษี และการแก้ปัญหาการล้มละลาย ซึ่งคะแนนยิ่งสูงแสดงถึงประสิทธิภาพของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและความเข้มแข็งของกฎระเบียบในประเทศ โดยในการจัดลำดับความยากง่ายในการดำเนินธุรกิจนี้ประกอบด้วย 10 ดัชนีชี้วัด ครอบคลุม 190 ประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 3.5-3 แต่ทั้งนี้ รายงาน Ease Doing Business ยังไม่ได้มีการวัดสภาพแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจที่มีผลต่อสถานประกอบการและนักลงทุนในทุกด้าน เช่น ด้านเสถียรภาพของเศรษฐกิจมหภาค และระดับฝีมือแรงงาน เป็นต้น

ตารางที่ 3.5-3 ดัชนีชี้วัดย่อย ที่ใช้ในการพิจารณาให้คะแนนใน Ease Doing Business

	ดัชนีชี้วัด	ความหมาย
1	Starting a Business	ด้านการเริ่มต้นธุรกิจ
2	Dealing with Construction Permits	ด้านการดำเนินการขออนุญาตในการก่อสร้าง
3	Getting Electricity	ด้านการขอใช้ไฟฟ้า
4	Registering Property	ด้านการจดทะเบียนสินทรัพย์
5	Getting Credit	ด้านการได้รับสินเชื่อ
6	Protecting Minority Investors	ด้านการคุ้มครองนักลงทุนรายย่อย
7	Paying Taxes	ด้านการชำระภาษี
8	**Trading Across Borders**	**ด้านการค้าระหว่างประเทศ**
9	Enforcing Contracts	ด้านการบังคับใช้ข้อตกลง
10	Resolving Insolvency	ด้านการแก้ปัญหาการล้มละลาย

ที่มา : www.doingbusiness.org หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

จากดัชนีชี้วัดย่อยทั้ง 10 ด้าน พบว่า ดัชนีชี้วัดที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับโลจิสติกส์มีเพียง **ด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders)** เท่านั้น ซึ่งประกอบไปด้วยเกณฑ์การให้คะแนนทั้งสิ้น 8 ดัชนีชี้วัดที่มีมิติการพิจารณาด้านเวลาและต้นทุนเป็นหลัก ดังนี้

ตารางที่ 3.5-4 เกณฑ์ด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders)

No.	Indicator	Note
1	Time to export : Border compliance (hours)	The time and cost for **border compliance** include time and cost for obtaining, preparing and submitting documents during port or border handling, customs clearance and inspection procedures.
2	Cost to export : Border compliance (USD)	
3	Cost to import : Border compliance (USD)	
4	Time to import : Border compliance (hours)	
5	Time to export : Documentary compliance (hours)	The time and cost for **documentary compliance** include the time and cost for obtaining documents, preparing documents, processing documents, presenting documents, and submitting documents.
6	Cost to export : Documentary compliance (USD)	
7	Time to import : Documentary compliance (hours)	
8	Cost to import : Documentary compliance (USD)	

ที่มา : www.doingbusiness.org

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

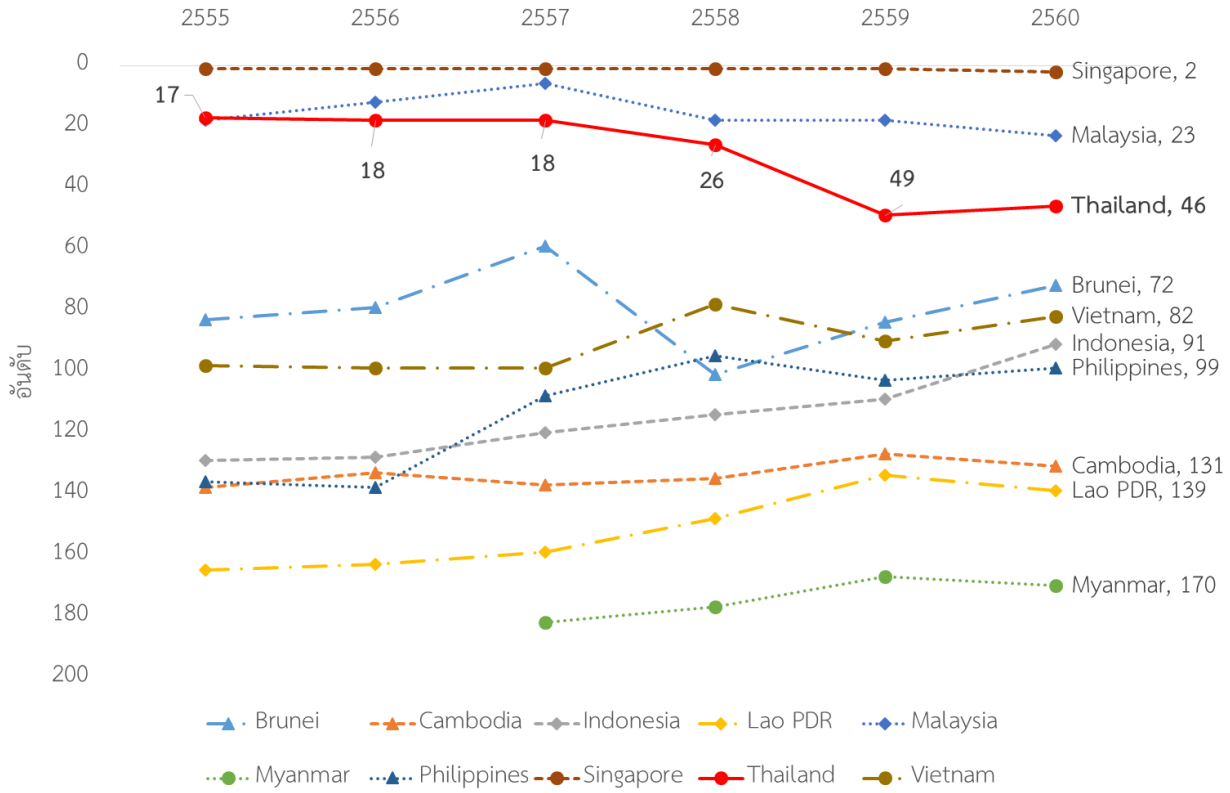
เมื่อพิจารณาในภาพรวมของดัชนีชี้วัดพบว่าในปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 46 จาก 190 ประเทศ ดีขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 ซึ่งอยู่ในลำดับที่ 49 และหากพิจารณาเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศอื่นๆ สามารถแสดงผลการเปรียบเทียบได้ดังตารางที่ 3.5-5

ตารางที่ 3.5-5 การเปรียบเทียบอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจของไทยในปี พ.ศ. 2560

กลุ่มเปรียบเทียบ	อันดับของประเทศไทย	ประเทศอันดับต้น
โลก (189 ประเทศ)	46	สิงคโปร์ นิวซีแลนด์ เดนมาร์ค
เอเชียตะวันออกและแปซิฟิก (25 ประเทศ)	5	สิงคโปร์ ฮ่องกง ไต้หวัน มาเลเซีย
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (10 ประเทศ)	3	สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย

ที่มา : รายงาน Doing business ประจำปีของ World Bank

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

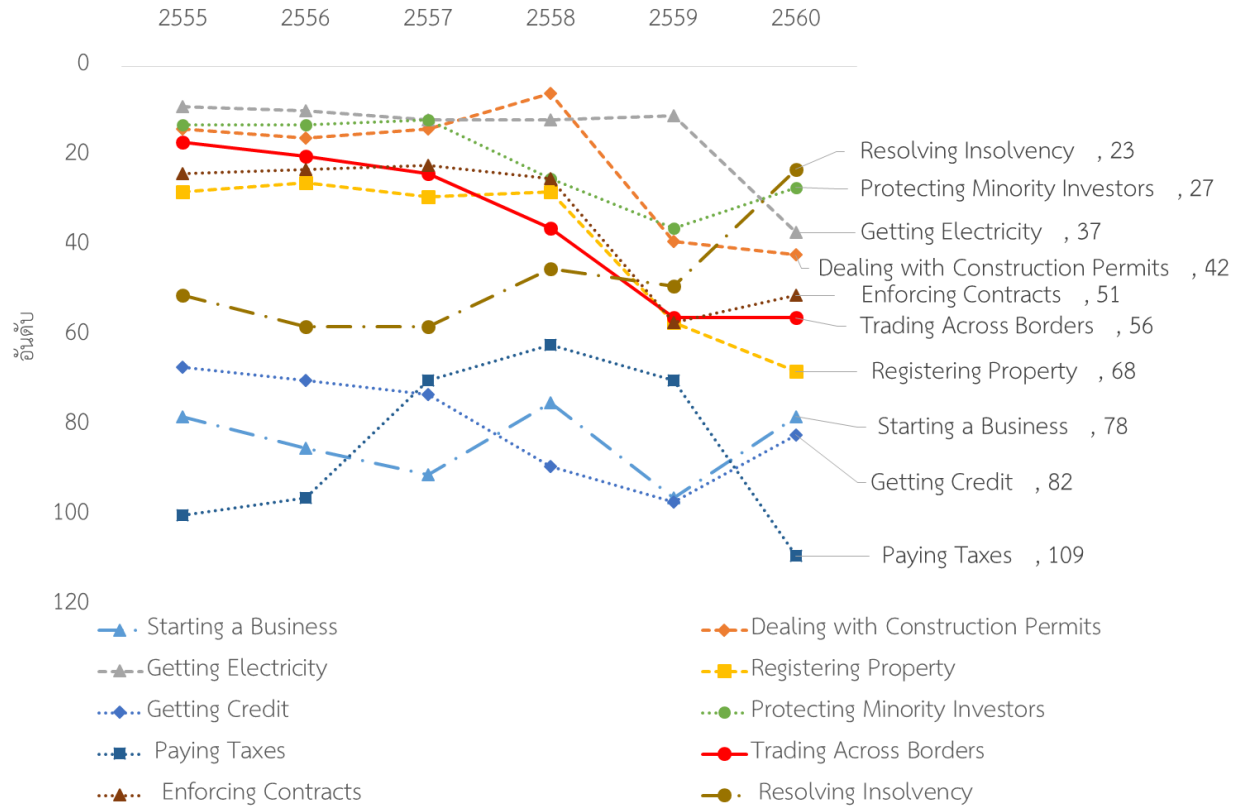


ที่มา : รายงาน Doing business ประจำปีของ World Bank

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-17 แสดงอันดับ Ease Doing Business ของประเทศไทย
เทียบกับในกลุ่มประเทศอาเซียน ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2560

จากข้อมูลรายงานความยากง่ายในการประกอบธุรกิจตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2560 เมื่อพิจารณาในดัชนีชี้วัด 10 ด้าน พบว่า ในปี พ.ศ. 2560 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2559 พบว่ามีถึง 4 ด้าน ที่มีอันดับแย่ลง และมีเพียงด้าน 5 ด้าน ที่อันดับดีขึ้น และ 1 ด้านที่มีอันดับคงที่ คือด้าน Trading Across Border ดังแสดงตามรูปที่ 3.5-18



ที่มา : รายงาน Doing business ประจำปีของ World Bank

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.5-18 แสดงอันดับด้านต่างๆ ของประเทศไทย ในรายงาน Ease Doing Business ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2560

ในปี พ.ศ. 2559 ธนาคารโลกได้มีการปรับเกณฑ์การให้คะแนนของดัชนีชี้วัดด้านต่างๆ ให้มีความละเอียดยิ่งขึ้นรวมถึงวิธีการเปรียบเทียบการจัดอันดับ ซึ่งอาจเป็นผลทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของอันดับในด้านต่างๆ ของประเทศไทยค่อนข้างมาก

ตารางที่ 3.5-6 การเปลี่ยนแปลงอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจเมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย

Topics	2559 Rank	2560 Rank	Change in Rank
1. Starting a Business	96	78	-18 ⇧
2. Dealing with Construction Permits	39	42	3 ⇩
3. Getting Electricity	11	37	26 ⇩
4. Registering Property	57	68	11 ⇩
5. Getting Credit	97	82	-15 ⇧
6. Protecting Minority Investors	36	27	-9 ⇧
7. Paying Taxes	70	109	39 ⇩
8. Trading Across Borders	56	56	0 =
9. Enforcing Contracts	57	51	-6 ⇩
10. Resolving Insolvency	49	23	-26 ⇩

ที่มา : รายงาน Doing business ประจำปีของ World Bank

เมื่อพิจารณาประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องกับกระบวนการโลจิสติกส์โดยตรง คือ ประเด็นทางด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงดัชนีชี้วัดย่อย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.5-7 การเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงดัชนีชี้วัด ระหว่างปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559

No.	Indicator ปี 2558	Indicator ปี 2559
1	Document to export (number)	Time to export : Border compliance (hours)
2	Time to export (days)	Cost to export : Border compliance (USD)
3	Cost to export (USD per container)	Cost to import : Border compliance (USD)
4	Document to import (number)	Time to import : Border compliance (hours)
5	Time to import (days)	Time to export : Documentary compliance (hours)
6	Cost to import (USD per container)	Cost to export : Documentary compliance (USD)
7	-	Time to import : Documentary compliance (hours)
8	-	Cost to import : Documentary compliance (USD)

ที่มา : รายงาน Doing business ประจำปีของ World Bank หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

จะพบว่า มีการนำดัชนีชี้วัดทางด้านจำนวนเอกสารในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ออกจากดัชนีชี้วัดในปี พ.ศ. 2558 และใน พ.ศ.2559 มีการแยกเวลาและต้นทุนการนำเข้า-ส่งออก เป็นทางด้านเอกสารและการผ่านแดน และเมื่อเปรียบเทียบอันดับทางด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) พบว่า ในปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 56 คงที่จากปี พ.ศ. 2559 และหากพิจารณาเปรียบเทียบในกลุ่มประเทศอื่นๆ สามารถแสดงผลการเปรียบเทียบได้ดังตารางที่ 3.5-8

ตารางที่ 3.5-8 การเปรียบเทียบอันดับประเด็นทางด้านการค้าระหว่างประเทศของไทยในปี พ.ศ. 2560

กลุ่มเปรียบเทียบ	อันดับของประเทศไทย	ประเทศอันดับต้น
โลก (189 ประเทศ)	56	ออสเตรีย สเปน ฝรั่งเศส อิตาลี (มีอันดับ 1 จำนวน 16 ประเทศ)
เอเชียตะวันออกและแปซิฟิก (25 ประเทศ)	3	สิงคโปร์ ฮ่องกง ไทย
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (10 ประเทศ)	2	สิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย

ที่มา : รายงาน Doing business ประจำปีของ World Bank

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ซึ่งจากตาราง 3.5.8 จะพบว่า ปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยมีอันดับทางด้านการค้าระหว่างประเทศดีขึ้น และมีค่าที่สูงกว่าประเทศมาเลเซีย ซึ่งไปอยู่ในอันดับที่ 60 ทำให้ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 2 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก ประเทศไทยขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 3 เป็นรองเพียงสิงคโปร์และฮ่องกงเท่านั้น

เมื่อพิจารณาลงลึกเฉพาะประเด็นทางด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) พบว่าประเทศไทยมีต้นทุนและระยะเวลาในกิจกรรมการนำเข้า-ส่งออกสินค้าในระดับที่ดีเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศ East Asia & Pacific แต่หากเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว (OECD high income) พบว่ายังคงต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาอยู่มาก ยกเว้นในดัชนีชี้วัด Time to import : Documentary compliance (hours) ที่ประเทศไทยทำเวลาได้อยู่ในระดับเดียวกับค่าเฉลี่ยของประเทศที่พัฒนาแล้วที่ 4 ชั่วโมง ซึ่งตัวชี้ตัวย่อยเหล่านี้ในปี พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 ประเทศไทยมีค่าเท่าเดิม ไม่มีการเปลี่ยนแปลง จากตารางจะพบว่า กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว มีเวลาและค่าใช้จ่ายต่างๆ ดีขึ้นในดัชนีชี้วัดย่อย 5 ดัชนีชี้วัดย่อย ซึ่งทางด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในส่วนของการส่งออกดีขึ้นทั้งหมด รวมถึงด้านค่าใช้จ่ายในการนำเข้าผ่านชายแดน ส่วนดัชนีชี้วัดย่อยที่มีค่าคงที่ มีจำนวน 2 ดัชนีชี้วัดย่อย คือ Time to import : Border compliance (hours) และ Time to import : Documentary compliance (hours) และมีเพียง ด้าน Cost to import : Documentary compliance (USD) ที่มีค่าสูงขึ้น โดยมีรายละเอียดการเปรียบเทียบระหว่างประเทศไทยกับประเทศอื่นๆ ที่น่าสนใจดังแสดงในตารางที่ 3.5-9

ตารางที่ 3.5-9 ข้อมูลดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมินคะแนนในประเด็นทางด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) ปี พ.ศ. 2559-2560

No	Indicator	year	Thailand	East Asia & Pacific	OECD	Singapore	Malaysia	Brunei Darussalam	Vietnam	Philippines	Indonesia	Cambodia	Lao PDR	Myanmar
1	Time to export: Border compliance (hours)	2560	51	57	12.4	12	48	117	58	42	53	48	12	144
		2559	51	51	15	12	20	72	57	42	36	45	3	144
2	Cost to export: Border compliance (USD)	2560	223	401.7	149.9	335	321	340	309	456	254	375	73	432
		2559	223	396	160	335	321	340	309	456	250	375	73	432
3	Time to export: Documentary compliance (hours)	2560	11	73.3	2.6	2	10	163	50	72	61	132	216	144
		2559	11	75	5	4	10	168	83	72	72	132	216	144
4	Cost to export: Documentary compliance (USD)	2560	97	131.8	35.7	37	45	90	139	53	139	100	235	140
		2559	97	167	36	37	45	90	139	53	170	100	235	140
5	Time to import: Border compliance (hours)	2560	50	71	9	35	72	48	62	72	99	8	14	232
		2559	50	59	9	35	24	48	64	72	80	4	5	120
6	Cost to import: Border compliance (USD)	2560	233	435.9	115.1	220	321	395	392	580	383	240	153	457
		2559	233	421	123	220	321	395	268	580	384	240	153	367
7	Time to import: Documentary compliance (hours)	2560	4	70.9	4	3	10	140	76	96	133	132	216	48
		2559	4	70.0	4	1	10	144	106	96	144	132	216	48
8	Cost to import: Documentary compliance (USD)	2560	43	127.8	26.3	40	60	50	183	50	164	120	115	210
		2559	43	148	25	37	60	50	183	50	160	120	115	115

ที่มา : รายงาน Doing business ประจำปีของ World Bank

3.5.2 ข้อมูลและดัชนีชี้วัดเชิงหลักฐาน (Evidence Based)

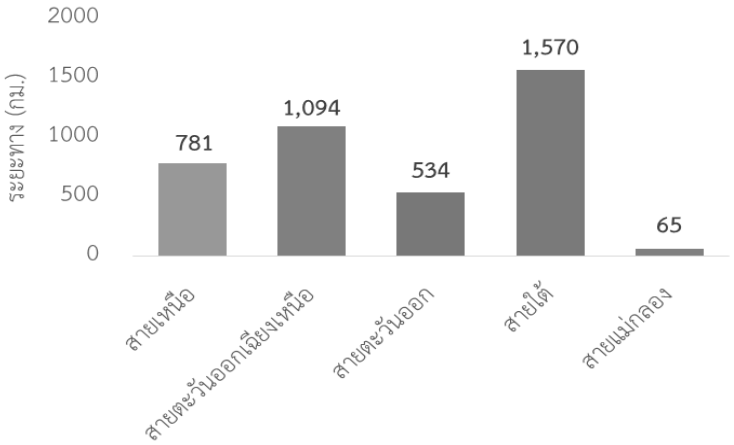
ในการพิจารณาความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 นอกจากวัดผลจากดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนจำนวน 21 ดัชนีชี้วัดตามที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ ยังมีข้อมูลอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งใช้วัดผลความสำเร็จของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย คือ ข้อมูลและดัชนีชี้วัดเชิงหลักฐานจากผลการพัฒนาและดำเนินงานจริงของหน่วยปฏิบัติ ซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลแวดล้อมที่แสดงความสำเร็จด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจริงในมิติต่างๆ และใช้เปรียบเทียบความสำเร็จของดัชนีชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์อย่างแท้จริง สามารถยกตัวอย่างดัชนีชี้วัดในกลุ่มนี้ได้ ดังต่อไปนี้

(1) ด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งรายโหมดการขนส่ง มีการพิจารณาการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลแยกตามโหมดการขนส่ง โดยแบ่งออกเป็น ดังนี้

1) ด้านการขนส่งทางราง

1.1) จำนวนระยะทาง/ความยาวราง จำนวนระยะทางของเส้นทางรถไฟทั้งหมดเท่ากับ 4,043 กิโลเมตร ซึ่งจะประกอบไปด้วยเส้นทางในแต่ละสายดังนี้

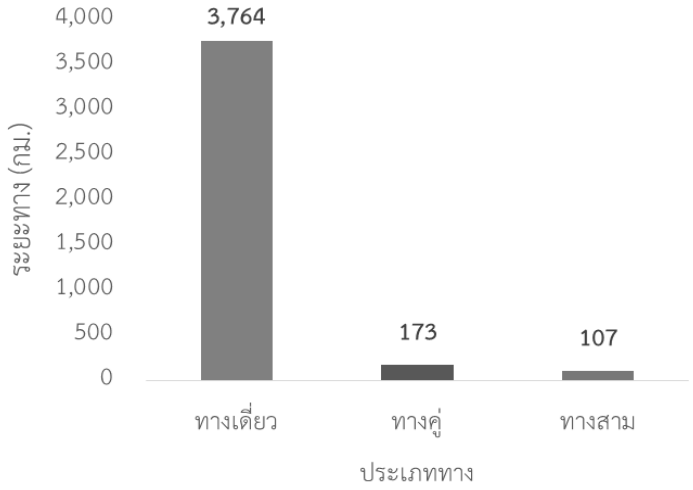
- เส้นทางรถไฟสายใต้ 1,570 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 38.83
- เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,093 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 27.03
- เส้นทางรถไฟสายเหนือ 781 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 19.32
- เส้นทางรถไฟสายตะวันออก 534 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 13.21
- เส้นทางรถไฟสายแม่กลอง 65 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.61



ที่มา : ฝ่ายกองช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.5-19 จำนวนระยะทางเส้นทางรถไฟในแต่ละเส้นทางในปัจจุบัน

เห็นได้ว่าจำนวนเส้นทางรถไฟที่มากที่สุดจะอยู่ที่สายใต้ รองลงมาคือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายเหนือ สายตะวันออก และสายแม่กลอง ตามลำดับ โดยสามารถแบ่งประเภทของรางรถไฟได้ ดังต่อไปนี้



ที่มา : ฝ่ายกองช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

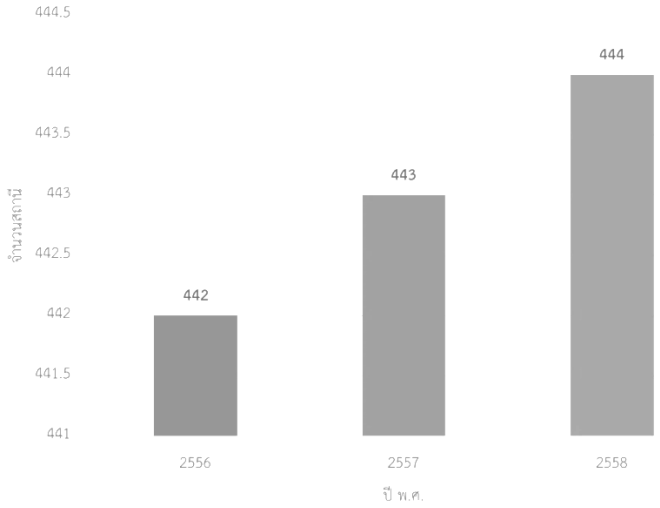
รูปที่ 3.5-20 แสดงระยะทางของรางรถไฟแต่ละประเภทในปัจจุบัน

จากรูปที่ 3.5-20 แสดงจำนวนระยะทางของเส้นทางรถไฟ ในแต่ละประเภทของรางรถไฟ ในปัจจุบันโดยมีระยะทั้งหมด 4,043 กิโลเมตร ซึ่งจะประกอบไปด้วยประเภทของรางรถไฟ ดังนี้

- ประเภทรางทางเดี่ยว 3,764 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 93.08
- ประเภททางคู่ 173 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 4.28
- ประเภททางสาม 107 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.65

1.2) จำนวนสถานีรถไฟ

จำนวนสถานีรถไฟมีอัตราการเพิ่มขึ้นที่น้อยมากโดยเพิ่มขึ้นเพียงปีละ 1 สถานี นับจากปี พ.ศ. 2556 ซึ่งมี 442 สถานี และเพิ่มเป็น 444 สถานี ในปี พ.ศ. 2258



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.5-21 แสดงจำนวนสถานีรถไฟตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2558

1.3) จำนวนรถบรรทุกสินค้า

จำนวนรถบรรทุกสินค้าที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าพบว่ามีจำนวนลดลง โดยปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนทั้งสิ้น 6,016 คัน และลดลงในปี พ.ศ. 2555-2557 เหลือเพียง 5,647 คัน และในปี พ.ศ. 2558 ลดลงเหลือ 5,100 คัน ดังแสดงในตารางที่ 3.5-10

ตารางที่ 3.5-10 แสดงสถิติจำนวนประเภทรถบรรทุกสินค้า ในปี พ.ศ. 2554-2558

รายการ	หน่วย	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
รถตู้ใหญ่	คัน	1,693	1,585	1,585	1,585	1,164
รถโบกี้ตู้ใหญ่	คัน	311	304	304	304	297
รถสินค้าอื่นๆ 4 ล้อ	คัน	884	737	737	737	623
รถสินค้าอื่นๆ 8 ล้อ	คัน	3,123	3,006	3,016	3,016	3,011
รถสินค้าอื่นๆ 12 ล้อ	คัน	5	5	5	5	5
	รวม	**6,016**	**5,637**	**5,647**	**5,647**	**5,100**

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.4) การขนส่งสินค้าทางราง

การขนส่งสินค้าทางรถรางแบ่งออกเป็นการขนส่งสินค้าทั่วไป และสินค้าอันตราย โดยปริมาณการขนส่งสินค้าทั่วไปทางรางอยู่ที่ประมาณ 10,000 ตันต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2557 มีปริมาณการขนส่งสินค้า 10,793 ตัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2556 เล็กน้อย สินค้าที่ขนส่งทางรางโดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และซีเมนต์ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.5-11

ตารางที่ 3.5-11 แสดงสถิติการขนส่งสินค้าทั่วไปทางรถไฟ ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2557

ประเภทสินค้า	ปี (หน่วย: ตัน)				
	2553	2554	2555	2556	2557
ไม้	1	2	-	1	-
ผลผลิตเกษตรกรอื่นๆ	2	2	1	1	-
เครื่องบริโภคอื่นๆ	1	1	5	30	26
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	2,783	2,655	2,541	2,719	2,208
แร่ธาตุ	3	-	-	-	-
โลหะก่อสร้าง	-	-	7	2	-
ดิน หิน ทราย	-	-	11	1	-
ซีเมนต์	1,141	1,120	903	1,099	662
วัสดุก่อสร้าง	7	15	115	35	29
ปุ๋ย	-	1	-	-	-
เครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องใช้ครัวเรือน	56	98	314	403	122
สินค้าเบ็ดเตล็ด	7,404	6,970	6,861	7,527	7,746
ไม่ทราบ	-	-	-	-	-
รวมจำนวนสินค้า	**11,398**	**10,864**	**10,758**	**11,818**	**10,793**

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายทางราง พบว่ามีการขนส่งเฉลี่ยประมาณ 2,500 ตันต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2557 มีปริมาณการขนส่งอยู่ที่ 2,208 ตัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2556 จำนวน 511 ตัน โดยสินค้าอันตรายส่วนใหญ่ที่ขนส่งทางราง คือ ของเหลวไม่ไวไฟ และก๊าซ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.5-12

ตารางที่ 3.5-12 แสดงสถิติการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2557

ประเภทสินค้าอันตราย	ปี (หน่วย: ตัน)				
	2553	2554	2555	2556	2557
วัตถุระเบิด	1	2	-	-	-
ก๊าซ	834	818	806	782	800
ของเหลวไม่ไวไฟ	1,949	1,837	1,735	1,937	1,408
รวม	**2,784**	**2,657**	**2,541**	**2,719**	**2,208**

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2) ด้านการขนส่งทางถนน

2.1) ระยะทางถนน

2.1.1) กรมทางหลวง ระยะทางรวมในการดูแลของกรมทางหลวงมีแนวโน้มสูงขึ้นเฉลี่ยปีละ 667 กิโลเมตร หรือปีละประมาณร้อยละ 1 โดยในปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีระยะทางที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง 70,077 กิโลเมตร แบ่งเป็นทางลาดยาง 68,582 กิโลเมตร ทางลูกรัง 212 กิโลเมตร และทางก่อสร้างและทางรักษาสภาพ 1,283 กิโลเมตร ดังแสดงในตารางที่ 3.5-13

ตารางที่ 3.5-13 ระยะทางที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2558

ปี	ทางบำรุง ต่อ 2 ช่องจราจร (กม.)		รวม	ทางก่อสร้างและทางรักษาสภาพ (กม.)	ระยะทางทั้งสิ้น
	ลาดยาง (กม.)	ลูกรัง (กม.)			
2550	62,988	218	63,206	1,539	64,745
2551	64,977	231	65,208	1,058	66,266
2552	65,366	264	65,630	865	66,495
2553	66,046	268	66,314	997	67,311
2554	66,104	237	66,341	1,195	67,536
2555	66,631	240	66,871	922	67,793
2556	67,267	280	67,547	706	68,253
2557	68,012	260	68,272	774	69,046
2558	68,582	212	68,794	1,283	70,077

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

2.1.2) กรมทางหลวงชนบท ระยะทางรวมในการดูแลของกรมทางหลวงชนบทมีแนวโน้มทรงตัวมาเป็นระยะเวลานาน โดยในปี พ.ศ. 2560 พบว่ามีระยะทางที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวงชนบท 47,649 กิโลเมตร แบ่งเป็นทางลาดคอนกรีต-ลาดยาง 45,190 กิโลเมตร ทางลูกรัง 2,459 กิโลเมตร ดังแสดงในตารางที่ 3.5-14

ตารางที่ 3.5-14 ระยะทางที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวงชนบท ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2560

ปี	ทางบำรุง (กม.)		
	คอนกรีต-ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
2554	42,054	5,137	47,191
2555	42,231	5,278	47,509
2556	42,736	4,718	47,454
2557	42,809	4,832	47,641
2558	43,150	4,357	47,507
2559	43,695	3,912	47,607
2560	45,190	2,459	47,649

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

2.1.3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทางรวมในการดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีระยะทางรวม 225 กิโลเมตร โดยเป็นถนนในเส้นทางด่วนและวงแหวนรอบนอก ดังแสดงในตารางที่ 3.5-14

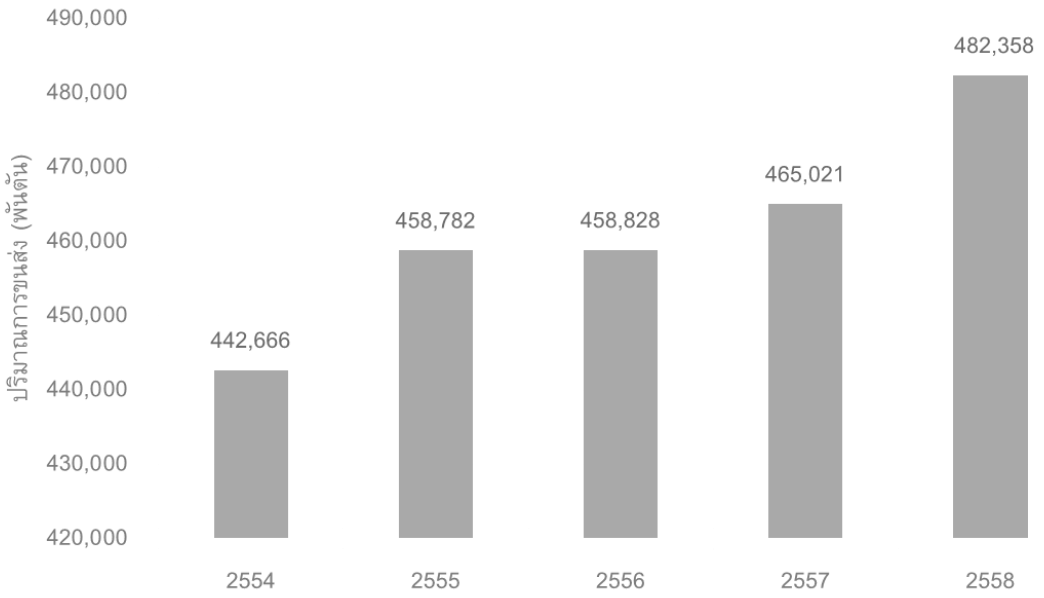
ตารางที่ 3.5-15 ระยะทางที่อยู่ในความดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สายทาง	ระยะทาง (กม.)
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	27.1
ทางพิเศษศรีรัช	38.8
ทางพิเศษฉลองรัช	18.7
ทางพิเศษบูรพาวิถี	55
ทางพิเศษอุดรรัถยา	32
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายใต้ ตอน S ๑	4.7
โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์	22.5
โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	9.5
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16.7
รวม	**225**

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

2.2) การขนส่งสินค้าทางถนน

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้นในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ โดยในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนรวม 482,358 พันตัน สูงขึ้นกว่าปี พ.ศ. 2557 เพียงร้อยละ 3.73 ดังแสดงในรูปที่ 3.5-22



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 3.5-22 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศทางรถยนต์ พบว่ามีแนวโน้มสูงขึ้นเช่นกัน โดยในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวม 32,297 พันตัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ประมาณร้อยละ 17.34 โดยมีสัดส่วนปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกประมาณร้อยละ 50 เท่ากัน

ตารางที่ 3.5-16 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศทางรถยนต์

	ปริมาณ (พันตัน)				
	2554	**2555**	**2556**	**2557**	**2558**
การนำเข้า	12,689	12,194	12,723	12,629	15,749
การส่งออก	10,779	12,380	13,419	14,896	16,548
รวม	**23,468**	**24,574**	**26,142**	**27,525**	**32,297**

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

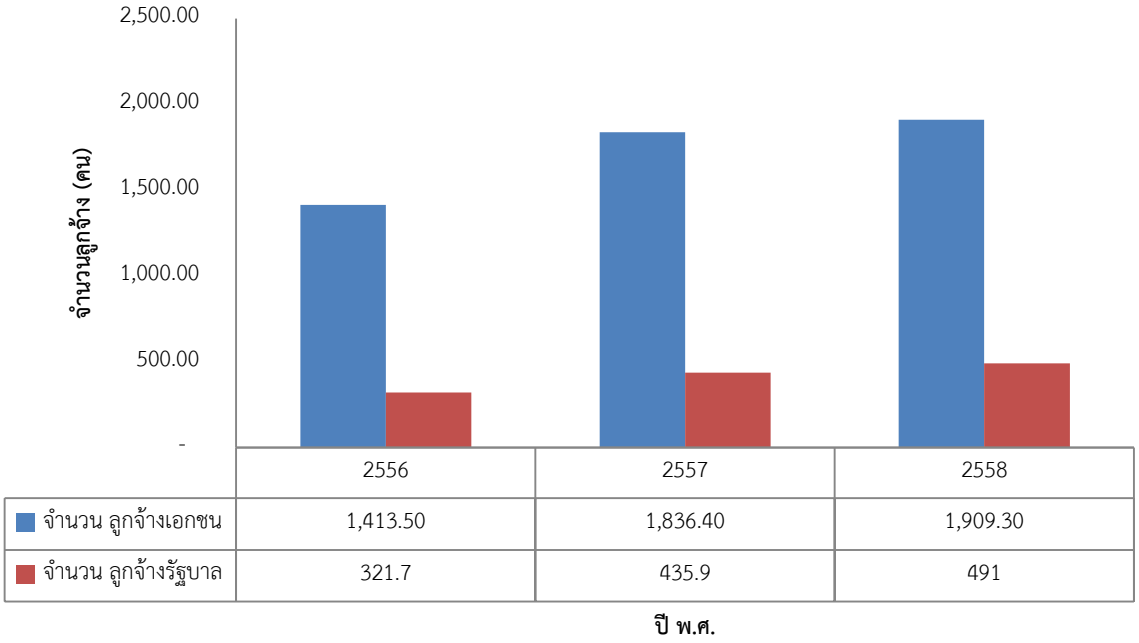
(2) ด้านแรงงาน

ข้อมูลทางด้านแรงงานถือเป็นข้อมูลที่สามารถบ่งชี้การถึงการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์ โดยอาศัยจำนวนผู้ที่มีงานทำที่เกี่ยวข้องทางด้านโลจิสติกส์และอัตราค่าจ้างเฉลี่ยในแต่ละปี เพื่อเป็นการบอกทิศทางการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยมีข้อมูลดังต่อไปนี้

1) จำนวนลูกจ้าง

จากการรวบรวมข้อมูลจำนวนลูกจ้างเอกชนและรัฐบาลในอุตสาหกรรมการขนส่งและสถานที่จัดเก็บสินค้าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558 พบว่ามีจำนวนลูกจ้างเอกชนและรัฐบาลเพิ่มขึ้นทุกปี ดังนี้

- ปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนลูกจ้างเอกชน 1,414 คน จำนวนลูกจ้างรัฐบาล 322 คน
- ปี พ.ศ. 2557 มีจำนวนลูกจ้างเอกชน 1,836 คน จำนวนลูกจ้างรัฐบาล 436 คน
- ปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนลูกจ้างเอกชน 1,909 คน จำนวนลูกจ้างรัฐบาล 491 คน



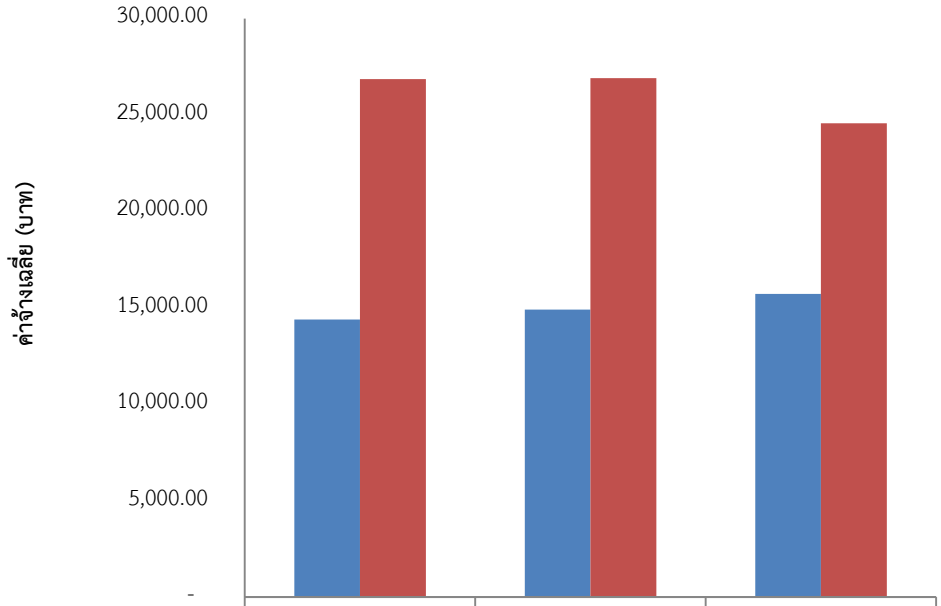
ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (www.service.nso.go.th/nso/web/survey/surpop2-2-1.html)

รูปที่ 3.5-23 จำนวนลูกจ้างเอกชนและรัฐบาล
ในอุตสาหกรรมการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ในปี พ.ศ. 2556-2558

2) ค่าจ้าง

จากการรวบรวมข้อมูลอัตราค่าจ้างเฉลี่ยของลูกจ้างเอกชน และรัฐบาลในอุตสาหกรรมการขนส่ง และสถานที่จัดเก็บสินค้า ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558 พบว่าอัตราค่าจ้างของลูกจ้างทั้งเอกชนและรัฐบาลเพิ่มขึ้นในทุกปี โดยอัตราค่าจ้างของลูกจ้างรัฐบาลเฉลี่ยมีค่าจ้างที่สูงกว่าลูกจ้างเอกชน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ปี พ.ศ. 2556 ค่าจ้างเฉลี่ยของลูกจ้างเอกชน 14,398 บาท ค่าจ้างเฉลี่ยของลูกจ้างรัฐบาล 26,853 บาท
- ปี พ.ศ. 2557 ค่าจ้างเฉลี่ยของลูกจ้างเอกชน 14,901 บาท ค่าจ้างเฉลี่ยของลูกจ้างรัฐบาล 26,909 บาท
- ปี พ.ศ. 2558 ค่าจ้างเฉลี่ยของลูกจ้างเอกชน 15,724 บาท ค่าจ้างเฉลี่ยของลูกจ้างรัฐบาล 24,572 บาท



	2556	2557	2558
ค่าจ้างเฉลี่ยลูกจ้างเอกชน Total Average	14,397.50	14,903.10	15,723.83
ค่าจ้างเฉลี่ยลูกจ้างรัฐบาล Total Average	26,852.78	26,909.18	24,571.98

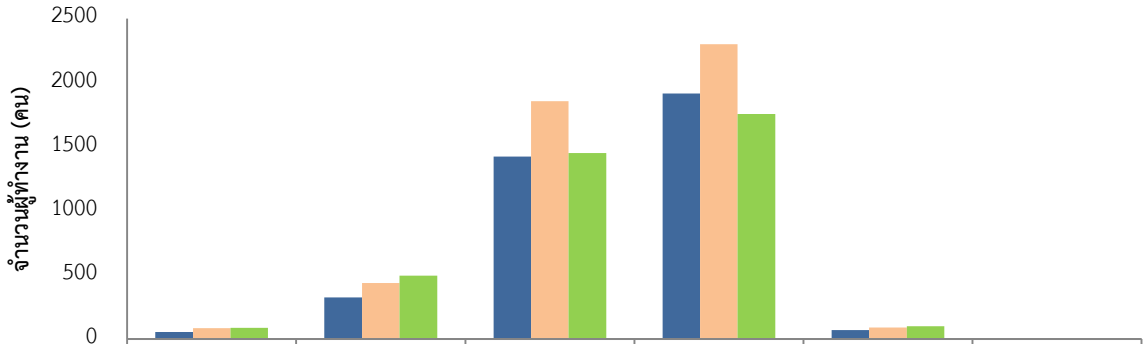
ปี พ.ศ.

ที่มา :สำนักงานสถิติแห่งชาติ (www.service.nso.go.th/nso/web/survey/surpop2-2-1.html)

รูปที่ 3.5-24 ค่าจ้าง ลูกจ้างเอกชน และรัฐบาล
ในอุตสาหกรรม การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ในปี พ.ศ. 2556-2558

3) จำนวนผู้มีงานทำในอุตสาหกรรมการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า

จากรูปที่ 3.5-25 แสดงให้เห็นถึงข้อมูลจำนวนผู้มีงานทำจำแนกตามสถานภาพการทำงาน อุตสาหกรรมในอุตสาหกรรมการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า โดยแบ่งเป็นนายจ้าง ลูกจ้างรัฐบาล บุคคลที่ทำงานส่วนตัว บุคคลที่ช่วยเหลือธุรกิจครอบครัว และการรวมกลุ่มเพื่อทำธุรกิจในอุตสาหกรรมการขนส่งและสถานที่จัดเก็บสินค้า



	นายจ้าง	ลูกจ้างรัฐบาล	ลูกจ้างเอกชน	ทำงานส่วนตัว	ช่วยธุรกิจครอบครัว	การรวมกลุ่ม
2556	55.4	325.8	1,423.20	1,916.80	70.1	0.6
2557	85.9	437	1,855.50	2,299.50	91.4	0
2558	88.3	494.6	1,451.80	1,757.00	100.6	0.8

สถานภาพการทำงาน

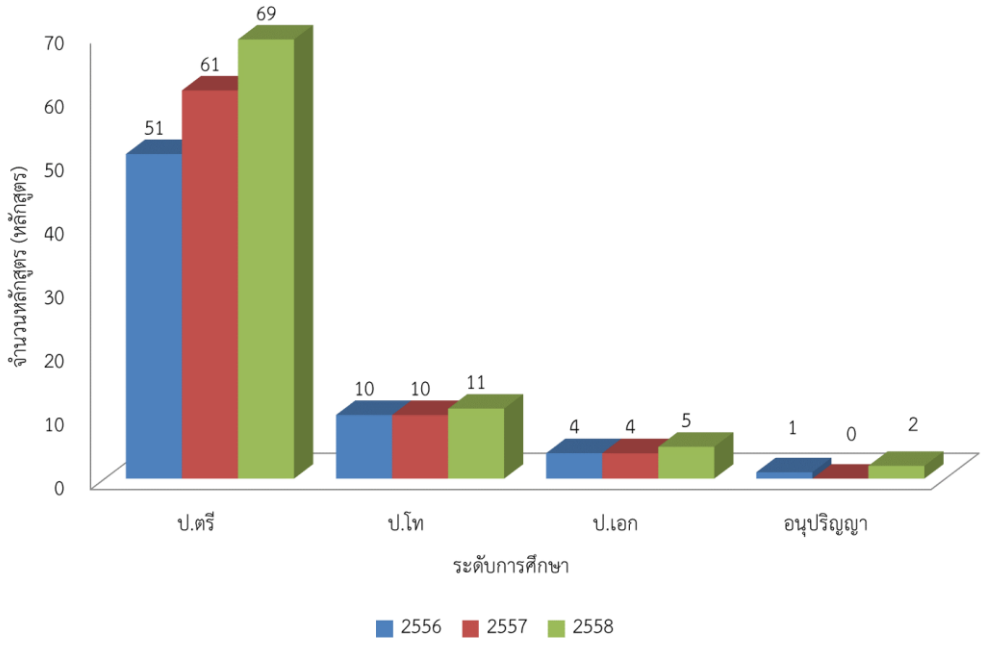
ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (www.service.nso.go.th/nso/web/survey/surpop2-2-1.html)

รูปที่ 3.5-25 จำนวนผู้มีงานทำ จำแนกตามสถานภาพทำงาน
ในอุตสาหกรรม การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ในปี พ.ศ. 2556-2558

พบว่าในปี พ.ศ. 2556-2558 จำนวนนายจ้าง ลูกจ้างทั้งของรัฐบาลและเอกชน และบุคคลที่ช่วยเหลือธุรกิจครอบครัว มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ในส่วนของจำนวนบุคคลที่ทำงานส่วนตัวในปี พ.ศ. 2557 จะมีสัดส่วนในการทำงานส่วนตัวที่เพิ่มสูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 แต่ในปี พ.ศ. 2558 จะเห็นได้ว่าจำนวนบุคคลที่ทำงานส่วนตัวลดลงจากปี พ.ศ. 2557 และจำนวนการรวมกลุ่มในการทำธุรกิจในปี พ.ศ. 2556-2558 มีจำนวนน้อยมากหรือไม่มีเลย

(3) ด้านการศึกษา

การศึกษาถือว่าเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เนื่องจากเป็นกำลังหลักในการผลิตบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการทำงานทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อช่วยขับเคลื่อนการทำงาน และเพิ่มขีดความสามารถทางด้านการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลจากมหาวิทยาลัย วิทยาลัย ทั้งภาครัฐและเอกชน พบว่าจำนวนหลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาตรี ในปี พ.ศ. 2558 ที่มีการเปิดการเรียนการสอน มีจำนวนทั้งสิ้น 69 หลักสูตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 จำนวน 8 หลักสูตร ส่วนของหลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาโท ในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนทั้งสิ้น 11 หลักสูตร เพิ่มขึ้นจำนวน 1 หลักสูตร จากปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2557 เช่นเดียวกับ ในส่วนของหลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาเอก ที่เพิ่มขึ้นจาก 4 หลักสูตร ในปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2557 เป็น 5 หลักสูตร ในปี พ.ศ. 2559 และหลักสูตรการศึกษาระดับอนุปริญญา พบว่า ในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวน 1 หลักสูตร และในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนทั้งสิ้น 2 หลักสูตร ดังแสดงใน รูปที่ 3.5-29

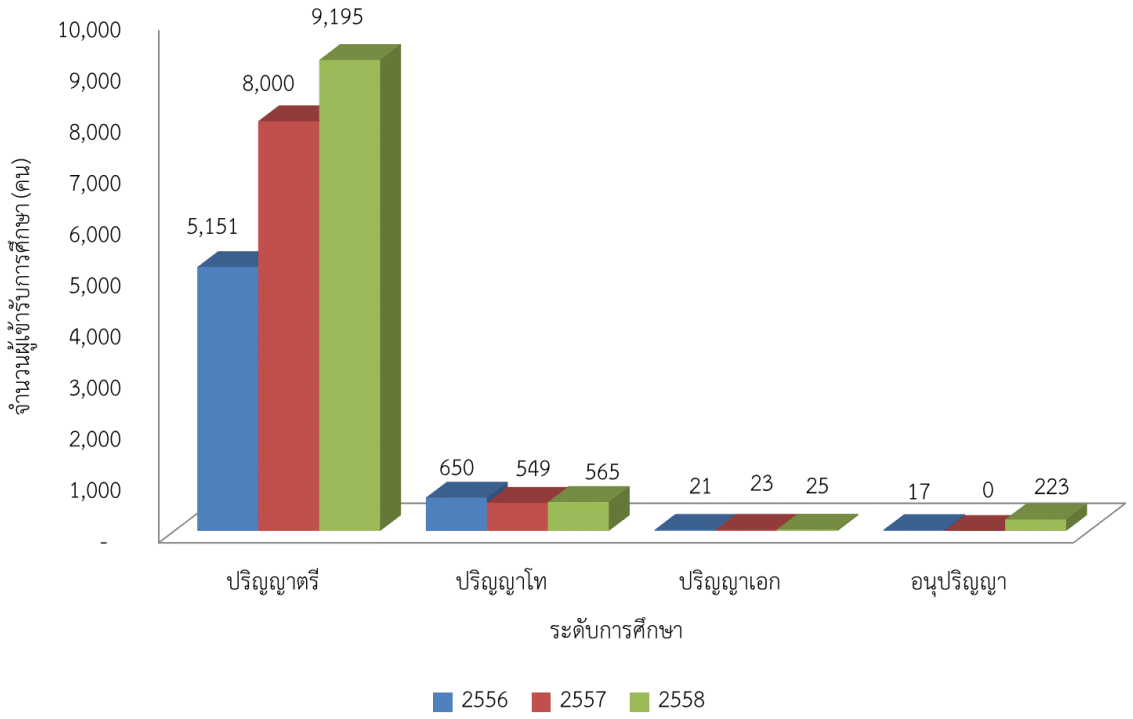


ที่มา: กระทรวงศึกษาธิการ

รูปที่ 3.5-26 จำนวนหลักสูตรทางการศึกษาทางด้านโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558

ด้านจำนวนผู้เข้าศึกษาในระดับต่างๆ มีข้อมูลดังต่อไปนี้ หลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาตรี ในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนทั้งสิ้น 5,151 คน และเพิ่มขึ้นเป็น 8,000 คน และ 9,195 คน ในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2558 เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของหลักสูตรการศึกษา ที่สถาบันการศึกษาที่มีการเปิดการเรียนการสอนเพิ่มขึ้น ส่วนของหลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาโท มีจำนวนผู้เข้าศึกษา ในปี พ.ศ. 2556 ทั้งสิ้น 650 คน และลดลงเหลือเพียง 549 คน ในปี พ.ศ. 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 565 คน ในปี พ.ศ. 2558

สำหรับจำนวนผู้เข้าศึกษาในหลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาเอก พบว่า มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2556-2558 โดยมีจำนวนเท่ากับ 21, 23 และ 25 คน ตามลำดับ ส่วนหลักสูตรการศึกษาระดับอนุปริญญา จากข้อมูลพบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้เข้าศึกษาเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 223 คน จาก ปี พ.ศ. 2558 ที่ไม่มีจำนวนผู้เข้าศึกษาในระดับดังกล่าว ดังแสดงใน รูปที่ 3.5-30

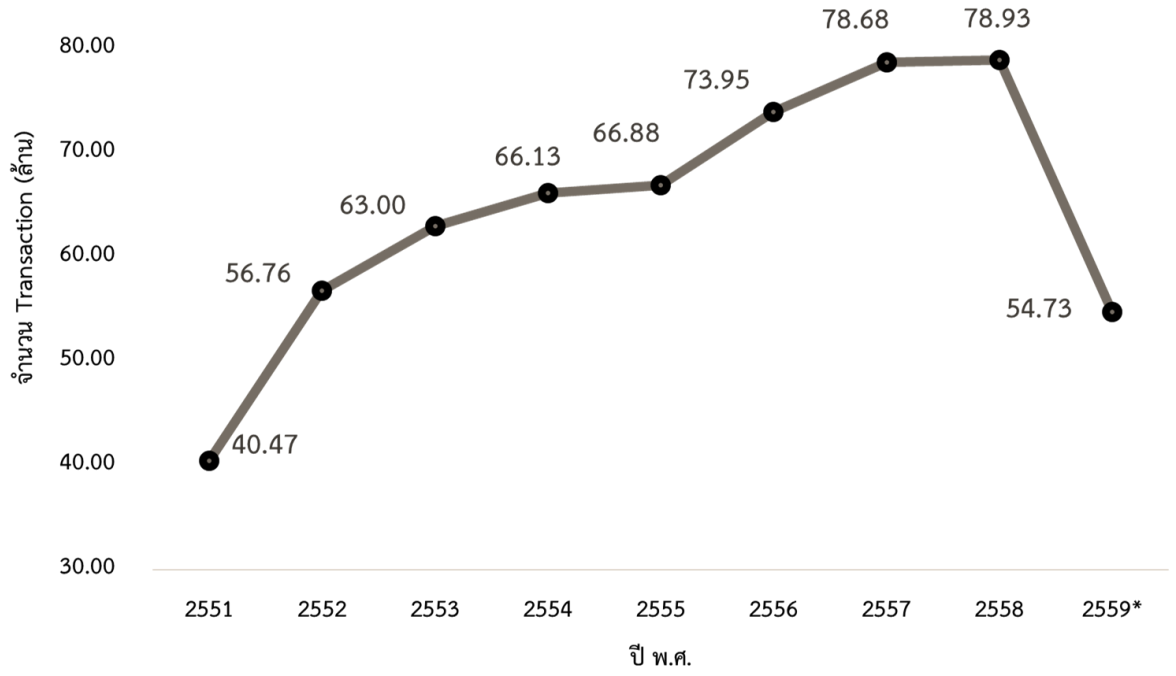


ที่มา: กระทรวงศึกษาธิการ

รูปที่ 3.5-27 จำนวนนักศึกษาทางด้านโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558

(4) ด้านศุลกากร ซึ่งข้อมูลในส่วนนี้รวบรวมและขอข้อมูลเพื่อติดตามแนวโน้มการเติบโตของระบบ National Single Window (NSW) แสดงดังนี้

ระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวของประเทศ เชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการค้าจัดทำข้อมูลเพียงครั้งเดียวหรือจัดเตรียมเอกสารเพียงหนึ่งชุด แล้วส่งให้ระบบ NSW ทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งระบบ NSW จะทำหน้าที่ส่งข้อมูลเหล่านั้นให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงธุรกรรมการชำระเงิน โดยผู้ใช้บริการไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดทำข้อมูลหลายชุดเพื่อจัดส่งให้หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ระบบ NSW ยังทำหน้าที่เป็น National Gateway สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายในประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศอื่นๆ นอกภูมิภาคอาเซียนโดยมีรูปแบบการเชื่อมโยง จากรูปที่ 3.5-26 จะพบว่าจำนวนธุรกรรมที่เกิดขึ้นในระบบNSW ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ถึงเดือนกันยายนปี พ.ศ. 2559 จะเห็นได้จำนวนผู้ทำธุรกรรมผ่านทางระบบ NSW มีค่าสูงขึ้นทุกปี และเนื่องจากปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2558 เริ่มมีค่าคงที่เนื่องจากจำนวนผู้ใช้งานเริ่มคงที่ และหน่วยงานโดยส่วนใหญ่มีความเชื่อมโยงกับระบบ NSW อย่างครบถ้วน



ที่มา: http://www.thainsw.net/INSW/index.jsp

รูปที่ 3.5-28 แสดงจำนวนการใช้งานระบบ NSW ในปี พ.ศ. 2551-2559 (มกราคม-สิงหาคม)

ตารางที่ 3-4.17 ตารางแสดงจำนวนธุรกรรมของระบบ NSW แยกรายเดือนระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559

	2555	2556	2557	2558	2559*
มกราคม	5,056,870	5,727,174	6,654,984	6,279,215	6,298,913
กุมภาพันธ์	5,547,918	5,043,901	5,640,758	6,095,046	6,458,883
มีนาคม	4,991,484	6,660,508	7,094,063	6,998,959	7,521,572
เมษายน	5,217,080	5,854,543	6,274,552	6,272,977	6,357,387
พฤษภาคม	6,426,600	6,274,880	6,567,018	6,518,108	6,920,780
มิถุนายน	6,059,575	6,185,045	6,428,371	6,442,471	7,242,598
กรกฎาคม	6,166,743	6,207,558	6,859,504	6,587,450	6,802,494
สิงหาคม	5,334,220	6,257,329	6,281,211	6,595,674	7,130,166
กันยายน	5,285,254	6,073,391	6,594,577	6,846,168	-
ตุลาคม	5,877,849	6,474,588	7,012,351	6,793,049	-
พฤศจิกายน	5,332,852	6,926,208	6,748,873	6,810,661	-
ธันวาคม	5,585,991	6,262,789	6,520,823	6,693,740	-
รวม	**66,882,436**	**73,947,914**	**78,677,085**	**78,933,518**	**54,732,793**

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

พบได้ว่าเดือนมีนาคมของทุกปีจะเป็นเดือนที่มีการทำธุรกรรมผ่านทาง NSW สูงที่สุด เนื่องจากมีการเตรียมนำเข้า-ส่งออกก่อนช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีวันหยุดยาว และอีกช่วงหนึ่งที่มีการทำธุรกรรมสูงคือเดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายน เนื่องจากมีการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเพื่อเตรียมตัวสำหรับเทศกาลคริสต์มาสและปีใหม่

3.5.3 ดัชนีชี้วัดอื่นๆ ที่หน่วยงานมีการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล

จากการส่งแบบเก็บข้อมูลดัชนีชี้วัดตามภาคผนวก ก-4 ในส่วนที่ 2 ซึ่งสอบถามถึงการจัดทำและเก็บรวบรวมดัชนีชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมนอกเหนือจากแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พบว่ามี 2 หน่วยงานที่มีการจัดทำดัชนีชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม คือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม และสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์

(1) ดัชนีชี้วัดที่ได้จาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

เนื่องจากกระทรวงคมนาคมมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมรองรับยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยมีการนำบทเรียนและผลการดำเนินงานที่ได้จากการดำเนินงานแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 1 มาพิจารณาร่วมกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ การขนส่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง สอดคล้องกับความต้องการอย่างถูกต้องเหมาะสม และเป็นไปได้ในช่วงเวลาอีก 5 ปีข้างหน้า โดยมีการกำหนดกลยุทธ์ พร้อมกำหนดดัชนีชี้วัดในแต่ละกลยุทธ์อย่างชัดเจน แบ่งออกเป็น 3 กลยุทธ์หลัก ซึ่งสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยมีดัชนีชี้วัดเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1) ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง – ปลายทางลดลง

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศไทยให้สามารถเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศจะส่งผลให้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยกำหนดเส้นทางการขนส่งสินค้าตามแนว Logistics Corridor จำนวน 4 เส้นทาง และจัดเก็บข้อมูลระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ตารางที่ 3.5-18

ตารางที่ 3.5-18 แสดงข้อมูลระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง-ปลายทาง ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)		ระยะเวลาในการเดินทาง (ชั่วโมง)				
			2556	2557	2558	2559	2560
แนวเส้นทาง เหนือ-ใต้							
เชียงราย (สะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 4) – กทม.	912	ค่าเป้าหมาย	17.0	17.0	16.5	16.0	15.2
		ผลประเมินจริง	-	16	17.5		
ชุมพร – สงขลา (สะเดา)	531	ค่าเป้าหมาย	9	9	9	8.8	8.8
		ผลประเมินจริง	-	9	10.25		
แนวเส้นทางหนองคาย – ท่าเรือแหลมฉบัง							
หนองคาย - ท่าเรือแหลมฉบัง	645	ค่าเป้าหมาย	11.7	11.7	11.7	11.0	10.7
		ผลประเมินจริง	-	12	12.25		
แนวเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – สระแก้ว							
ท่าเรือแหลมฉบัง – สระแก้ว (อรัญประเทศ)	217	ค่าเป้าหมาย	5.0	5.0	8.0*	8.0	8.0
		ผลประเมินจริง	-	6	7.5		
แนวเส้นทางมุกดาหาร - ตาก							
จ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2) – อ. แม่สอด จ.ตาก (สะพานมิตรภาพไทย – พม่า ข้ามแม่น้ำเมย)	770	ค่าเป้าหมาย	16	16	16	15.4	15.4
		ผลประเมินจริง	-	18	18		

ที่มา : สนข.

2) จำนวนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก (สะสม) เพิ่มขึ้น

จัดทำขึ้นเพื่อเป็นตัวบ่งชี้ว่ามีการประกอบการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่พัฒนาขึ้นหรือไม่ และสะท้อนให้เห็นถึงความสะดวกของเส้นทางรวมถึงปริมาณสินค้าผ่านประตูการขนส่งประเทศเพื่อนบ้านที่มากพอ พบว่าในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก (สะสม) จำนวนทั้งสิ้น 1,218 ราย ซึ่งสูงค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ (942 ราย) ถึง 168 ราย

ตารางที่ 3.5-19 แสดงค่าเป้าหมายและผลการประเมินจริงของจำนวนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

	ค่าเป้าหมาย	ผลประเมิน	Change
2556	856	946	+90
2557	898	1,088	+190
2558	942	1,218	+276
2559	989	-	-
2560	1,038	-	-

ที่มา : สนข.

3) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางน้ำเพิ่มขึ้น

3.1) สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟ

โดยการเก็บข้อมูลเฉพาะในส่วนของการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีการให้สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟ ต่อการขนส่งทางถนน ดังตารางที่ 3.5-20

ตารางที่ 3.5-20 แสดงสัดส่วนการขนส่งทางรถไฟต่อการขนส่งทางถนน จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี พ.ศ. 2557-2558

รูปแบบการขนส่ง	ปี 2557	ปี 2558	Change
ทางรถไฟ	34.49%	32.50%	-1.99%
ทางถนน	65.51%	67.50%	+1.99%

ที่มา : สนข.

3.2) สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ

ค่าเป้าหมายสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่งเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งโดยรวมทั้งหมด มีค่าเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และร้อยละ 6 ตามลำดับ ภายในปี พ.ศ. 2560 (เหมือนดัชนีชี้วัดที่ 13 ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำอยู่ที่ร้อยละ 8.99 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งอยู่ที่ร้อยละ 8.39 โดยมีปริมาณการขนส่งทางน้ำรวม 96.78 ล้านตัน มากกว่าปี พ.ศ. 2557 ที่มีปริมาณการขนส่งทางน้ำ อยู่ที่ 90.85 ล้านตัน จำนวน 5.93 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.53

4) ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยไม่เกิน 1.78 บาท/ตัน-กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2560

จากการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งเฉลี่ย ในปี พ.ศ. 2558 มีค่าเท่ากับ 2.0129 บาท/ตัน-กิโลเมตร ลดลงจากปี พ.ศ. 2557 ที่มีค่าเท่ากับ 2.0144 บาท/ตัน-กิโลเมตร โดยลดลงเป็นจำนวน 0.0015 บาท/ตัน-กิโลเมตร เนื่องจากรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยนั้นยังใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก และการขนส่งทางถนนนั้นมีข้อจำทางด้านความสามารถขนส่งสินค้า ที่ไม่สามารถส่งสินค้าทีละจำนวนมากในคราวเดียวได้ ทำให้ยังไม่สามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้มากนัก ซึ่งทาง สนข. ได้มีการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการคิดคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ย โดยในปี พ.ศ. 2558 สามารถขนส่งสินค้าได้ จำนวน 572.712 ล้านตัน และขนส่งทางถนน เป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 81.19 ดังแสดงในตารางที่ 3.5-21

ตารางที่ 3.5-21 แสดงปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้านตัน)	สัดส่วนการขนส่งสินค้า
ทางถนน	465.020	ร้อยละ 81.19
ทางน้ำ	96.786	ร้อยละ 16.89
ทางราง	10.792	ร้อยละ 1.88
ทางอากาศ	0.113	ร้อยละ 0.01
รวม	**572.712**	**ร้อยละ 100**

ที่มา : สนข.

(2) ดัชนีชี้วัดที่ได้จาก สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

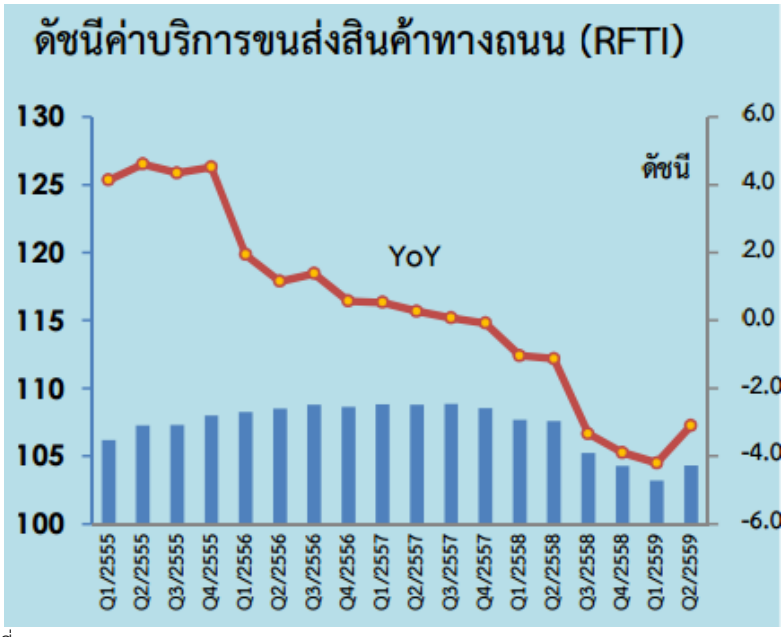
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 กระทรวงพาณิชย์ มีการจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน (Road Freight Transport Index : RFTI) หมายถึง ตัวเลขแสดงการเปลี่ยนแปลงค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศที่ผู้ประกอบการได้รับในช่วงเวลาหนึ่งเปรียบเทียบกับช่วงเวลา ณ ปีฐาน มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์ในการดูทิศทาง และคาดคะเนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ และเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายมาตรการด้านการผลิต การตลาด และ Logistics ของภาครัฐและเอกชน โดยโครงสร้างดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ประกอบด้วย 6 หมวดหรือประเภทของการขนส่ง ดังนี้

1. บริการขนส่งสินค้าทั่วไป
   - บริการขนส่งสินค้าเกษตรปศุสัตว์และประมง
   - บริการขนส่งไม้
   - บริการขนส่งผลิตภัณฑ์จากเหมือง
   - บริการขนส่งผลิตภัณฑ์อาหาร
   - บริการขนส่งผลิตภัณฑ์เครื่องดื่ม
   - บริการขนส่งสิ่งทอและเครื่องแต่งกาย
   - บริการขนส่งวัสดุก่อสร้าง
   - บริการขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็ก–อลูมิเนียม
   - บริการขนส่งเครื่องใช้และเครื่องเรือน

- บริการขนส่งกระดาษ
- บริการขนส่งสิ่งของอื่นๆ

2. บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์
   - บริการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์
3. บริการขนส่งน้ำมัน
   - บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง
   - บริการขนส่งน้ำมันที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิง
4. บริการขนส่งก๊าซ
   - บริการขนส่งก๊าซ LPG
   - บริการขนส่งก๊าซ NGV
5. บริการขนสงสารเคมีและผลิตภัณฑ์เคมี
   - บริการขนส่งสารเคมี
   - บริการขนส่งผลิตภัณฑ์เคมี
6. บริการขนส่งสินค้าเบ็ดเตล็ด
   - บริการขนส่งสินค้าอุปโภค

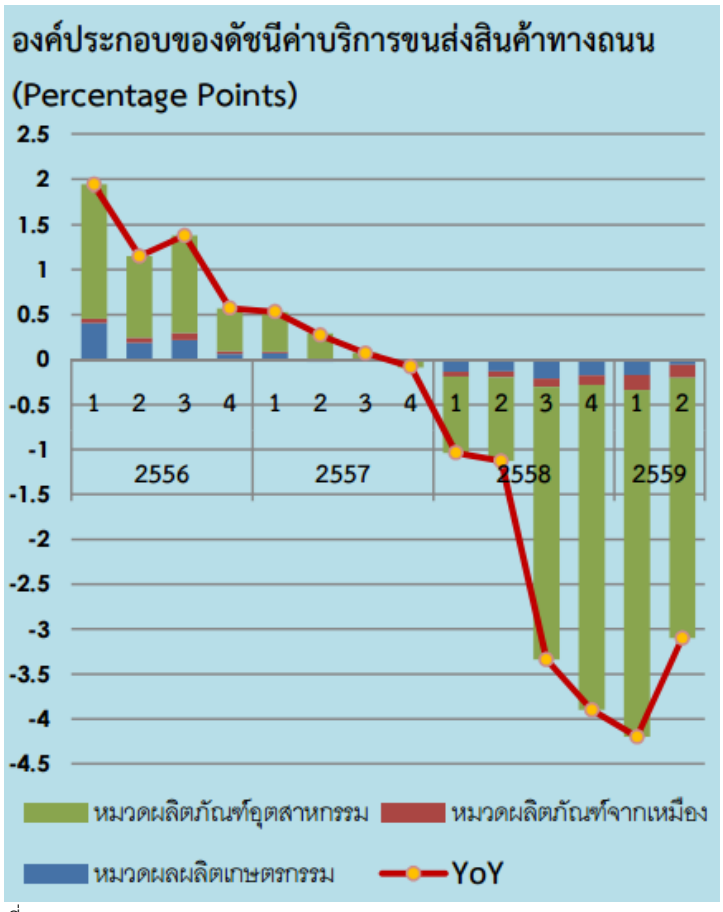
โดยการเผยแพร่ข้อมูลจัดทำเป็นรายไตรมาส ดัชนีค่าบริการถนนทางถนนในไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2559 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2558 มีการปรับตัวลดลง เนื่องจากราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกในประเทศมีการปรับตัวลงมากว่าร้อยละ 7 ตามราคาน้ำมันในตลาดโลก รวมถึงความผันผวนของเศรษฐกิจโลกมีผลต่ออุปสงค์ของตลาดโลก ประกอบกับกำลังซื้อของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากภัยแล้ง ตลอดจนการลงทุนของภาคเอกชนยังทรงตัว ทำให้กิจกรรมการขนส่งในภาพรวมชะลอตัวลง โดยมีค่าดัชนีเท่ากับ 104.3 ปรับตัวลดลงร้อยละ 3.1 ดังแสดงในรูปที่ 3.5-29



ที่มา : สนค.

รูปที่ 3.5-29 แสดงดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 จนถึง ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559

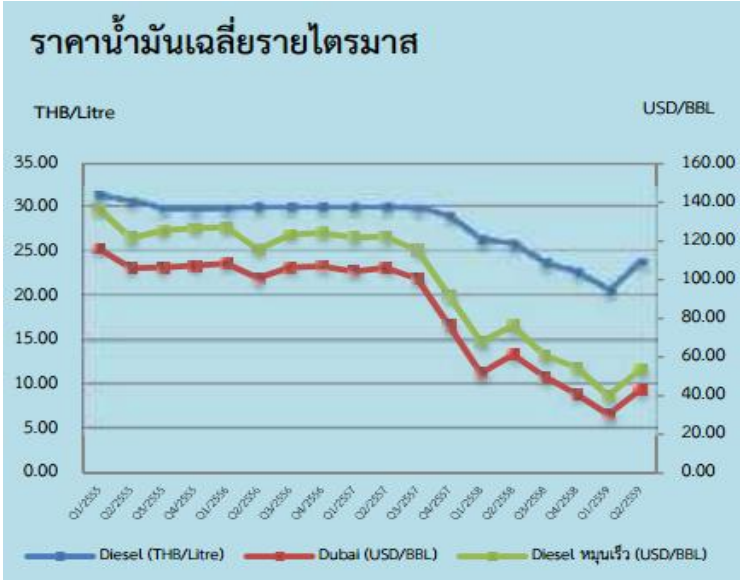
จากองค์ประกอบของดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน พบว่าเป็นผลมาจากการลดลงของหมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเป็นหลัก โดยลดลงถึงร้อยละ 2.9 และมีน้ำหนักถึงร้อยละ 86.09 รองลงมาคือหมวดผลผลิตเกษตรกรรม และหมวดผลิตภัณฑ์จากเหมือง ลดลงเท่ากับ ร้อยละ 0.1 โดยมีน้ำหนักร้อยละ 11.09 และ 2.82 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 3.5-30



ที่มา : สนค.

รูปที่ 3.5-30 แสดงองค์ประกอบของดัชนีบริการขนส่งสินค้าทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 จนถึง ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559

อีกหนึ่งองค์ประกอบที่มีผลต่อดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน คือ การปรับตัวลดลงของน้ำมันขายปลีกในประเทศ ซึ่งราคาน้ำมันมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันดิบดูไบ ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ที่ 23.84 บาท/ลิตร ปรับตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับไตรมาส 1 ของปี พ.ศ. 2559 ดังแสดงในรูปที่ 3.5-31



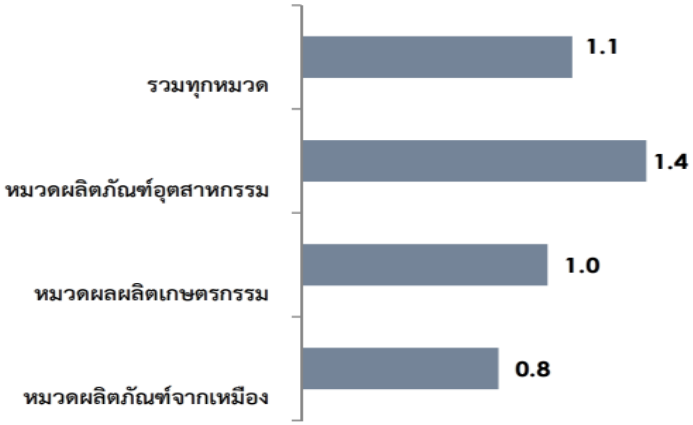
ที่มา : สนค.

รูปที่ 3.5-31 แสดงค่าน้ำมันเฉลี่ยรายไตรมาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 จนถึง ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559

1) การเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559 กับดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ในอดีตที่ผ่านมา

1.1) เปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2559 (QoQ)

ดัชนีมีการเปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 ตามรูปที่ 3.5-34 โดยมีผลจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกในประเทศมากกว่าร้อยละ 15 รวมถึงกำลังการผลิตที่ลดลงอย่างต่อเนื่องจากการหยุดทำการ (Supply Disruptions) ทั่วโลก ทำให้หมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 หมวดผลผลิตเกษตรกรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 หมวดผลิตภัณฑ์จากเหมือง เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8

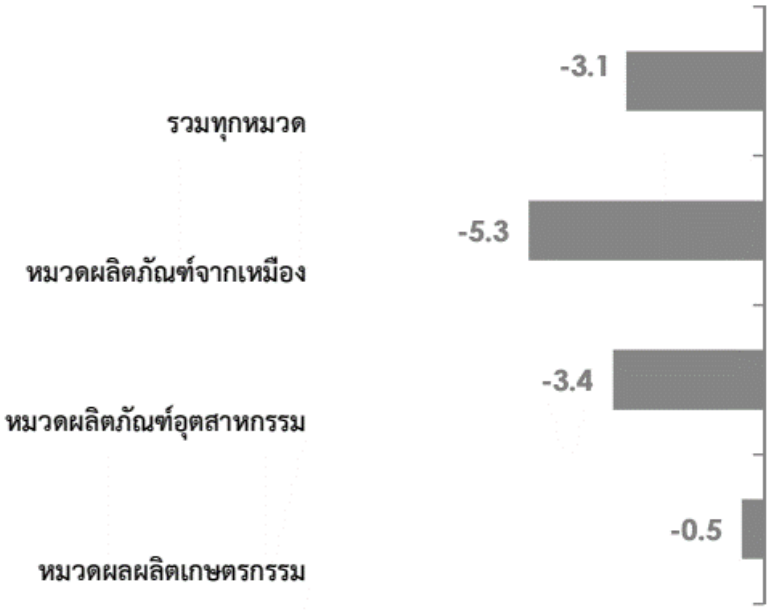


ที่มา : สนค.

รูปที่ 3.5-32 แสดงผลต่างระหว่างดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559 และไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2559

1.2) เปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2558 (YoY)

ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559 เทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี 2558 พบว่าลดลงร้อยละ 3.1 โดยได้รับอิทธิพลจากหมวดผลิตภัณฑ์จากเหมืองลดลงร้อยละ 5.3 หมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมลดลงทุกรายการ โดยรวมลดลงร้อยละ 3.5 และหมวดผลผลิตเกษตรกรรมลดลงร้อยละ 0.5 ตามรูปที่ 3.5-33

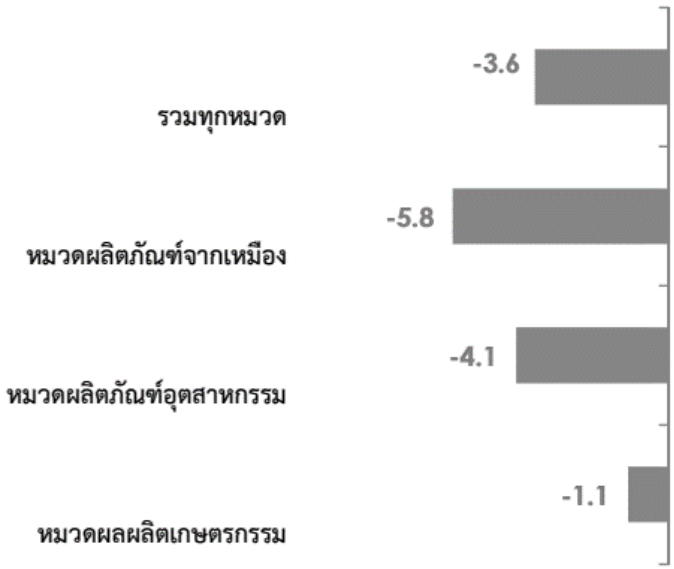


ที่มา : สนค.

รูปที่ 3.5-33 แสดงผลต่างระหว่างดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2559 และไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ. 2558

1.3) เปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยตั้งแต่เดือน ม.ค. – มิ.ย. ปี พ.ศ. 2558

ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ค่าเฉลี่ยตั้งแต่เดือน ม.ค. – มิ.ย. ปี พ.ศ. 2559 เทียบกับค่าเฉลี่ยตั้งแต่เดือน ม.ค. – มิ.ย. ปี พ.ศ. 2558 พบว่าลดลงร้อยละ 3.6 โดยได้รับอิทธิพลจากหมวดผลิตภัณฑ์จากเหมืองลดลงร้อยละ 5.8 หมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมลดลงทุกรายการลดลงร้อยละ 4.1 และหมวดผลผลิตเกษตรกรรมลดลงร้อยละ 1.1 ตามรูปที่ 3.5-36 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในภาวะชะลอตัว และการค้าระหว่างประเทศของไทยในช่วง 5 เดือนแรก การส่งออกลดลงร้อยละ 1.9 การนำเข้าลดลงร้อยละ 10.3 ประกอบกับราคาน้ำมันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปี พ.ศ. 2558 ปรับตัวลดลงกว่าร้อยละ 14



ที่มา : สนค.

รูปที่ 3.5-34 แสดงผลต่างระหว่างดัชนีค่าบริการสินค้าทางถนน
เฉลี่ยตั้งแต่เดือนม.ค. – มิ.ย. ปี พ.ศ. 2559 และเดือนม.ค. – มิ.ย. ปี พ.ศ. 2558

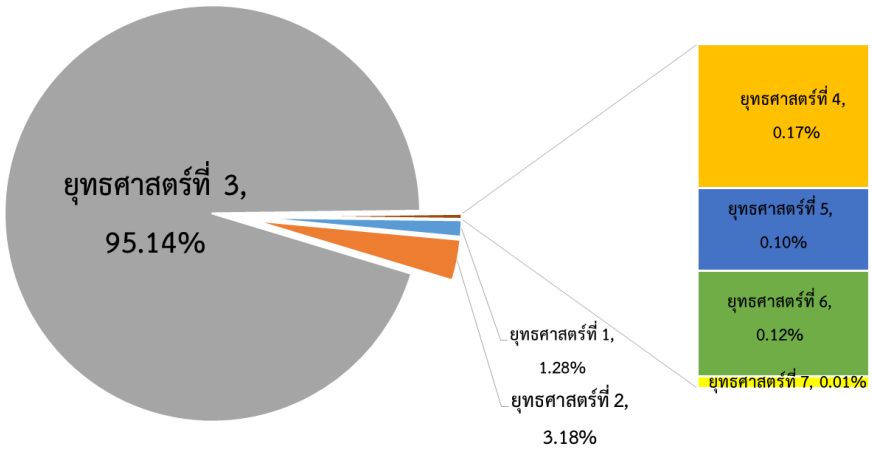
จากการรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 และดัชนีชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมที่มีความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ทางที่ปรึกษาได้มีการศึกษารวบรวม บริบทการเปลี่ยนแปลงในระดับโลก ภูมิภาค อนุภูมิภาค และภายในประเทศ ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านโลจิสติกส์ โดยอาศัยข้อมูลทุติยภูมิ รวมกับข้อมูลการระดมสมอง การสัมมนา การลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูลในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ รวมถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลการแบบสอบถามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และผู้เชี่ยวชาญทั้งภาครัฐและเอกชน (บทที่ 4) จากนั้นทำการคัดเลือกชุดดัชนีชี้วัดทางด้านโลจิสติกส์ที่สามารถใช้วัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยตามบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต (Logistics Competitiveness Index : LCI) โดยจะกล่าวไว้ในบทที่ 5 หัวข้อ 5.2

บทที่ 4
บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

4.1 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดในภาพรวม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) มีเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อ “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” โดยมี 8 หน่วยงานสำคัญทำหน้าที่ขับเคลื่อนรายยุทธศาสตร์ อันได้แก่ (1) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2) กระทรวงอุตสาหกรรม (3) กระทรวงการคลัง (4) กระทรวงคมนาคม (5) กระทรวงพาณิชย์ (6) กระทรวงแรงงาน (7) กระทรวงศึกษาธิการ และ (8) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และมีองค์ประกอบของแผนยุทธศาสตร์ฯ อันประกอบไปด้วย 3 เป้าหมาย 3 ภารกิจ 7 ยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์ และมีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่กำหนดไว้รวม 21 ดัชนี แบ่งเป็นดัชนีชี้วัดในภาพรวมของการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี พ.ศ. 2560 ไม่เกินร้อยละ 12 และ (2) มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560 และดัชนีชี้วัดในระดับยุทธศาสตร์ 19 ดัชนี

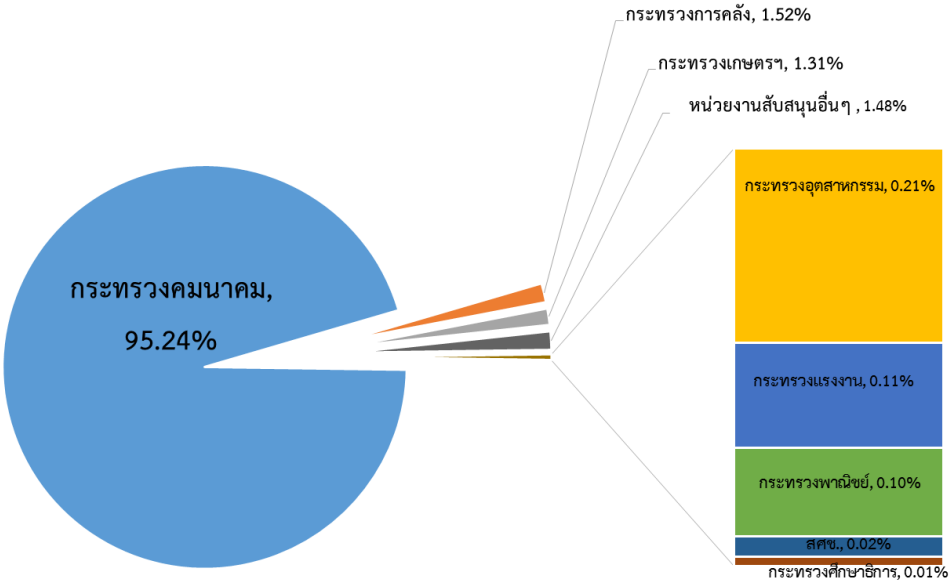
ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 350 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 212,263.48 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ 1 จำนวน 2,715.65 ล้านบาท (1.28%) ยุทธศาสตร์ที่ 2 จำนวน 6,755.06 ล้านบาท (3.18%) ยุทธศาสตร์ที่ 3 จำนวน 201,938.28 ล้านบาท (95.14%) ยุทธศาสตร์ที่ 4 จำนวน 356.90 ล้านบาท (0.17%) ยุทธศาสตร์ที่ 5 จำนวน 206.54 ล้านบาท (0.10%) ยุทธศาสตร์ที่ 6 จำนวน 262.05 ล้านบาท (0.12%) และยุทธศาสตร์ที่ 7 จำนวน 29.00 ล้านบาท (0.01%) ดังแสดงในรูปที่ 4.1-1



ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน
ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

รูปที่ 4.1-1 สัดส่วนงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายยุทธศาสตร์

ทั้งนี้ พบว่าเงินงบประมาณใช้ไปกับยุทธศาสตร์ที่ 3 ในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งมากที่สุดโดยกระทรวงคมนาคมเป็นประมาณจำนวน 202,164.83 ล้านบาท หรือ 95.24% รองลงมาได้แก่การพัฒนาด่านชายแดนและ NSW ของกระทรวงการคลัง 3,228.99 ล้านบาท หรือ 1.52% และการพัฒนาโลจิสติกส์และผังเมืองชายแดนเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของกระทรวงมหาดไทย 2,984.40 ล้านบาท หรือ 1.41% ดังแสดงในรูปที่ 4.1-2



รูปที่ 4.1-2 สัดส่วนงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แยกรายหน่วยงาน

จากสัดส่วนการใช้งบประมาณพบว่า ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ได้ใช้เงินงบประมาณไปกับ **การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)** ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญทางรางและทางถนนเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนการขนส่ง และมีการพัฒนาระบบ NSW เชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐในระดับ G2G เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งเสริมศักยภาพและมาตรฐาน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า **การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยเพื่อยกระดับขีดความสามารถของโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)** โดยในภาคการเกษตรมีการพัฒนาศักยภาพของสถาบันการเกษตรเพื่อสร้างความเข้มแข็งในห่วงโซ่อุปทานการเกษตร และในภาคอุตสาหกรรมมีการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ นอกจากนี้มีการพัฒนาพื้นที่และมาตรฐานจุดผ่านแดนสู่ระดับสากลเพื่อเป็นช่องทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และในส่วนของ **การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Factors)** มีการพัฒนามาตรฐานหลักสูตรการศึกษาและมาตรฐานแรงงานรองรับการเติบโตของระบบโลจิสติกส์ของไทย รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพของกลไกในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้สามารถนำพาระบบโลจิสติกส์ของไทยสู่เป้าหมายที่วางไว้

ในภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์มี**การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง**ด้วยการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ 5 เส้นทาง พัฒนาทางรถไฟสายใหม่ 2 เส้นทาง จัดหาหัวรถจักร 20 คัน และโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 308 คัน มี**การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ**ด้วยการพัฒนา

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ให้สามารถรองรับการใช้งาน 60 ล้านคนต่อปี**มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน**โดยก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี และถนนเชื่อมโยงประตูการขนส่งหลัก เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนสำคัญ **มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำด้วย**การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ A) และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด **การพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้า**ด้วยการก่อสร้างศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศุลกากร**เพื่อยกระดับด่านศุลกากรชายแดนให้มีมาตรฐานศุลกากรโลก จำนวน 13 ด่านศุลกากร รวมทั้งมีการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ที่คืบหน้าและเป็นรูปธรรมด้วยสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระบบ NSW ของกรมศุลกากรในระดับ G2G จำนวน 36 หน่วยงาน

การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์มีแนวโน้มและทิศทางที่ดีขึ้นทั้งในการได้รับจัดสรรงบประมาณและในมิติการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยผลสัมฤทธิ์ในภาพของการลดต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่า ในปี พ.ศ. 2555 ซึ่งเป็นช่วงปลายของแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ร้อยละ 14.40 จากนั้นเมื่อดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จนถึงปี พ.ศ. 2558 พบว่า มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ร้อยละ 14.20 ซึ่งลดลงจากช่วงเริ่มแผนแต่ยังคงสูงกว่าค่าเป้าหมายในปี พ.ศ.2560 ที่ร้อยละ 12 อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจากสัดส่วนการใช้งบประมาณรายปีพบว่า ในช่วง 3 ปีแรกของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 คือ ปี พ.ศ. 2556-2558 มีสัดส่วนการใช้งบประมาณเพียงร้อยละ 25 โดยในช่วง 2 ปีหลัง คือ ปี พ.ศ. 2559-2560 มีสัดส่วนการใช้งบประมาณถึงร้อยละ 75 ซึ่งโครงการก่อสร้างต่างๆ โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพิ่งเกิดขึ้นในระยะหลัง โดยคาดว่าจะใช้เวลาอีก 4-5 ปีถึงจะเห็นผลสัมฤทธิ์แท้จริง สำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งยังคงมีประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมและการต่อต้านจากชุมชน ส่วนการขนส่งทางลำน้ำยังคงไม่สามารถแก้ไขปัญหาด้านเทคนิคได้ เช่น ความลึกของร่องน้ำ ความสูงของสะพาน เป็นต้น ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าวทำให้การขนส่งสินค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน ยังคงอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยยังไม่เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่ทางรางและทางน้ำภายในประเทศ (Modal Shift) อย่างมีนัยสำคัญพอที่จะส่งผลถึงสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้มีค่าลดลง ทั้งนี้ ในการตั้งเป้าหมายต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในระยะถัดไปอาจต้องพิจารณาความเหมาะสมจากโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศร่วมด้วย อันเนื่องมาจากโครงสร้างเศรษฐกิจของไทยอยู่บนพื้นฐานภาคการผลิตมากกว่าการบริการซึ่งสะท้อนต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับที่สูงกว่าในประเทศที่มีโครงสร้างเศรษฐกิจบนพื้นฐานภาคการบริการ เช่น สิงคโปร์ และฮ่องกง เป็นต้น

ในมิติการสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้ธุรกิจไทยโดยเฉพาะธุรกิจบริการโลจิสติกส์เมื่อพิจารณาในภาพรวมยังไม่มีความเด่นชัดในการพัฒนา โดยรูปแบบการส่งเสริมพัฒนายังคงเป็นแผนงานและโครงการแบบเดิมที่คาดหวังผลสัมฤทธิ์ได้ยาก อีกทั้งผลสัมฤทธิ์เชิงปริมาณผ่านตัวชี้วัดอย่าง “มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ” ยังขาดหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง ซึ่งต้องรีบศึกษาและพัฒนารวมถึงการมีระบบต่างๆ เพื่อจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวเพื่อใช้ในการพิจารณาโลจิสติกส์ในมิติของการสร้างรายได้ในระยะถัดไป

สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศุลกากร ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งการพัฒนาเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษตามนโยบายประเทศ แสดงให้เห็นภาพที่ชัดเจนและสอดคล้องกับเป้าหมายใหม่เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในภูมิภาคซึ่งมีแนวโน้มที่จะสามารถช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจในระดับประเทศและระดับภูมิภาคได้ อย่างไรก็ตาม ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนายังต้องอาศัยระยะเวลาและการส่งเสริมอีกพอสมควรถึงจะเห็นผลสัมฤทธิ์ด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนจริงในพื้นที่ชายแดนที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ภูมิภาคได้

4.2 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 1

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุทาน มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และกระทรวงอุตสาหกรรม มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งห่วงโซ่อุปทานการเกษตร (Agricultural Supply Chain) และห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรม (Industrial Supply Chain) ประกอบไปด้วย 2 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ และกลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง ยุทธศาสตร์ที่ 1 มีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ 3 ดัชนี ได้แก่ (1) จำนวนสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น (2) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง) และ (3) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้าของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้น โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ผลสัมฤทธิ์ และดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 1

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตรฯ	**2,293.58**	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร เช่น ท่าเทียบเรือประมง โรงงานปุ๋ยอินทรีย์ต้นแบบ และการโกดังเก็บสต็อกยาง รวมทั้งพัฒนาเกษตรกร/สถาบันการเกษตรให้มีความสามารถในด้านการบริหารจัดการการตลาด การสร้างเครือข่าย และการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการใช้พลังงานทดแทน	จำนวนสหกรณ์การเกษตรเพิ่มขึ้น จาก 80 แห่งในปี พ.ศ. 2556 เป็น 107 แห่งในปี พ.ศ. 2559 มีเกษตรกรที่ได้รับการอบรม 7,311 รายมีสหกรณ์ ฟาร์ม สถาบันเกษตรกร และธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่ได้รับการพัฒนาจำนวน 19,342 แห่ง โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เกษตรได้รับการปรับปรุง 31 แห่ง และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์เกษตรจำนวน 6 เรื่อง	**ดัชนี :** มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น **สถานะดัชนี :** จำนวนสหกรณ์การเกษตรเพิ่มขึ้น จาก 80 แห่งในปี พ.ศ. 2556 เป็น 107 แห่งในปี พ.ศ. 2559

กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยฯ	442.07	มุ่งเน้นไปที่การอบรม การส่งเสริมและการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (Logistics in Real Sector) ในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น อาหาร ปิโตรเคมี ยานยนต์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า มีการพัฒนาใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเชื่อมโยงธุรกรรมระหว่างองค์กรในโซ่อุปทาน และ การส่งเสริมการใช้ ICT ในการบริหารอุตสาหกรรม เช่น ERP , WMS, DRP และ GIS	สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยด้วยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมได้กว่า 13,546.35 ล้านบาท พัฒนากำลังคนและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ด้วยการฝึกอบรมสร้างนักโลจิสติกส์อุตสาหกรรมมืออาชีพจำนวน 1,673 คน และการฝึกอบรมหลักสูตรสร้างที่ปรึกษาด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำนวน 167 คน	**ดัชนี :** ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง **สถานะดัชนี :** ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของอุตสาหกรรมเป้าหมาย **ดัชนี :** ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้าของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้น **สถานะดัชนี** : อยู่ระหว่างการประมวลผลของหน่วยงานรับผิดชอบ

	2556	2557
สัดส่วนต้นทุนต่อยอดขาย	8.06	8.71

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ จำนวน 176 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 2,715.65 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.28 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยแบ่งเป็นกลยุทธ์ที่ 1 จำนวน 2,293.58 ล้านบาท หรือร้อยละ 84.46 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 1 และกลยุทธ์ที่ 2 จำนวน 422.07 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.54 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 1 โดยมีบทสรุปข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการพัฒนา ดังนี้

การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานการเกษตร (Agricultural Supply Chain) ถึงแม้ว่าการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์จะสามารถพัฒนาจำนวนสหกรณ์การเกษตรเพิ่มขึ้นจาก 80 แห่งในปี พ.ศ. 2556 เป็น 107 แห่งในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ แต่บทบาทของสถาบันเกษตรกรในฐานะเป็นกลไกการจัดการธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกร ยังคงทำได้อย่างจำกัดในกรอบแคบๆ และยังขาดความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติที่เข้ามาแข่งขันทางการค้าและมีบทบาทในธุรกิจการเกษตรที่สามารถบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตรบางรายการตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำได้มีประสิทธิภาพสูงกว่ามาก และมีข้อสังเกตจากการศึกษาพบว่า ในการพัฒนารายสินค้าเกษตรที่สำคัญของโซ่อุปทานการเกษตรยังขาดเจ้าภาพในการควบคุมดูแลและขับเคลื่อนแบบองค์รวมรายสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยเฉพาะในประเด็นสำคัญ อาทิเช่น การลดความสูญเสียหลังการเก็บเกี่ยวและการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทานเกษตร เป็นต้น อีกทั้ง การพัฒนาโซ่อุปทานสินค้าเกษตรบางรายการที่ผ่านมาอาจต้องพิจารณาความเหมาะสมเนื่องจากไม่ใช่สินค้าหลักและสินค้ายุทธศาสตร์ที่มีนัยทางเศรษฐกิจ ซึ่งอาจไม่สะท้อนผลสัมฤทธิ์ด้านการพัฒนาโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ภาคการเกษตรอย่างแท้จริง

การพัฒนาสถาบันการเกษตรยังคงต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องถึงแม้ว่าจากดัชนีชี้วัดความสำเร็จพบว่าในเชิงปริมาณจะสามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายแต่การพัฒนาในเชิงคุณภาพยังมีน้อย โดยควรสร้างความยั่งยืนในการพัฒนาโซ่อุปทานการเกษตรไทยด้วยการสร้างความเข้มแข็งและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสถาบันการเกษตรให้เป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานการเกษตรของไทยอย่างแท้จริง และสามารถแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติที่เข้ามาควบคุมกลไกการเกษตรของไทยตลอดโซ่อุปทานตั้งแต่กระบวนการเพาะปลูก การรวบรวมและกระจายสินค้า และการส่งออก โดยอาจประยุกต์ใช้การบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับดำเนินธุรกิจในสถาบันการเกษตรเพิ่มเติม เช่น ระบบการจัดซื้อรวม ระบบบริหาร

จัดการจัดส่งสินค้า ระบบบริหารสินค้าคงคลัง และการจัดการห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Management) รวมทั้งสร้างความเข้มแข็งในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น การพัฒนาช่องทางการตลาดและช่องทางการขายผ่านธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และการพัฒนาความเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างสถาบันการเกษตร เป็นต้น

ดัชนีชี้วัดความสำเร็จในปัจจุบันมีมิติเชิงปริมาณเป็นสำคัญ โดยในระยะถัดไปควรต้องเพิ่มดัชนีชี้วัดที่แสดงความหมายเชิงคุณภาพมากขึ้น อาทิเช่น สัดส่วนความเสียหายจากการขนส่ง ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายรายสินค้าเกษตร และตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร (Agricutural Logistics Performance Index : ALPI)

การพัฒนาประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรม (Industrial Supply Chain) ยังคงเป็นส่วนที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะถัดไป โดยการพัฒนาผลสัมฤทธิ์ในมิติของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้นจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2557 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายมีสัดส่วนเท่ากับ 8.71% เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่มีสัดส่วนเท่ากับ 8.06% อยู่ ร้อยละ 0.65 (สำหรับตัวชี้วัด “ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า” อยู่ในขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลของ กพร.) สำหรับการพัฒนาที่ผ่านมาพบว่า รูปแบบการดำเนินงานส่วนใหญ่มุ่งเน้นการอบรมและการส่งเสริมภาคเอกชนต่างๆ ซึ่งคาดหวังผลสัมฤทธิ์ตามแผนยุทธศาสตร์ได้ยาก ดังนั้น ควรมีมาตรการและแผนงานใหม่ๆ เพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนและจูงใจให้ภาคอุตสาหกรรมให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการลดต้นทุนโลจิสติกส์ภายในองค์กร อาทิเช่น มาตรการสนับสนุนทางการเงิน และมาตรการลดหย่อนทางภาษี อีกทั้งควรก้าวข้ามการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมจากมิติการลดต้นทุนสู่มุมมองเชิงการสร้างรายได้ด้วยการพัฒนาโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (Logistics in Real Sector) สู่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบโลจิสติกส์ของไทยบนพื้นฐานที่มีสินค้าเป็นของตนเอง

แผนงานการส่งเสริมให้ภาคอุตสาหกรรมประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบริหารจัดการองค์กรและกระบวนการด้านโลจิสติกส์ที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนขององค์กรได้ ถือเป็นแนวทางการพัฒนาที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ ทั้งนี้ เพื่อความยั่งยืนในการพัฒนาประเทศอาจต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการสนับสนุนการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาด้วยศักยภาพของผู้พัฒนาไทยด้วย

นอกเหนือไปจากการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม ควรต้องมีการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์ด้วยเช่นกัน โดยการพัฒนาระยะถัดไปควรพิจารณาส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้มากขึ้น เช่น อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมการบินและซ่อมอากาศยาน อุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ อุตสาหกรรมการต่อและซ่อมรถบรรทุก อุตสาหกรรมผลิตหุ่นยนต์ และระบบอัตโนมัติในคลังสินค้า อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ขนถ่ายวัสดุ รวมทั้งอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ที่ใช้ในการบริหารจัดการ เช่น GPS RFID และ Barcode พร้อมทั้งซอฟท์แวร์บริหารจัดการ เช่น WMS และ TMS เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อเป้าหมายระยะสั้นในการลดการนำเข้าสินค้าและเทคโนโลยีจากต่างประเทศ รวมทั้งเป้าหมายระยะยาวในการเกิดอุตสาหกรรมสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อความยั่งยืนในการพัฒนา

ดัชนีชี้วัดความสำเร็จในปัจจุบันมีความเหมาะสมในการวัดประสิทธิภาพการดำเนินงาน แต่ควรต้องพัฒนาระบบการรวบรวมข้อมูลและประมวลผลตัวชี้วัดให้มีความต่อเนื่องทุกปี โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ เพื่อสามารถใช้ในการปรับปรุงยุทธศาสตร์ นโยบาย และแนวทางการพัฒนาได้อย่างทันท่วงที

4.3 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 2

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงการคลัง มีเป้าหมายในการพัฒนาธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เมืองชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่สามารถกระจายประโยชน์อย่างเป็นธรรม (Win-Win) ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Inclusive Growth) ระหว่างกลุ่มประเทศใน GMS (Greater Mekong Subregion) และเอเชีย ประกอบไปด้วย 4 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/จุดผ่านแดนชั่วคราว/จุดผ่อนปรนฯ กลยุทธ์ที่ 3 การสนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน และกลยุทธ์ที่ 4 การสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย มีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ 1 ดัชนี ได้แก่ มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตก และด่านชายแดนในตลาดคู่ค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ผลสัมฤทธิ์และดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ดังแสดงในตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 2

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าฯ	**2,469.43**	การออกแบบ การวางพื้นที่ และการจัดทำผังเมืองบริเวณชายแดนทั่วประเทศให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน โดยใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมการพัฒนาของภาคเอกชนในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งเรื่องการคมนาคมและขนส่ง การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค การขยายตัวของชุมชน และการบริการสาธารณะในพื้นที่ชายแดน	สามารถวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชนชายแดน จำนวน 17 แห่ง และมีแผน การพัฒนาพื้นที่เมืองและชุมชนชายแดน 69 แห่ง รวมทั้งพัฒนาระบบไฟฟ้ารองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นด้านการลงทุนในภาคการผลิตและภาคอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยไฟฟ้าในการดำเนินงาน	**ดัชนี :** มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดนในตลาดคู่ค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น **สถานะดัชนี** : ปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตก อยู่ที่ 2.38 แสนล้านบาท และเพิ่มขึ้น เป็น 2.63 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2557 โดยคิดเป็นอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อละ 10.64 แต่กลับมีมูลค่าลดลงร้อยละ 0.6 ในปี พ.ศ. 2558 หรือคิดเป็นมูลค่าการค้าเท่ากับ 2.62 และมีแนวโน้มที่จะลดในปี พ.ศ. 2559 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ยังถือว่ามีมูลค่าการค้าที่สูงขึ้น
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรน ฯ	3,711.15	มุ่งเน้นการก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด่านศุลกากรชายแดนเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งการปรับปรุงอาคารสำนักงาน ถนน ลานตรวจสินค้า ลานจอดรถ ระบบสาธารณูปโภค ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และภูมิสถาปัตย์ โดยหากพิจารณาสัดส่วนงบประมาณพบว่ามีการพัฒนาชายแดนที่ติดกับประเทศมาเลเซียเป็นหลัก รองลงมาด้วย สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา	ด่านศุลกากรชายแดนที่ได้รับการปรับปรุง พัฒนาและยกระดับให้มีมาตรฐานเข้าสู่มาตรฐานศุลกากรโลก จำนวน 13 ด่านศุลกากร ได้แก่ สะเดา สุไหงโก-ลก, บูเก๊ะตา, ปาดังเบซาร์ หนองคาย, ทุ่งช้าง, นครพนม, เชียงแสนประกอบ, แม่สอด, เชียงแสน, บ้านพุน้ำร้อน และอรัญประเทศ	
กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน	-	มีเพียงการอบรมให้ความรู้และจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการเท่านั้น	ถึงแม้จะไม่มีการส่งเสริมสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมแต่พบว่าอุตสาหกรรมรายใหญ่ของไทยที่มีความพร้อม อาทิบริษัทปูนซีเมนต์ไทย บริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ และบริษัทมิตรผล มีการขยายฐานการผลิตสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อขยายโอกาสใหม่ในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งส่งออกสินค้าบางส่วนกลับเข้ามายังประเทศไทยเพื่อรองรับความต้องการเดิมในพื้นที่บริเวณจังหวัดชายแดนของประเทศไทย	

กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย	574.47	มีการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆให้สอดคล้องกับโครงการฯ เช่น การพัฒนาพื้นที่ชุมชนและผังชุมชนชายแดนที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมเส้นทางรถไฟระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกทวาย โดยการดำเนินงานอื่นๆ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาทั้งด้านการขยายฐานการผลิตไปยังชายแดน การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย และการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรม ยังมีน้อยมาก	ผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย ที่ระบุแนวเส้นทางก่อสร้างรวมระยะทางประมาณ 322 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีชายแดนบ้านพุน้ำร้อน-สถานีชุมทางหนองปลาดุก-สถานีพานทอง-ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเป็นทางรถไฟขนาดราง1 เมตร คาดว่าจะใช้เงินลงทุนประมาณ 98,000 ล้านบาท	

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ จำนวน 47 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 6,755.43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.18 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยแบ่งเป็นกลยุทธ์ที่ 1 จำนวน 2,469.43 ล้านบาท หรือร้อยละ 36.56 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 จำนวน 3,711.15 ล้านบาท หรือร้อยละ 54.94 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 2 และกลยุทธ์ที่ 4 จำนวน 574.47 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.50 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 2 โดยมีบทสรุป ข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการพัฒนา ดังนี้

ด้านการพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตพื้นที่ชายแดน ในระยะที่ผ่านมาถือเป็นกิจกรรมที่สำคัญและขั้นตอนเริ่มต้นของการพัฒนาเท่านั้น โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานเพื่อจัดสรรการใช้งานพื้นที่ชายแดนให้มีความเหมาะสมและรองรับการเกิดขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบพื้นที่ การจัดวางพื้นที่ และการจัดทำผังเมืองบริเวณชายแดนทั่วประเทศให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน รวมทั้งการกำหนดพื้นที่รองรับการคมนาคมและขนส่ง การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค การขยายตัวของชุมชน และการบริการสาธารณะในพื้นที่ชายแดน โดยในระยะถัดไปหลังจากจัดเตรียมพื้นที่แล้วเสร็จควรเร่งพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ทั้งด้านการผลิตและการบริการที่มีนัยสำคัญต่อการส่งเสริมการค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดน พร้อมสร้างความชัดเจนในการลงทุนเพื่อให้นักลงทุนเกิดความมั่นใจและมองเห็นโอกาสในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจในพื้นที่ ซึ่งเป็นส่วนที่ภาครัฐต้องสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

ด้านการพัฒนามาตรฐานจุดผ่านแดน ในช่วงที่ผ่านมามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านด่านศุลกากรชายแดนทั่วประเทศจำนวน 13 ด่านศุลกากร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลรองรับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งการพัฒนาโดยเฉพาะด่านศุลกากรชายแดนใหม่ๆ จะมีพื้นที่ตรวจสินค้าอยู่แยกจากด่านพรมแดนและจุดตรวจคนเข้าเมือง เพื่อลดความแออัดของการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยในการดำเนินพิธีการทางศุลกากร สำหรับการยกระดับจุดผ่านแดน มีการประกาศจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่หลายจุดที่สามารถสร้างโอกาสทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้ แต่ยังพบข้อจำกัดเกี่ยวกับกรณีพิพาทระหว่างประเทศด้านการปักปันเขตแดนและด้านความมั่นคงในบางพื้นที่ ซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถยกระดับช่องทางการค้าชายแดนให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ รวมทั้งในบางพื้นที่ไม่สามารถยังหาจุดผ่านแดนที่สมประโยชน์ (Win-Win) กับทั้งสองประเทศได้ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาในระยะถัดไปจะมิใช่เป็นเพียงแค่การพัฒนาจุดผ่านแดนซึ่งเป็นหน้าที่หลักของกรมศุลกากรเพียงหน่วยงานเดียวแต่จะเป็นการพัฒนาในระดับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนซึ่งมีขอบเขตการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจำนวนมาก

โดยจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในปัจจุบันถึงแม้จะเป็นระยะเริ่มต้นแต่ก็พบประเด็นปัญหาในการพัฒนาที่แต่ละหน่วยงานถูกมอบหมายงานด้วยบทบาท ภาระหน้าที่ และกรอบการดำเนินงานของตนเอง ซึ่งขาดความสอดคล้องทั้งด้านพื้นที่ ระยะเวลาการดำเนินงาน รูปแบบการพัฒนา และมักมีบทสรุปที่ไม่ตรงกัน ดังนั้นการพัฒนาในระยะถัดไปอาจต้องพิจารณากลไกหรือหน่วยงานกลางคอยกำกับดูแลที่สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาในภาพรวมได้ สร้างความสอดคล้องระหว่างโครงการพัฒนาของแต่ละหน่วยงาน รวมทั้งแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่

ด้านการพัฒนาและสนับสนุนการขยายฐานการผลิต ในระยะที่ผ่านมาด้านการพัฒนาและสนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านยังขาดมาตรการสนับสนุนที่จริงจังจากภาครัฐ อย่างไรก็ตามภาคเอกชนรายใหญ่ที่มีความพร้อมและเล็งเห็นโอกาสในการพัฒนาดังกล่าว อาทิ บริษัทปูนซีเมนต์ไทย บริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ และบริษัทมิตรผล มีการขยายฐานการผลิตสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อขยายโอกาสใหม่ในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งส่งออกสินค้าบางส่วนกลับเข้ามายังประเทศไทยเพื่อรองรับความต้องการเดิมในพื้นที่บริเวณจังหวัดชายแดนของประเทศไทย ทั้งนี้การพัฒนาและสนับสนุนการขยายฐานการผลิตยังเป็นประเด็นที่มีความสำคัญและควรที่จะมีการพัฒนาต่อเนื่องในระยะถัดไป แต่มีแง่คิดในการพัฒนาว่าในการส่งเสริมสนับสนุนการขยายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้านนั้นภาครัฐอาจเข้าไปมีบทบาทได้ไม่มากนักเนื่องจากมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องจำนวนมากและอยู่นอกเหนืออำนาจของภาครัฐ ทั้งในด้านความพร้อมของผู้ประกอบการ ความเหมาะสมเชิงธุรกิจ ช่องทางการค้า และการพัฒนาพันธมิตรทางธุรกิจในต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาและสนับสนุนการขยายฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้านและในต่างประเทศจะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างโอกาสแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถออกไปดำเนินงานในต่างประเทศ ด้วยวิธีการ “รุกด้วยการค้า” โดยส่งเสริมให้บริษัทผู้ผลิตของไทยเข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านพร้อมนำพาบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยเข้าไปมีส่วนช่วยในการกระจายสินค้าในประเทศนั้นๆ ซึ่งอาจเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการรุกเข้าสู่ตลาดขนส่งและโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

ด้านการสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย อันเนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงของโครงการพัฒนาท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายที่เกิดขึ้นในช่วงที่ผ่านมาทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการพัฒนาและส่งผลถึงความมั่นใจของนักลงทุน โดยคาดว่าโครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายอาจไม่มีผลต่อการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะสั้นแต่ยังคงต้องติดตามความก้าวหน้าอย่างใกล้ชิดเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาในระยะกลางและระยะยาวต่อไป อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าในโครงการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายจะยังไม่ทำให้เกิดแรงกระเพื่อมทางเศรษฐกิจ แต่การพัฒนาเศรษฐกิจฝั่งตะวันตกของประเทศก็ยังคงต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องต่อไป ด้วยการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมา ซึ่งด่านบ้านพุน้ำร้อนสามารถเชื่อมโยงเมืองใหญ่ทางภาคใต้ของเมียนมาหลายเมืองที่มีความต้องการสินค้าไทยอีกทั้งเมียนมายังเป็นแหล่งวัตถุดิบที่มีความอุดมสมบูรณ์อย่างมาก

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดความสำเร็จพบว่า ยุทธศาสตร์ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดนมีการขับเคลื่อนได้ตามเป้าหมาย กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกอยู่ที่ 238,211.62 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 263,546.22 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2557 โดยคิดเป็นอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 10.64 แต่กลับมีมูลค่าลดลงร้อยละ 0.6 ในปี พ.ศ. 2558 หรือคิดเป็นมูลค่าการค้าเท่ากับ 261,975.13 ล้านบาท และมีแนวโน้มที่จะลดในปี พ.ศ. 2559 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ

ปี พ.ศ. 2556 ยังมีมูลค่าการค้าที่สูงขึ้น โดยดัชนีชี้วัดดังกล่าวยังคงมีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาในระยะถัดไปเนื่องจาก การขยายตลาดการค้าทางตะวันตกยังเป็นโอกาสที่สำคัญของประเทศไทยทั้งด้านการค้า การลงทุนและการขนส่ง อย่างไรก็ตาม การกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จควรระบุจุดหมายปลายทางของสินค้า (จีน เมียนมา) อย่างชัดเจน เพื่อแสดงถึงตลาดคู่ค้าที่สำคัญกับประเทศไทย เช่น ปริมาณสินค้าจากไทย-เมียนมา ปริมาณสินค้าจากไทย-จีน ปริมาณสินค้าผ่านแดน เป็นต้น และควรระบุประตูการค้าที่ชัดเจน เช่น ด่านแม่สอด ด่านแม่สาย เป็นต้น หรือระบุประเทศคู่ค้า เช่น เมียนมา ที่ต้องการเก็บข้อมูลเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตีความที่ผิดพลาดของผู้รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล

4.4 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 3

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงคมนาคม มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น ปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottleneck) ในเส้นทางขนส่งหลักและเส้นทางสายรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้าความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ ประกอบไปด้วย 4 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน กลยุทธ์ที่ 3 ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ และกลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) มีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ 3 ดัชนี ได้แก่ (1) อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการ ณ ประตูการค้าหลักลดลง (2) ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น และ (3) สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี พ.ศ. 2560 โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานผลสัมฤทธิ์และดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ดังแสดงในตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 3

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก	129,251.65	**การขนส่งทางราง** มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางรางด้วยการพัฒนารถไฟทางคู่ทั่วประเทศ 12โครงการใน 5 เส้นทาง การก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ 2โครงการและการจัดหาหัวรถจักร/ล้อเลื่อน/แคร่บรรทุก 2โครงการ **การขนส่งทางถนน** มุ่งเน้นการก่อสร้างและยกระดับมาตรฐานสายทางเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า โดยมีพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการขนส่งหลัก เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนที่สำคัญของไทย เช่น แม่สอด บ้านพุน้ำร้อน นครพนม มุกดาหาร อรัญประเทศ และสะเดา	**การขนส่งทางราง** ถือเป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาเท่านั้น โดยหากพิจารณาด้านงบประมาณพบว่างบประมาณเพื่อพัฒนาโครงสร้างทางรางนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2560 อยู่ที่ประมาณ 32.81% เท่านั้น ที่เหลืออีก 67.19% ถูกวางแผนใช้หลังจากปี พ.ศ. 2560 โดยการก่อสร้างทั้งหมดคาดว่าน่าจะเสร็จสิ้นในช่วงปลายแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2563) และส่งผลสัมฤทธิ์ในช่วงแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 4 **การพัฒนาการขนส่งทางถนน** โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดที่ สนข. ใช้ในการวัดความสำเร็จในการพัฒนาการขนส่งได้แก่ “ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง-ปลายทางลดลง (ชั่วโมง)” พบว่ายังคงต่ำกว่าเป้าหมาย	**ดัชนี :** อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประตูการค้าหลัก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น **สถานะดัชนี** :ไม่มีการตรวจวัดอัตราความแออัดของผู้ใช้บริการ ณ ประตูการค้าหลัก และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจวัด
กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน	**6,805.78**	**การพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำ** เป็นการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำโขงบริเวณท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 และการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาลำน้ำเพื่อวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งในลำน้ำเป้าหมาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน่าน แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำบางปะกง **การพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง** มีการปรับปรุงร่องน้ำท่าเรือชายฝั่งทั่วประเทศ สำหรับท่าเทียบเรือชายฝั่งที่มีการก่อสร้าง/ปรับปรุง ได้แก่ ท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ A) ที่คาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี พ.ศ. 2561 และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด ที่มีดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2559 ที่ผ่านมา	**การพัฒนาด้านการขนส่งลำน้ำและชายฝั่ง** พบว่าในการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง สนข. มีตัวชี้วัดผลการพัฒนาจากสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่งเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งโดยรวมทั้งหมดเพิ่มขึ้น โดยพบว่าสัดส่วนการขนส่งทางชายฝั่งในปี พ.ศ. 2558 และ 2559 อยู่ที่ร้อยละ 8.39 และร้อยละ 8.70 สูงกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 6 และการขนส่งทางลำน้ำในปี พ.ศ. 2558 และ 2559 อยู่ที่ร้อยละ 8.99 และร้อยละ 8.53 ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 10	**ดัชนี :** สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี พ.ศ. 2560 **สถานะดัชนี** : (%) | **2557** | **2558** ลำน้ำ | 8.99 | 8.99 ชายฝั่ง | 8.39 | 8.39

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 3 ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ	**6,268.13**	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องภายใต้แผนดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) โดยมีการพัฒนาอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ที่สามารถรองรับการจอดเครื่องบินอีก 28 หลุมจอด การขยายอาคารผู้โดยสารรองรับการใช้งาน 60 ล้านคนต่อปี และงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2562	จากตัวชี้วัดของ สนข. ซึ่งวัดระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการนำเข้าสินค้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า กระบวนการนำสินค้าขาออกและขาเข้ามีระยะเวลาดำเนินการไม่เกินค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ 160 นาที/ตู้ สำหรับปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เท่ากับ 0.99 ล้านตัน (มกราคม – กันยายน 2558) ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ 1.27 ล้านตัน	**ดัชนี :** ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น **สถานะดัชนี** : **มูลค่า**การขนส่งในปี พ.ศ. 2556 เท่ากับ 14.56 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2557 เท่ากับ 14.71 ล้านล้านบาท และในปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 14.13 ล้านล้านบาท **ปริมาณ** การขนส่งในปี พ.ศ. 2556 เท่ากับ 390 ล้านตัน ปี พ.ศ. 2557 เท่ากับ 429 ล้านตัน และปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 435 ล้านตัน
กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมฯ	**3,812.71**	มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาศูนย์รวมกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ราง-เรือ) และการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เช่น การพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า และการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก เป็นต้น โดยในหลายโครงการอยู่ระหว่างการวิเคราะห์ พรบ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการตามเป้าหมายของกลยุทธ์	เนื่องจากโครงการต่างๆ ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาจึงยังไม่สามารถแสดงและคาดการณ์ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนาได้	

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ จำนวน 88 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 201,938.28 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 95.14 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยแบ่งเป็นกลยุทธ์ที่ 1 จำนวน 129,251.65 ล้านบาท หรือร้อยละ 64.01 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 2 จำนวน 6,805.78 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.37 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 จำนวน 62,068.13 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.74 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 และกลยุทธ์ที่ 4 จำนวน 3,812.71 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.89 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 3 โดยมีบทสรุปข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการพัฒนา ดังนี้

ในภาพรวมของยุทธศาสตร์การพัฒนาส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ **“โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์”** เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ โดยหากพิจารณาตามรูปแบบการขนส่งพบว่าตลอดระยะเวลานับจากปี พ.ศ. 2556-2560 มีความพยายามในการพัฒนาการขนส่งทางรางมากที่สุด (ร้อยละ 42.28) รองลงมาด้วยการขนส่งทางอากาศ (ร้อยละ 30.71) ทางถนน (ร้อยละ 21.69) ทางน้ำ (ร้อยละ 4.40) และการพัฒนาส่วนอื่นๆ (ร้อยละ 0.92) หากพิจารณาการพัฒนาเชิงพื้นที่พบว่าพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาสูงสุดเป็นพื้นที่ภาคกลาง (ร้อยละ 41.75) รองลงมาด้วยภาคเหนือ (ร้อยละ 23.78)

ภาคตะวันออก (ร้อยละ 10.49) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 9.95) ภาคตะวันตก (ร้อยละ 6.25) ภาคใต้ (ร้อยละ 4.54) และการพัฒนาภาพรวมทั้งประเทศ (ร้อยละ 3.23)

การพัฒนาการขนส่งทางราง มีความคืบหน้าในการพัฒนาอย่างมาก โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ทั่วประเทศใน 5 เส้นทาง การก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ 2 เส้นทาง และการจัดหาหัวรถจักร/ล้อเลื่อน/แคร่บรรทุก 2 โครงการ ที่มีการตรวจรับหัวรถจักรจำนวน 20 คัน และโบกี้บรรทุกตู้สินค้าจำนวน 150 โบกี้ โดยการพัฒนาการขนส่งทางรางในช่วงระยะเวลาภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ถือเป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาเนื่องจากเพิ่งได้รับงบประมาณดำเนินการ หากพิจารณาด้านงบประมาณพบว่างบประมาณเพื่อพัฒนาโครงสร้างทางรางนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2560 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 32.81 เท่านั้น สำหรับอีกร้อยละ 67.19 เป็นงบประมาณที่ถูกวางแผนใช้หลังจากปี พ.ศ. 2560 ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางรางอย่างแท้จริง โดยคาดว่าการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนจะเสร็จสิ้นในช่วงปลายแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2563) และคาดว่าจะส่งผลสัมฤทธิ์ในช่วงแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 4 อย่างไรก็ตามส่วนที่มีความสำคัญในการพัฒนาควบคู่ไปกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง คือ การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน แผนการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุน และการเพิ่มประสิทธิภาพ การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งการพัฒนานโยบายส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดและมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นประเด็นสามารถสร้างความมั่นใจ ในการใช้บริการแก่ผู้ประกอบการ ทั้งในด้านความปลอดภัย การตรงต่อเวลา และความสามารถในการขนส่ง

การพัฒนาการขนส่งทางถนน มุ่งเน้นการก่อสร้างและยกระดับมาตรฐานสายทางเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า โดยพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการขนส่งหลัก เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนที่สำคัญของไทย เช่น แม่สอด บ้านพุน้ำร้อน นครพนม มุกดาหาร อรัญประเทศ และสะเดา เป็นต้น สำหรับผลสัมฤทธิ์ด้านการพัฒนาการขนส่งทางถนน พบว่าระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า จากจุดต้นทาง-ปลายทางลดลง (ชั่วโมง) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ใช้ในการประเมินความสำเร็จในการพัฒนาการขนส่งทางถนน ยังคงต่ำกว่าเป้าหมาย เนื่องด้วยโครงการพัฒนาถนนมิได้มีการพัฒนาตลอดเส้นทางในช่วงเวลาพร้อมกัน แต่จะมีรูปแบบการพัฒนาเป็นช่วงเป็นตอนของถนนตามงบประมาณที่ได้รับ ดังนั้น จึงเกิดจุดคอขวด (Bottleneck) จากการก่อสร้างทางเป็นระยะๆ ส่งผลให้ระยะเวลารวมในการเดินทางไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนของไทยถือว่ามีความสมบูรณ์ค่อนข้างมาก แต่ในมิติของการบริหารจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ทางถนนพบว่า ยังขาดข้อมูลที่ใช้ในการบริหารจัดการและตัดสินใจในระดับนโยบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่กำลังเกิดขึ้นและการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทางถนน (Road Transport & Logistics Database) ในลักษณะเดียวกับการขนส่งทางเรือและทางอากาศที่สามารถระบุผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและบันทึกกระบวนการในการขนส่งตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยตัวอย่างข้อมูลที่สามารถใช้ในการตัดสินใจ เช่น ต้นทางปลายทางการของขนส่ง (Origin and Destination : O-D) และข้อมูลการไหลของสินค้า (Commodity Flow) เป็นต้น

การพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำ ตลอดระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 การขนส่งทางลำน้ำยังไม่มีแผนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม และยังไม่สามารถกระตุ้นให้เกิดการขนส่งทางลำน้ำที่มีนัยสำคัญต่อการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้ การพัฒนายังคงอยู่ระหว่างขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสม การใช้ประโยชน์จากลำน้ำยังมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองด้านอื่นๆ มากกว่าด้านการขนส่ง อีกทั้งยังคงมีปัญหาด้านการขนส่งทางลำน้ำที่ค้างคามาเป็นระยะเวลานานและไม่ได้รับการแก้ไขอีกหลายประการที่ต้องเร่งดำเนินการอย่างจริงจังในการพัฒนาระยะถัดไป เช่น การเดินเรือติดความสูงของสะพาน ความลึกของร่องน้ำ และแม่น้ำตื้นเขินจากตะกอนลำน้ำ อีกทั้ง ในการขนส่งทางลำน้ำผ่านหลายจังหวัดซึ่งเกิดความซ้ำซ้อนในการกำกับดูแลและกฎระเบียบ ควรสร้างความชัดเจนในการพัฒนาลำน้ำเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ที่จะสามารถตอบโจทย์ในหลายประเด็น เช่น เรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green) การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำ และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น

การพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง ในช่วงที่ผ่านมามีการพัฒนาที่เกิดขึ้น ได้แก่ การปรับปรุงท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ A) ที่คาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี พ.ศ. 2561 และการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด ที่มีดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2559 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการหาผู้ประกอบการท่าเรือ (Port Operator) สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ เป็นการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ สำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยพบว่าการพัฒนายังไม่สามารถส่งผลสัมฤทธิ์ให้เกิดการขนส่งชายฝั่งที่เพิ่มขึ้นและไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งของประเทศไทยเป็นไปอย่างล่าช้าและมีการชะลอโครงการพัฒนาหลายโครงการ เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่และเข้าข่ายโครงการที่ต้องจัดทำ “การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ” หรือ EHIA (Environmental Health Impact Assessment) ที่มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากชุมชนรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งมักเกิดการต่อต้านและทำให้โครงการหยุดชะงักไม่สามารถดำเนินการต่อได้ อย่างไรก็ตามการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งยังคงมีความจำเป็นในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างทางเลือกในการขนส่งในรูปแบบที่ประหยัดต้นทุนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องเร่งทำความเข้าใจเชิงรุกกับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียให้เห็นถึงความสำคัญในการเร่งพัฒนาเพื่อสอดรับกับความต้องการของประเทศต่อไป ทั้งนี้ โครงการพัฒนาท่าเรือและท่าเรือชายฝั่งมีเป้าหมายเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากทางถนนสู่การขนส่งทางชายฝั่ง อีกทั้งเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้งบประมาณสูง ในการศึกษาการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมีความจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนนที่ชัดเจนและแม่นยำในการศึกษา ประมวลผล และตัดสินใจ ซึ่งเป็นประเด็นเกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาฐานข้อมูลการขนส่งทางถนนของประเทศไทยที่ต้องเร่งพัฒนาเพื่อสนับสนุนความแม่นยำในการวางแผนและตัดสินใจด้านการลงทุนภาครัฐในมิติอื่นๆ ต่อไป

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ในระยะที่ผ่านมามุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและการให้บริการการขนส่งทางอากาศ โดยมีการพัฒนาอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ที่สามารถรองรับการจอดเครื่องบินอีก 28 หลุมจอด การขยายอาคารผู้โดยสารรองรับการใช้งาน 60 ล้านคนต่อปี โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2562 ทำให้ยังไม่สามารถคาดการณ์ผลสัมฤทธิ์จากการพัฒนาได้ ทั้งนี้ มีแผนงานโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาตามนโยบายของกองทัพเรือ เพื่อสนับสนุนโครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยวางเป้าหมายเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3

รองจากสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ซึ่งจะมีอาคารผู้โดยสารที่รองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี โดยจากการพัฒนาของท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่งประเมินได้ว่าโครงสร้างพื้นฐาน (Supply Side) ด้านการบินในช่วง 5-10 ปีข้างหน้าจะสามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งผู้โดยสารได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินปัจจุบันของประเทศยังคงมุ่งตอบสนองเรื่องการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ขณะที่การขนส่งสินค้ากลับพบว่ายังไม่มีแผนงานที่ชัดเจน มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับสนามบินสำคัญอื่นๆ ในภูมิภาค มีเที่ยวบินขนส่งสินค้าโดยตรง (Direct Cargo Flight) ในลักษณะการขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศไทยมีน้อยมาก โดยประเด็นการพัฒนาในระยะถัดควรจะต้องพิจารณาเรื่องการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางอากาศและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษโลจิสติกส์ท่าอากาศยาน รวมทั้งพัฒนาและใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยง (Connecting) ของท่าอากาศยานที่ยังขาดการบริหารจัดการแบบบูรณาการ เนื่องด้วยมีหน่วยงานกำกับท่าอากาศยานหลายหน่วยงาน และขาดการวางเป้าหมายหรือแผนแม่บทในการพัฒนาการขนส่งสินค้าอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าอย่างแท้จริง

การพัฒนาศูนย์รวมกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พบว่ามีการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า และการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก เป็นต้น โดยหลายโครงการอยู่ระหว่างการวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมทุนในโครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนามีข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ของภาครัฐที่มีข้อกำหนดค่อนข้างมากและพิจารณาพื้นที่บนหลัก Supply Side (พื้นที่และตำแหน่งที่ตั้งที่มีของรัฐ) ส่งผลให้ที่ตั้งของโครงการอาจมิใช่พื้นที่ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่เหมาะสมในการพัฒนาอย่างแท้จริง รวมทั้งกลไกและขั้นตอนของภาครัฐที่ใช้เวลาในการพัฒนาโครงการค่อนข้างนานไม่สอดคล้องกับบริบททางการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ต่างจากการดำเนินงานของภาคเอกชนที่พิจารณาการเลือกพื้นที่จาก Demand Side (พื้นที่และตำแหน่งที่ตั้งที่ต้องการของธุรกิจ) ที่เข้าใจผู้บริโภค ลูกค้า และโครงสร้างการค้ามากกว่า อีกทั้งมีการดำเนินงานด้วยข้อจำกัดที่น้อยและรวดเร็วกว่า ด้วยข้อจำกัดดังกล่าวอาจกลายเป็นความเสี่ยงต่อความสำเร็จในการพัฒนาโครงการลักษณะนี้และส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพตามแผนที่วางไว้

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่มีจำนวน 3 ตัวชี้วัด พบว่า มีตัวชี้วัดที่เป็นไปตามเป้าหมาย 1 ตัวชี้วัด ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย 1 ตัวชี้วัด และไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 1 ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่เป็นไปตามเป้าหมาย คือ **ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก เพิ่มขึ้น** โดยระหว่างปี พ.ศ. 2556-2558 พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักมีเพิ่มมากขึ้นจาก 390,678,777 ตัน ในปี พ.ศ. 2556 เป็น 435,379,292 ตัน ในปี พ.ศ. 2558 อยู่ในทิศทางตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ แต่มูลค่าทางการค้า ณ ประตูการค้าหลัก ในปัจจุบันลดลงจาก 14,567,087 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2556 เป็น 14,133,239 ตัน ในปี พ.ศ. 2558 แต่เมื่อพิจารณาข้อมูลประกอบจากการเติบโตของการค้าชายแดนมีการเติบโตที่สูงอย่างต่อเนื่องเป็นไปได้ที่ดัชนีชี้วัดนี้จึงมีแนวโน้มที่จะสามารถเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดในปี พ.ศ. 2560 อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดดังกล่าวเป็นตัวชี้วัดในภาพรวมที่ทำให้ไม่สะท้อนรายละเอียดที่สามารถนำไปพัฒนายุทธศาสตร์ต่อได้ ดังนั้น จึงควรมีการแยกดัชนีชี้วัดหรือกำหนดดัชนีชี้วัดในระดับกลยุทธ์ที่มีความชัดเจนมากขึ้น เช่น การแยกตามโหมดการขนส่ง (ทางน้ำ ทางอากาศ ทางบก) การแยกตามตลาดคู่ค้า/ประเทศคู่ค้า

(ประเทศเพื่อนบ้าน อาเซียน จีน สหภาพยุโรป หรือ อเมริกา) การแยกตามประตูการค้า (ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือด่านชายแดน) เป็นต้น

ตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย 1 ตัวชี้วัด คือ **สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี พ.ศ. 2560** โดยในปี พ.ศ. 2558 สัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำเท่ากับร้อยละ 8.99 ซึ่งน้อยกว่าเป้าที่กำหนดไว้ หากพิจารณาร่วมกับการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำในปัจจุบันที่ยังไม่เห็นเป็นรูปธรรม ประกอบกับจากการขนส่งทางลำน้ำขึ้นอยู่กับปัจจัยและสภาพแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาภัยแล้งที่ส่งผลถึงข้อจำกัดในการขนส่ง โดยคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2560 สัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำอาจไม่สามารถเป็นไปตามเป้าหมายที่ร้อยละ 10 สำหรับการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีสัดส่วนที่ร้อยละ 8.39 ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม ดัชนีชี้วัดดังกล่าวมีการกำหนดผลร่วมกันทั้ง 2 ส่วนที่อาจสามารถฉายภาพให้เห็นถึงสัดส่วนการขนส่งทางน้ำในโหมดทางเลือก แต่เนื่องจากการพัฒนาการขนส่งทั้งสองรูปแบบมีความแตกต่างกันทั้งในด้านการดำเนินงานและหน่วยงานกำกับดูแล ดังนั้น จึงควรกำหนดดัชนีชี้วัดให้แยกออกจากกันอย่างชัดเจนเพื่อการพิจารณาผลรายโหมดการขนส่ง ทั้งนี้ หากต้องการพิจารณาตัวชี้วัดเพื่อเป้าหมายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง อาจต้องใช้ตัวชี้วัดจากโหมดการขนส่งอื่นๆ ร่วมด้วย เช่น สัดส่วนการขนส่งทางรางที่เพิ่มขึ้น หรือสัดส่วนการขนส่งทางถนนที่ลดลง เป็นต้น

ตัวชี้วัดที่ไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 1 ตัวชี้วัด ได้แก่ **อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการ ณ ประตูการค้าหลัก** โดยเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดนได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดดังกล่าวยังไม่มีผู้รวบรวมอย่างเป็นทางการและกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ โดยควรหารูปแบบการรวบรวมข้อมูลเพื่อพัฒนาตัวชี้วัดและมอบหมายหน่วยงานผู้รับผิดชอบเพื่อตรวจวัดอัตราความแออัดของผู้ใช้บริการ ณ ประตูการค้าหลักต่างๆ ที่สามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุความแออัด เช่น ความไม่เพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับผู้ใช้บริการ ขั้นตอนวิธีการทำงานที่ซับซ้อนหรือใช้เวลานาน หรือกฎระเบียบที่ไม่อำนวยความสะดวกในการขนส่ง เป็นต้น

ทั้งนี้ จากการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่เกิดขึ้นทั่วประเทศทั้งในปัจจุบันและในอนาคต การกำหนดดัชนีชี้วัดสำหรับยุทธศาสตร์ในระยะถัดไปอาจต้องเพิ่มเติมหรือเริ่มพิจารณาตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง การใช้ประโยชน์ด้านการขนส่งทางราง และประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อวัดผลการดำเนินงานในระยะถัดไป

4.5 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 4

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงการคลัง มีเป้าหมายเพื่อเร่งรัดการดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับ ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การเร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง National Single Window (NSW) กลยุทธ์ที่ 2 การดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW และกลยุทธ์ที่ 3 การผลักดันการออกกฎหมาย

มีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ 4 ดัชนี ได้แก่ (1) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี (2) Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี (3) สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ได้อย่างบูรณาการภาย ในปี พ.ศ. 2560 และ (4) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลัก และด่านการค้าชายแดน โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ผลสัมฤทธิ์ และดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ดังแสดงในตารางที่ 4.5-1

ตารางที่ 4.5-1 รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 4

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลจากการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW	**356.90**	งบประมาณส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาในระดับ G2G (Government to Government) ที่เป็นการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต /หนังสือรับรอง เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ NSW ของกรมศุลกากร ซึ่งผลการดำเนินงานพบว่ามีการมีการพัฒนาระบบพร้อมรองรับการเชื่อมโยงใบอนุญาตและใบรับรองผ่านระบบ NSW ครบแล้วทั้ง 36 หน่วยงาน	จำนวนธุรกรรมผ่านทางระบบ NSW ในปี พ.ศ. 2558 สูงขึ้นจากช่วงปลายแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2555) ร้อยละ 18.02 หรือคิดเป็นจำนวนที่มากขึ้น 12.05 ล้านธุรกรรม เนื่องด้วยสามารถเชื่อมโยงระบบ NSW จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ	**ดัชนี :** การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี **สถานะดัชนี** : **2556** อันดับ 20 / **2557** 24 / **2558** 36 / **2559** 54* ** ธนาคารโลกเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดอันดับ **ดัชนี :** Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี **สถานะดัชนี** : ไม่มีการจัดอันดับแต่พิจารณาเป็นระยะเวลา **ดัชนี :** สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ได้อย่างบูรณาการภาย ในปี พ.ศ. 2560 **สถานะดัชนี** : มีการเชื่อมโยงระบบ e-Freight กับ NSW ได้ครบถ้วนจำนวน 36 หน่วยงาน (G2G) แต่การดำเนินงานในระดับ B2G และ B2B น้อยมาก
กลยุทธ์ที่ 2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ	-	มีการจัดตั้ง “สำนักงานบริหารจัดการและกำกับดูแลการพัฒนาระบบ NSW” โดยเบื้องต้นให้อยู่ภายใต้กรมศุลกากร ทำหน้าที่กำกับและบริหารจัดการระบบ NSW รวมทั้งให้มีการคัดเลือกองค์กรที่มีภาครัฐและภาคเอกชนเป็นหุ้นส่วนทำหน้าที่ผู้ให้บริการระบบ NSW ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติความเห็นชอบจากคณะกรรมการ กบส.	“สำนักงานบริหารจัดการและกำกับดูแลการพัฒนาระบบ NSW”	

<table>
<tr><th>กลยุทธ์</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)</th><th>ภาพรวมการดำเนินงาน</th><th>ผลจากการดำเนินงาน</th><th>ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ</th></tr>
<tr><td>กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการออกกฎหมาย</td><td>-</td><td>มีการผลักดันการออกกฎระเบียบดังต่อไปนี้
(1) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและโลจิสติกส์ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2557
(2) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556</td><td>(1) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและโลจิสติกส์ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2557
(2) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556</td><td>ดัชนี : ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลักและด่านการค้าชายแดน
สถานะดัชนี :
<table>
<tr><th></th><th>2556</th><th>2557</th><th>2558</th></tr>
<tr><td>ท่าเรือแหลมฉบังเรือFeeder (hr.)</td><td>12.07</td><td>13.10</td><td>12.04</td></tr>
<tr><td>ท่าเรือแหลมฉบังเรือ Mother (hr.)</td><td>26.09</td><td>27.42</td><td>26.27</td></tr>
<tr><td>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (min.)</td><td>160</td><td>160</td><td>160</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 4 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 19 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 356.90 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.1% ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยงบประมาณทั้งหมดถูกใช้ในการพัฒนากลยุทธ์ที่ 1 เนื่องจากกลยุทธ์อื่นๆ เป็นการดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ใช้งบประมาณ

การพัฒนาความเชื่อมโยงข้อมูลของ NSW มุ่งเน้นไปที่เป็นการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต/หนังสือรับรอง ในระดับหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน (G2G) เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ NSW ของกรมศุลกากรที่ได้พัฒนาแล้วเสร็จมาก่อนหน้านี้ ผลการดำเนินงานพบว่า มีการพัฒนาระบบพร้อมรองรับการเชื่อมโยงใบอนุญาตและในรับรองผ่านระบบ NSW ครบแล้วทั้ง 36 หน่วยงาน อีกทั้งมีการพัฒนาโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW) การเชื่อมโยงข้อมูลให้รับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน (AGITA From D) ซึ่งประเทศไทยเริ่มแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างเป็นทางการในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2559 เป็นต้นมา โดยจากการเชื่อมโยงระบบ NSW อย่างต่อเนื่องส่งผลให้จำนวนธุรกรรมผ่านทางระบบ NSW มีค่าสูงขึ้นทุกปี โดยปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนธุรกรรมผ่านทางระบบ NSW กว่า 78.93 ล้าน ธุรกรรมสูงขึ้นกว่าช่วงปลายแผนฯ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2555) กว่าร้อยละ 18.02 หรือคิดเป็นจำนวนที่มากขึ้น 12.05 ล้านธุรกรรม อย่างไรก็ตามผลสัมฤทธิ์ในมิติระยะเวลารวมหรือต้นทุนรวมในการทำธุรกรรมที่ลดลง ซึ่งสามารถสะท้อนความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการออกใบอนุญาตอย่างแท้จริง ยังขาดหน่วยงานทำหน้าที่พัฒนาตัวชี้วัดในลักษณะดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบใบอนุญาตของแต่ละหน่วยงานเพื่อเชื่อมโยงระบบ NSW ของกรมศุลกากร ยังคงต้องมีการพิจารณาอย่างใกล้ชิดเนื่องจากแต่ละหน่วยงานทำการพัฒนาโดยขาดการกำหนดแนวทางและกรอบการพัฒนาร่วมกันซึ่งอาจส่งผลถึงความซับซ้อนในการเชื่อมโยงระบบและเพิ่มความยุ่งยากให้กับภาคเอกชนในการขอใบอนุญาต อีกทั้งการพัฒนาในระยะถัดไปเป็นการพัฒนาในระดับ B2G และ B2B ที่มีผู้ที่เกี่ยวข้องมากขึ้นและมีรูปแบบ (Platform) การพัฒนาหลากหลายขึ้น ซึ่งหากขาดการบริหารในภาพรวมอาจกลายเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาและต่อยอด NSW ในอนาคตได้ ดังนั้นควรต้องมีกลไกภาครัฐหรือหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการ กำหนดทิศทาง และขับเคลื่อน NSW ทั้งระบบที่ชัดเจนยิ่งขึ้น มีอำนาจหน้าที่โดยตรงที่สามารถบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานดังกล่าวอาจหมายถึง **“สำนักงานบริหารจัดการและกำกับดูแลการพัฒนาระบบ NSW”** ที่เป็นหน่วยงานใหม่ซึ่งอยู่ภายใต้กรมศุลกากร โดยทำหน้าที่เป็นหน่วยปฏิบัติที่ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW แบบเบ็ดเสร็จ

การผลักดันการออกกฎหมาย ที่สนับสนุนการดำเนินงานของ NSW พบว่ามีการออกกฎหมาย 2 ฉบับ ได้แก่ (1) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและโลจิสติกส์ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2557 และ (2) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 สำหรับพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็คทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. ... สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) อยู่ระหว่างการยกร่างหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ....

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ที่มีจำนวน 4 ตัวชี้วัด พบว่า ค่อนข้างมีความไม่ชัดเจนในการตีความหมายของตัวชี้วัด โดยมีผลจากการประเมินตัวชี้วัด คือ มีตัวชี้วัดที่เก็บข้อมูลไม่สมบูรณ์จำนวน 2 ตัวชี้วัด และตัวชี้วัดที่เก็บข้อมูลครบถ้วนแต่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย 2 ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่ต่ำกว่าเป้าหมาย คือ **สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ได้อย่างบูรณาการภายในปี พ.ศ. 2560** ถึงแม้ว่าการดำเนินงานในปัจจุบันสามารถเชื่อมโยงระบบในลักษณะ G2G ได้ครบถ้วน 36 หน่วยงาน แต่เนื่องจากดัชนีชี้วัดมีความหมายกว้างและครอบคลุมทั้งระบบ NSW ซึ่งหมายรวม G2B และ B2B ที่มีการดำเนินงานน้อยมาก โดยควรมีการอธิบายความชัดเจนของดัชนีชี้วัดหรือกำหนดกรอบดัชนีชี้วัดให้ชัดเจน เนื่องจากในปัจจุบันมีความหมายกว้างและคลุมเครือ ตัวชี้วัดอีกตัว ได้แก่ **การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator อันดับที่ดีขึ้นทุกปี** ซึ่งจากผลการประเมินพบว่าอันดับ (Rank) ของประเทศไทยต่ำลงตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา โดยหากพิจารณาในระดับคะแนน (Score) ในด้านเวลาและค่าใช้จ่ายพบว่าประเทศไทยมีค่าคงที่เกือบทุกด้าน แต่ประเทศอื่นๆ กลับมีการพัฒนาแซงหน้าประเทศไทยไปอยู่ในอันดับที่สูงขึ้น สำหรับในปี พ.ศ. 2559 ที่อันดับของไทยตกลงเป็นอย่างมาก สาเหตุหนึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดอันดับของธนาคารโลกจากแบบเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile) เป็นแบบเทียบเคียงกับประเทศที่มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดและด้อยที่สุด (Distance to Frontier) ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าในอนาคตเมื่อการพัฒนาระบบ NSW ในประเทศไทยเสร็จสมบูรณ์จะช่วยทำให้ระยะเวลาในการดำเนินการทางศุลกากรลดลงและส่งผลให้อันดับ Trading Across Border Indicator ดีขึ้น

สำหรับตัวชี้วัดที่ขาดความครบถ้วนในการรวบรวมข้อมูล ได้แก่ **Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี** แต่ดัชนีชี้วัด TRS มีหน่วยเป็นระยะเวลา (Time) ในการดำเนินงานโดยไม่มีการจัดอันดับ (Ranking) และมีการตรวจวัดทุก 2 ปี ตามประตูการค้าหลักของประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และด่านศุลกากรอรัญประเทศ โดยมีข้อเสนอแนะว่าควรมีการตรวจวัดค่าระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าเป็นประจำทุกปี หรือ ทุก 2 ปี และตรวจวัดค่าไปยังประตูการค้าอื่นๆ ที่สำคัญ เช่น ด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สอด เป็นต้น รวมถึงก่อนการจัดทำดัชนีชี้วัดควรทำการศึกษาถึงข้อมูล รูปแบบข้อมูล หรือหน่วยที่ใช้ในดัชนีชี้วัด เพื่อให้ผลของดัชนีชี้วัดออกมาในรูปแบบที่ต้องการและเป็นความจริง สำหรับตัวชี้วัด **ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลัก และด่านการค้าชายแดน** เป็นตัวชี้วัดที่ยังขาดความสมบูรณ์เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการตรวจวัดค่าเฉพาะในส่วนของการขนส่งส่งออก-นำเข้า เท่านั้น ยังไม่มีการตรวจวัดในส่วนของสินค้าถ่ายลำ และท่าเรือแหลมฉบังมีการจับเวลาในส่วนของสายเรือที่ทำการเทียบท่า แต่ในส่วนของรถบรรทุกที่ส่ง-รับสินค้าจาก

ท่าเรือมีการเก็บข้อมูลในรูปของร้อยละจำนวนรถบรรทุกที่ใช้เวลาต่ำกว่าที่กำหนดเท่านั้น รวมถึงยังไม่มีการตรวจวัดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และถ่ายลำ บริเวณด่านชายแดน โดยข้อเสนอแนะในระยะถัดไป คือ ควรมีการจัดทำโครงการเพื่อให้เกิดการตรวจวัดระยะเวลาการนำเข้า-ส่งออกทั้งกระบวนการเพื่อใช้ในการวิเคราะห์กระบวนการขั้นตอนที่ทำให้เกิดปัญหาการล่าช้าของกระบวนการนำเข้า-ส่งออกซึ่งสามารถนำไปสู่การแก้ไขปัญหา เพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออก รวมทั้งควรระบุประตูการค้าที่ชัดเจนเพื่อไม่เกิดการตีความที่ผิดพลาดของผู้รับผิดชอบในการเก็บข้อมูล

4.6 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 5

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงอุตสาหกรรม มีเป้าหมายเพื่อขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าไปในตลาดที่มีศักยภาพ ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล กลยุทธ์ที่ 2 การสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน และกลยุทธ์ที่ 3 การส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) มีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ 2 ดัชนี ได้แก่ (1) จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น และ (2) จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ผลสัมฤทธิ์ และดัชนีชี้วัดความสำเร็จดังแสดงในตารางที่ 4.6-1

ตารางที่ 4.6-1 รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 5

<table>
<tr><th>กลยุทธ์</th><th>งบประมาณ (ล้านบาท)</th><th>ภาพรวมการดำเนินงาน</th><th>ผลการดำเนินงาน</th><th>ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ</th></tr>
<tr><td>กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล</td><td>109.56</td><td>มุ่งเน้นไปที่การอบรม สัมมนา และพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการลดต้นทุนโลจิสติกส์ การพัฒนาด้านนวัตกรรม ด้านโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) และการจัดประกวดรางวัลสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์การค้า (ELMA) และการยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามมาตรฐาน ISO 9001 และตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการ</td><td>บริษัทที่ถูกพัฒนาสู่เกณฑ์มาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการ จำนวน 192 ราย ได้รับการพัฒนาสู่มาตรฐาน ISO 9001 จำนวน 230 ราย บริษัทผู้ได้รางวัลสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์การค้าจำนวน 69 บริษัท และผู้ประกอบการที่ได้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) โดยกรมศุลกากร จำนวนรวม 310 ราย</td><td>ดัชนี : จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น
สถานะดัชนี :
<table>
<tr><th></th><th>2556</th><th>2557</th><th>2558</th><th>2559</th></tr>
<tr><td>ISO</td><td>40</td><td>35</td><td>48</td><td>107</td></tr>
<tr><td>AEO</td><td>90</td><td>246</td><td>275</td><td>310</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน	-	ในปี พ.ศ. 2556 มีการจัดตั้ง "ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (AEC Business Support Center)" ภายใต้กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยมีหน่วยงานที่ส่วนกลางและในต่างประเทศจำนวน 9 แห่ง ใน 8 ประเทศ	"ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (AEC Business Support Center)"	**ดัชนี :** จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น **สถานะดัชนี** : 2556: 877 / 2557: 814 / 2558: 859 / 2559: 1,000 * ข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม – กันยายน 2559
กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)	**96.98**	มุ่งเน้นการพัฒนากิจกรรมเพื่อให้เกิดการสร้างเครือข่ายทั้งระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้วยกันเอง (Supply Side) และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการ (Demand Side) ด้วยกิจกรรมเพื่อขยายเครือข่ายระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs Meeting & Matching) การสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ (Business Matching) และให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ โดยมีโครงการหลักคืองานแสดงสินค้าและบริการโลจิสติกส์ (TILOG)	เกิดการเจรจาทางธุรกิจกว่า 799 คู่เจรจา มีการเชื่อมโยงเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจรวม 1,385 ราย การส่งเสริมภาพลักษณ์และขยายเครือข่ายโลจิสติกส์การค้าในตลาดต่างประเทศจำนวน 113 บริษัท มีงานแสดงสินค้าและบริการโลจิสติกส์ (TILOG) ที่เป็นช่องทางในการส่งเสริมภาพลักษณ์และขยายตลาดในอนาคตที่มีบริษัทโลจิสติกส์เข้าร่วมกว่า 548 บริษัท และมีจำนวนผู้เข้าชมงานรวมกว่า 35,000 คน	

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 5 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 จำนวน 11 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 206.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.10 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยแบ่งเป็นกลยุทธ์ที่ 1 จำนวน 109.56 ล้านบาท หรือร้อยละ 53.05 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 5 และกลยุทธ์ที่ 3 จำนวน 96.98 ล้านบาท หรือร้อยละ 46.95 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 5 โดยมีบทสรุปข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการพัฒนา ดังนี้

การพัฒนาเพื่อยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในแผนงานที่ผ่านมาพบว่ามุ่งเน้นไปที่การอบรม สัมมนา และมุ่งพัฒนาด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน การลดต้นทุนโลจิสติกส์ และมีกิจกรรมบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรม และการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) มีการจัดประกวดรางวัลสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์การค้า (Excellent Logistics Management Award : ELMA) เพื่อจูงใจให้เกิดการพัฒนาของภาคเอกชน อีกทั้งมีการช่วยเหลือให้ผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ได้รับมาตรฐาน ISO 9001 และได้มาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการของกระทรวงพาณิชย์ โดยมีบริษัทที่ได้รับมาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการจำนวน 192 บริษัท ได้รับมาตรฐาน ISO 9001 จำนวน 230 บริษัท และบริษัทที่ได้รางวัลผู้ให้บริการโลจิสติกส์การค้าจำนวน 69 บริษัท นอกจากนี้ ยังพบผู้ประกอบการที่ได้การรับรอง AEO (Authorized Economic

Operators) โดยกรมศุลกากรจำนวนรวม 310 รายระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 และมีแนวโน้มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากจำนวนสถานประกอบการที่ถูกส่งเสริมพบว่ามีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีหลายหมื่นราย ส่งผลให้ในภาพรวมของการพัฒนามีผลกระทบได้ไม่มาก โดยแนวทางการพัฒนาในระยะถัดไปจำเป็นต้องพัฒนาผู้ประกอบการกลุ่มเดิมอย่างต่อเนื่อง และต้องมุ่งเน้นการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพื่อการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้ประกอบการขนส่งโลจิสติกส์ที่ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและในต่างประเทศ ซึ่งเป็นแนวทางตามกรอบการพัฒนาของประเทศ รวมทั้งควรมีแผนงานและมาตรการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การสนับสนุนด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน การสนับสนุนด้านการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ใช้ในการบริการ และการส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนนอกเหนือไปจากการพัฒนาในรูปแบบเดิม เช่น การฝึกอบรม และการรับรองมาตรฐานคุณภาพเหมือนที่ผ่านๆ มาเป็นต้น

มีการจัดตั้งหน่วยงานตามเป้าหมายของกลยุทธ์ ได้แก่ **“ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (AEC Business Support Center)”** ภายใต้กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยมีหน่วยงานที่ส่วนกลางและในต่างประเทศจำนวน 9 แห่ง ใน 8 ประเทศ ทำหน้าที่บริการข้อมูลการค้า การลงทุน กฎระเบียบการค้า การจัดตั้งธุรกิจ และรายงานตลาดเชิงลึกในประเทศ/สินค้าเป้าหมาย การให้คำปรึกษาด้านการค้า การลงทุน และการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ รวมทั้งการประสานงาน/จัดทำนัดหมายในการพบปะหารือหน่วยงานต่างๆ

หากพิจารณาจากดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามยุทธศาสตร์ พบว่า การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 5 สามารถบรรลุเป้าหมายของตัวชี้วัดได้ทั้งหมด โดยตัวชี้วัด**จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น** พบว่ามีจำนวนธุรกิจตามเป้าหมายเพิ่มมากขึ้นจาก 877 ราย ในปี พ.ศ. 2556 เป็น 1,000 ราย ในปี พ.ศ. 2559 (ม.ค.-ก.ย.) สำหรับตัวชี้วัด **จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น** พบว่ามีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้รับ Certificates นั้นมีค่าเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ไม่ว่าจะเป็นมาตรฐาน ISO 9001 หรือ AEO ให้แนวโน้มของดัชนีชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

4.7 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 6

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนการสร้างความเป็นมืออาชีพแก่บุคลากรด้านโลจิสติกส์ของไทยทั้งในระดับอุดมศึกษาและระดับแรงงาน ให้มีความสอดคล้องตามความจำเป็นของประเทศ เช่น ด้านการค้าชายแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน รวมทั้งพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานและเส้นทางอาชีพที่เกี่ยวข้อง ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน และกลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์มีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ 3 ดัชนี ได้แก่ (1) พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน (2) อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน และ (3) มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐาน

ฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ผลสัมฤทธิ์ และดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ดังแสดงในตารางที่ 4-7-1

ตารางที่ 4.7-1 รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 6

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	20.75	มีการพัฒนาการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษาไม่ต่ำกว่า 60 สถาบัน โดยมีหลักสูตรในระดับปริญญาตรี 69 หลักสูตร ปริญญาโท 11 หลักสูตร และปริญญาเอก 5 หลักสูตร	หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับปริญญาตรีมีผู้เข้าศึกษารวม 22,346 คน (เฉลี่ยปีละ 7,499 คน) หลักสูตรระดับปริญญาโท มีผู้เข้าศึกษารวม 1,764 คน (เฉลี่ยปีละ 588 คน) และหลักสูตรระดับปริญญาเอกมีผู้เข้าศึกษารวม 69 คน (เฉลี่ยปีละ 23 คน)	**ดัชนี :** พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน **สถานะดัชนี** : มีพนักงานขับรถบรรทุกได้รับการพัฒนาเฉลี่ย 220 คน ต่อปี **2556** 192 / **2557** 170 / **2558** 327 / **2559** 193 **ดัชนี :** อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน **สถานะดัชนี** : มีบุคลากรได้รับการอบรมเฉลี่ย 4,762 คน ต่อปี และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง **2556** 2,419 / **2557** 3,046 / **2558** 6,436 / **2559** 7,145
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสาหรับการค้าชายแดน	194.38	มุ่งเน้นการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มความสามารถของบุคลากรด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาแรงงานรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรีด้านโลจิสติกส์ และการเพิ่มผลิตภาพแรงงานด้านโลจิสติกส์รองรับการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและประชาคมอาเซียน	n/a	
กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์	46.92	มีการดำเนินงานพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานเพื่อยกระดับวิชาชีพโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบไปด้วยสาขาอาชีพต่างๆ ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน 9 สาขา	พัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานโลจิสติกส์ได้แก่ 1) ผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง 2) ผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน 3) ผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า 4) พนักงานบริหารการขนส่งทางถนน 5) นักบริการลูกค้างานโลจิสติกส์ 6) นักปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางถนน 7) พนักงานบริหารงานโลจิสติกส์ 8) พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า 9) พนักงานจัดซื้อและจัดหา	**ดัชนี :** มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน **สถานะดัชนี** : มีจำนวนมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงานทางด้านโลจิสติกส์ ทั้งสิ้น 15 มาตรฐาน

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการตามยุทธศาสตร์ฯ จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 262.05 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.12 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยแบ่งเป็นกลยุทธ์ที่ 1 จำนวน 20.75 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.92 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 6 กลยุทธ์ที่ 2 จำนวน 194.38 ล้านบาท หรือร้อยละ 74.18 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 6 และกลยุทธ์ที่ 3 จำนวน 46.92 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.90 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 6 โดยมีบทสรุปข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการพัฒนา ดังนี้

ด้านการพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ ปัจจุบันพบว่าสถาบันการศึกษามีการพัฒนาหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ในระดับปริญญาตรี 69 หลักสูตร ปริญญาโท 11 หลักสูตร และปริญญาเอก 5 หลักสูตร ซึ่งระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 มีผู้เข้ารับการศึกษาในระดับปริญญาตรีรวม 22,346 คน (เฉลี่ยปีละ 7,499 คน) หลักสูตรระดับปริญญาโทมีผู้เข้าศึกษารวม 1,764 คน (เฉลี่ยปีละ 588 คน) และหลักสูตรระดับปริญญาเอกมีผู้เข้าศึกษารวม 69 คน (เฉลี่ยปีละ 23 คน) อย่างไรก็ตาม พบว่าสถาบันการศึกษายังคงมุ่งเน้นผลิตบุคลากรในด้านการบริหารจัดการทั่วไป ในขณะที่บุคลากรทางด้านโลจิสติกส์และขนส่งตามความต้องการของภาคธุรกิจและความต้องการของประเทศเป็นบุคลากรกลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิค (Technique Skill) หรือความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน (Advance Skill) ซึ่งยังมีการผลิตบุคลากรในด้านนี้น้อยมาก และในส่วนของ**การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน** พบว่าในปัจจุบันมุ่งเน้นการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มความสามารถของบุคลากรด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์รองรับการเกิดขึ้นของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเคลื่อนย้ายแรงงานเสรี และการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเนื้อหาโดยรวมยังเป็นการพัฒนาโดยทั่วไป ขาดองค์ความรู้เชิงลึกถึงกระบวนการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งในแต่ละประตูการค้าชายแดนมีความแตกต่างทั้งด้านภาษา วัฒนธรรมการค้า ช่องทางการค้า และรูปแบบการขนส่งสินค้า ซึ่งมีรายละเอียดเฉพาะและต้องเรียนรู้สูงมาก

ด้านการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ ค่อนข้างมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมีการพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานเพื่อยกระดับวิชาชีพโลจิสติกส์ ประกอบไปด้วย 9 สาขาอาชีพ ได้แก่ (1) สาขาอาชีพผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง (2) สาขาอาชีพผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน (3) สาขาอาชีพผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า (4) สาขาอาชีพพนักงานบริหารการขนส่งทางถนน (5) สาขานักบริการลูกค้างานโลจิสติกส์ (6) สาขานักปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางถนน (7) สาขาพนักงานบริหารงานโลจิสติกส์ (8) สาขาพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า และ (9) สาขาพนักงานจัดซื้อจัดหา อย่างไรก็ตามจากการประเมินพบว่าการพัฒนาบุคลากรและมาตรฐานแรงงานโลจิสติกส์ยังกระจุกตัวในแรงงานระดับปฏิบัติการทั่วไป (Operator) แต่สำหรับแรงงานโลจิสติกส์ที่มีทักษะสูงและมีความรู้เฉพาะทาง (Advance Skill) กลับไม่ได้รับการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรจำนวนมาก อาทิบุคลากรในท่าอากาศยาน บุคลากรท่าเรือ บุคลากรในระบบราง บุคลากรในคลังสินค้าสมัยใหม่ รวมทั้งบุคลากรในระดับหัวหน้างาน ผู้บริหารระดับกลาง และระดับสูง นอกจากนี้ยังพบปัญหาในการวางแผนกำลังคนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ คือ หน่วยงานวางแผนขาดข้อมูลที่ชัดเจนในเรื่องความเชี่ยวชาญที่ต้องการ (Skill Needs) สาขาความเชี่ยวชาญที่ขาดแคลน จำนวนบุคลากรที่ขาดแคลน และเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อใช้ในการวางแนวนโยบายและมาตรฐานแรงงาน ปัญหาอีกส่วนหนึ่งคือในการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงานต่างๆ ที่ใช้ระยะเวลาค่อนข้างนานซึ่งอาจไม่เท่าทันต่อความต้องการของภาคเอกชนและสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามยุทธศาสตร์พบว่ามีดัชนีชี้วัดที่เป็นไปตามเป้าหมาย 2 ดัชนีชี้วัด และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย 1 ดัชนีชี้วัด โดยดัชนีชี้วัดที่เป็นไปตามเป้าหมาย ได้แก่ **อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเฉลี่ยปีละ 5,000 คน** ซึ่งพบว่าในปี พ.ศ. 2556-2559 จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมมีค่าเฉลี่ยที่ 4,761.5 คน ต่อปี ประกอบกับแนวโน้มจำนวนผู้เข้าอบรมสูงขึ้นทุกปีทำให้ดัชนีชี้วัดดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในปี พ.ศ. 2560 ส่วนดัชนี **มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน** พบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีมาตรฐานวิชาชีพมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์จำนวนรวม 15 มาตรฐาน ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับตัวชี้วัดที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย คือ **พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน** ซึ่งพบว่ามีค่าเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 เพียง 220.5 คนต่อปี และมีแนวโน้มจะไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาต้นเหตุที่ทำให้ไม่ได้ตามเป้าหมายจะพบว่าปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกปรับบทบาทจากผู้อบรมมาเป็นผู้กำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถเอกชนซึ่งมี 57 แห่ง ใน 32 จังหวัด โดยไม่ต้องอาศัยงบประมาณภาครัฐในการพัฒนา และบริษัทเอกชนขนาดใหญ่ อาทิเช่น บริษัท เอสซีจี ดิสทริบิวชั่น มีการจัดตั้งสถาบันพัฒนาพนักงานขับรถ เพื่อพัฒนาทักษะการขับรถบรรทุกอีกด้วย

4.8 บทสรุปการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ที่ 7

ยุทธศาสตร์ที่ 7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) ที่ใช้สำหรับการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ประกอบไปด้วย 2 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง และกลยุทธ์ที่ 2 การสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity) มีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ 3 ดัชนี ได้แก่ 1) มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค 2) มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค และ 3) องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ผลสัมฤทธิ์ และดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ดังแสดงในตารางที่ 4.8-1

ตารางที่ 4.8-1 รายละเอียดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ 7

กลยุทธ์	งบประมาณ (ล้านบาท)	ภาพรวมการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง	29.00	การจัดทำวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก การติดตามและประเมินผลการดำเนินการเพื่อวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผ่านกลไกคณะกรรมการ กบส.	n/a	**ดัชนี :** มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค **สถานะดัชนี** : ไม่มีการเก็บข้อมูล **ดัชนี :** มีระบบติดตามประเมินผล การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับ มหภาคและจุลภาค **สถานะดัชนี** : ไม่มีการเก็บข้อมูล **ดัชนี :** องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต **สถานะดัชนี** : ไม่มีการเก็บข้อมูล
กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)	-	ปัจจุบันด้านการกำกับดูแลและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อาศัยกลไกคณะกรรมการ กบส. ที่มี สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการ โดยภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์มากขึ้น ผ่านกลไกคณะกรรมการ กบส. แต่บทบาทที่ได้รับจะเป็นการให้ข้อมูลความคิดเห็นในเชิงการค้า การลงทุน และการดำเนินธุรกิจเท่านั้น	n/a	

ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 มีการดำเนินงานโครงการตามยุทธศาสตร์ฯ จำนวน 3 โครงการ คิดเป็นเงินงบประมาณ 29.00 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.01 ของงบประมาณเพื่อพัฒนาตามยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยงบประมาณทั้งหมดถูกใช้เพื่อพัฒนากลยุทธ์ที่ 1 โดยมีบทสรุปข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในการพัฒนา ดังนี้

ด้านพัฒนากลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การดำเนินงานมุ่งเน้นการจัดทำวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก การติดตามและประเมินผลการดำเนินการเพื่อวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผ่านกลไกคณะกรรมการ กบส. ที่มี สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการ โดยมีภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์มากขึ้นผ่านกลไกคณะกรรมการ กบส. โดยภาคเอกชนจะมีบทบาทในการให้ความคิดเห็นในเชิงการค้า การลงทุน และการดำเนินธุรกิจ ซึ่งในการดำเนินงานยังขาดฐานข้อมูลเชิงลึกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้ในการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายในระยะถัดไป โดยข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญและใช้ในการวางแผนมีความหลากหลายและปัจจุบันถูกรวบรวมไว้ในแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยขาดการบูรณาการข้อมูลให้เกิดประโยชน์ การพัฒนาในระยะถัดไปควรมีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเครื่องมือที่มีความแม่นยำสำหรับการตัดสินใจระดับนโยบายบนพื้นฐานข้อมูลจริง อีกทั้งมีปัญหาด้านกำลังคนและเครื่องมือสมัยใหม่ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ด้านการจัดสรรงบประมาณ ในการขับเคลื่อนแผนยุทธ์ศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ถึงแม้จะมีการทำแผนปฏิบัติการที่แสดงโครงการและงบประมาณในการดำเนินงานอย่างชัดเจน แต่ในด้านการของบประมาณจริงกลับพบว่าเป็นบทบาทของแต่ละหน่วยงานที่จะต้องไปดำเนินการเองตามช่องทางการของบประมาณปกติ ทำให้บางแผนงานที่อยู่ในแผนปฏิบัติการไม่ได้รับการอนุมัติงบประมาณ และส่งผลต่อภาพรวมของประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ โดยการพัฒนาในระยะถัดไปควรอาศัยแบบอย่างจากการจัดทำงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อขับเคลื่อนแผนงานและโครงการต่างๆ ได้อย่างครบถ้วน รวมทั้ง

ควรเพิ่มเติมกลไกการกำกับดูแลและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นนับตั้งแต่กระบวนการจัดสรรงบประมาณซึ่งจะต้องกลั่นกรองโครงการเฉพาะที่มีความเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์และสามารถส่งผลกระทบต่อตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์ได้ กระบวนการสร้างความสอดคล้องระหว่างตัวชี้วัดระดับโครงการ ระดับกลยุทธ์ และระดับยุทธศาสตร์ กระบวนการติดตามความคืบหน้าของโครงการที่อาจต้องใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่เข้ามาช่วยดำเนินการ และกระบวนการประเมินผลการดำเนินงานที่อาจต้องกำหนดรูปแบบและหน่วยงานร่วมประเมินผลที่ชัดเจน

หากพิจารณาจากตัวชี้วัดของโครงการพบว่าไม่มีการเก็บข้อมูลตัวชี้วัดทั้ง 3 ตัวชี้วัด เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านบุคลากรและไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณตามแผนงาน

4.9 ข้อสังเกตจากการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 มีข้อสังเกตที่สำคัญหลายประการที่ส่งผลให้การดำเนินงานมีความคืบหน้าและประสบความสำเร็จในการพัฒนา ซึ่งมีบทเรียนและข้อสังเกต ดังนี้

(1) หน่วยงานที่มีความคืบหน้าในการพัฒนา จะมี**แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์** ในระดับกระทรวงซึ่งดำเนินการสอดรับกับแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 มีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบโครงการที่เกี่ยวข้อง และงบประมาณสำหรับการพัฒนาที่ชัดเจน เช่น กระทรวงคมนาคม (แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2) และกระทรวงอุตสาหกรรม (แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2555-2559) เป็นต้น หน่วยงานที่มีความคืบหน้าในการพัฒนาอีกส่วนหนึ่งเกิดจากนโยบายตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 มีความสอดคล้องกับพันธกิจหลักของหน่วยงานทำให้มีการจัดสรรงบประมาณตามยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง ยกตัวอย่างเช่น กรมศุลกากร ที่พัฒนาเรื่อง NSW และการปรับปรุงมาตรฐานด่านชายแดนมาอย่างต่อเนื่อง

(2) ในช่วงหลังจากปี พ.ศ. 2557 เป็นต้นมา รัฐบาลให้ความสำคัญและเร่งพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานอย่างชัดเจน โดยเร่งจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาในปีพ.ศ. 2558-2560 จำนวนมาก เช่น การพัฒนารถไฟทางคู่ การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการพัฒนาด่านชายแดน เป็นต้น ทำให้โครงการพัฒนาต่างๆ ที่ค้างคาถูกหยิบยกขึ้นมาดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม

(3) การที่มีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์อย่างชัดเจนและต่อเนื่องจากฉบับที่ 1 สู่ฉบับที่ 2 ส่งผลให้หัวหน้าส่วนราชการมีความเข้าใจการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในภาระกิจของตัวเองมากขึ้น และทำให้เกิดความแหลมคมในการพัฒนา มีเป้าหมายที่ชัดเจน และมีแนวทางการดำเนินงานที่ถูกต้อง อีกทั้ง การกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จ (KPI) ของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ทำให้เกิดเป้าหมายในการพัฒนาที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น มากกว่าการพัฒนาในระยะที่ผ่านมาซึ่งไม่มีการกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์

(4) การกำกับดูแลและขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ของ สศช. มีความใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะหลังจากมีการแยกส่วนงานเพื่อกำกับดูแลยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน รวมทั้งการจัดสรรงบประมาณในรูปแบบบูรณาการที่มี สศช. สนข. และสำนักงบประมาณ ร่วมกันพิจารณาแผนการพัฒนาแบบองค์รวมทำให้เกิดการขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกภาคส่วนไปพร้อมกัน

อย่างไรก็ตามในการดำเนินงานบางส่วนอาจเกิดข้อติดขัดบางประการที่ทำให้การพัฒนาไม่เป็นไปตามแผนฯ เช่น ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองที่ส่งกระทบถึงความต่อเนื่องในการบริหารราชการแผ่นดิน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 หรือแม้แต่ปัจจัยด้านสภาพเศรษฐกิจที่หดตัวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี พ.ศ. 2556-2557 ซึ่งสภาพเศรษฐกิจทั้งสหภาพยุโรป อเมริกา ญี่ปุ่น และจีน ตกต่ำ ส่งผลต่อการนำเข้าส่งออก การอุปโภคบริโภค และรายได้ของประเทศอย่างมาก ทำให้ขาดการจัดสรรงบประมาณในส่วนที่จำเป็นต้องลงทุนด้วยเม็ดเงินจำนวนมาก โดยมีบทเรียนและข้อสังเกตที่สามารถที่นำไปใช้เป็นบทเรียนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ในระยะถัดไป ดังนี้

(1) ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ บางประเด็นมีความไม่ชัดเจนและนำสู่การปฏิบัติได้ยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ NSW ซึ่งการกำหนดยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ค่อนข้างกว้างและต้องให้หน่วยงานปฏิบัติตีความ ซึ่งยากต่อการควบคุมทิศทางการพัฒนาและอาจไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดหรือทำให้เกิดนัยสำคัญในการพัฒนาได้ยาก

(2) ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาบุคลากร ไม่มีการกำหนดคุณลักษณะการพัฒนา (Competency) และความเชี่ยวชาญ (Skill Set) ทำให้ผลผลิตที่ได้เป็นเชิงปริมาณมากกว่าเชิงคุณภาพหรือไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ขาดแคลน และขาดการศึกษาความต้องการบุคลากรที่ขาดแคลนอย่างชัดเจน

(3) การเปลี่ยนแปลงนโยบายและการลำดับความสำคัญในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ในระดับกระทรวงและระดับหน่วยงานปฏิบัติ รวมทั้งการโยกย้ายบุคลากรและหัวหน้างานในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนา ทำให้แผนงานหยุดชะงักหรือไม่ได้ดำเนินการตามแผน รวมทั้งบุคลากรในหน่วยงานขาดความเข้าใจในนโยบายและแผนยุทธศาสตร์

(4) ขาดกลไกในที่สามารถบูรณาการการทำงานในระดับหน่วยงานปฏิบัติงานทำหน้าที่ประสานงานติดตาม และประเมินผล ในแต่ละยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ อย่างใกล้ชิด ยุทธศาสตร์ยังไม่มีผลผูกพันกับหน่วยงานรับผิดชอบ อีกทั้งตัวชี้วัดความสำเร็จยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัดความสำเร็จในระดับยุทธศาสตร์ซึ่งขับเคลื่อนโดยหน่วยงานระดับปฏิบัติงาน (กระทรวง/กรม/รัฐวิสาหกิจ) กับตัวชี้วัดความสำเร็จในระดับภาพรวมวางยุทธศาสตร์ (กบส. และ สศช.) ส่งผลให้ขาดความสอดคล้องในการขับเคลื่อนและบูรณาการการทำงานได้ยาก

(5) ความไม่ชัดเจนของตัวชี้วัดบางส่วน รวมถึงตัวชี้วัดบางส่วนที่ไม่มีการกำหนดให้หน่วยงานใดเป็นผู้พัฒนาหรือรับผิดชอบ ส่งผลให้ตัวชี้วัดและแผนงานโครงการที่ควรดำเนินการเพื่อสนับสนุนตัวชี้วัดนั้นๆ ไม่เกิดการดำเนินการที่ส่งผลอย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้ง เป้าหมายของตัวชี้วัดบางส่วนไม่ถูกกำหนดหรือกำหนดไว้อย่างไม่เฉพาะเจาะจงว่าหน่วยงานใดในระดับกระทรวงหรือกรมจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบและผลักดันให้เป็นไปตามเป้าหมาย

(6) การพัฒนาฐานข้อมูลมีความคืบหน้าน้อยมาก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะขาดการกำหนดอย่างชัดเจนว่าฐานข้อมูลใดบ้างที่มีความสำคัญสำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงขาดการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาฐานข้อมูลดังกล่าว

บทที่ 5
การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้า ที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

5.1 บทสรุปประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจโลก ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์

5.1.1 ประเด็นและบริบทจาก World Economic Forum (WEF)

World Economics Forum ในส่วนของ The Global Agenda Council on the Future Logistics & Supply Chains ได้สรุปประเด็นที่มีความสำคัญเกี่ยวกับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)

แนวโน้มในอนาคตจะเป็นประเด็นเรื่องการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้เสียเพื่อลดอุปสรรคทางด้านการค้าระหว่างประเทศ โดยในปัจจุบันยังคงมีอุปสรรคทางด้านการค้าระหว่างประเทศในส่วนของมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Measures) ซึ่งเป็นนโยบายในระดับรัฐบาลค่อนข้างมาก โดยจะต้องมีการปรับนโยบายที่เป็นอุปสรรคในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและก่อให้เกิดความล่าช้าออก ซึ่งจะส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การลงทุนและรายได้ในทิศทางบวกอย่างมาก นอกจากนี้ยังสามารถทำให้ต้นทุนในการทำการค้าระหว่างประเทศลดลงโดยการปรับปรุงการบริหารจัดการชายแดน ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและทำให้มีการแข่งขันอย่างเสมอภาคในส่วนของการให้บริการขนส่งและการสื่อสาร ซึ่งการดำเนินการเหล่านี้จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพมากกว่าการลดภาระภาษีทางการค้า การขจัดอุปสรรคในโซ่อุปทานจะก่อให้เกิดผลบวกต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลกในระยะกลาง หากทุกประเทศมีการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์และลดอุปสรรคในโซ่อุปทานลงเพียงแค่ครึ่งหนึ่งของประเทศที่มีประสิทธิภาพดีที่สุดในภูมิภาค GDP ของโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ถ้าแต่ละประเทศมีการปรับปรุงการจัดการชายแดนและการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้อยู่ที่ระดับร้อยละ 50 ของระดับการดำเนินการที่ดีที่สุดในโลก GDP ของโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 ทั้งนี้ World Economics Forum มีข้อเสนอว่ารัฐบาลของแต่ละประเทศควรนำวิธีการในรูปแบบโซ่อุปทานมาใช้ในการกำหนดนโยบายและสนับสนุนให้เกิดการประสานงานของกระทรวงต่างๆ เพื่อที่จะลดปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทานโลก

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในมิติของการปกป้องโครงสร้างทางการค้าภายในประเทศและมาตรการตอบโต้ทางการค้าระหว่างประเทศ พบว่าทุกประเทศทั่วโลกยังคงใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีในการสร้างเงื่อนไขทางการค้าอยู่ สำหรับการค้าระหว่างประเทศของไทยมีข้อควรระวังเกี่ยวกับอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี (Non-Tariff Barriers : NTB) ดังตารางที่ 5.1-1

ตารางที่ 5.1-1 อุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี (Non-Tariff Barriers : NTB) ของไทย

ประเทศ	มาตรการกีดกัน	อุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ
สหภาพยุโรป	ประกาศห้ามนำเข้าสารเคมีหรือผลิตภัณฑ์มีสารเคมีที่ต้องระวังเป็นอย่างยิ่ง (Substances of Very High Concern : SVHCs) เพิ่มเติมจากเดิมหลายรายการ	ผู้ผลิต/ผู้จำหน่าย รวมทั้งผู้ใช้สารเคมีฯ ดังกล่าวในการผลิตสินค้าที่ส่งออกไปสหภาพยุโรป
	การแก้ไขข้อกำหนดการใช้สาร Biphenyl A (BPA) ในบรรจุภัณฑ์อาหาร	อุตสาหกรรมอาหารและ Packaging
	การตัดสิทธิ์ GSP ของสหภาพยุโรป	อาหารทะเลสดและแปรรูป
	กำหนดให้สายการบินภายในและระหว่างประเทศ ทั้งที่บินเข้ามายังสหภาพฯ และบินออกไปจากสนามบินใดๆ ใน สหภาพฯ จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการที่ต้องซื้อสิทธิการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Permits) เพื่อชดเชยการปล่อยก๊าซของเครื่องบินที่เข้ามาในน่านฟ้าดังกล่าว	อุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ
สหรัฐอเมริกา	การห้ามใช้ไขมันทรานส์ (Trans-fat หรือ Partially Hydrogenated Oils : HPOs) เป็นส่วนประกอบอาหาร	อาหาร (บังคับใช้ปี พ.ศ. 2561)
สหรัฐอเมริกา/ สหภาพยุโรป	การทำประมงอย่างถูกกฎหมาย ตามมาตรฐาน IUU Fishing (กำลังมีการพิจารณามาตรฐานในลักษณะเดียวกันในอุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมไก่ส่งออกของไทย เป็นต้น)	สินค้าประมงและโซ่อุปทานอาหารทะเล
	ห้ามนำเข้าสินค้าที่ผลิตโดยใช้แรงงานเด็ก (Child Labor) และแรงงาน ถูกบังคับ (Forced Labor)	ปลา เครื่องนุ่งห่ม กุ้ง อ้อย และอุตสาหกรรมไก่ส่งออก
อินเดีย	ไม่ยอมรับการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า	ทองคำ อลูมีเนียม โทรทัศน์
จีน	การกำหนดมาตรฐานการผลิตในประเทศใหม่	ยางคอมพาวน์
	การกำหนดอายุการวางจำหน่ายสินค้า (Shelf-life) ที่สั้นเกินไป	สินค้าประมง
	การกำหนดให้การขนส่งถ่ายลำที่ฮ่องกงก่อนขนส่งต่อไปจีน จะต้องได้ใบรับรองการขนถ่ายลำ Certificate of Non-Manipulation จากบริษัท Chinese Inspection Company (CIC) ทำให้ต้นทุนสูงขึ้น	โลจิสติกส์
อินโดนีเซีย	การจำกัดจุดนำเข้า (Entry Points) สินค้าเกษตร ซึ่งด่านที่อนุญาตให้มีการนำเข้า ได้แก่ สนามบินกรุงจาการ์ตา ท่าเรือเมืองสุราบายา ท่าเรือเมืองเมดาน และท่าเรือเมืองมากัสซาร์ โดยอินโดนีเซียอ้างความแออัดของท่าเรือหลักในกรุงจาการ์ตา (Tanjung Priok Port)	ผู้ส่งออกสินค้าเกษตรจากไทย เนื่องจากไม่สามารถนำเข้าที่ท่าเรือหลักที่กรุงจาการ์ตาได้ และต้องขนส่งไกลออกไป เพิ่มต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง
เวียดนาม	ระงับการนำเข้าโดยอ้างประเด็นเรื่องศัตรูพืช	มะม่วง ลิ้นจี่ ลำไย และเงาะ

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

(2) การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainability)

แนวโน้มในอนาคตจะเป็นการมุ่งเน้นวิธีปฏิบัติเชิงนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความเร็วของสินค้าคงคลังและประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ และก่อให้เกิดผลบวกทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและเศรษฐกิจ โดยประเด็นที่ World Economics Forum พิจารณาในหัวข้อนี้ประกอบไปด้วยผลกระทบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนของเมืองใหญ่ (Mega Cities) ทั่วโลก และเรื่องการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก (Climate Change)

(3) การตอบสนองความซับซ้อนของโซ่อุปทาน (Responses to Supply Chain Disruptions)

การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ ส่งผลถึงกระบวนการทางธุรกิจในปัจจุบันที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นและเกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางธุรกิจโซ่อุปทาน โดยประเด็นที่มีความน่าสนใจและต้องคำนึงถึง คือ

1) ผลกระทบเนื่องจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยี โดยเฉพาะเทคโนโลยีการผลิตด้วยวิธีเพิ่มเนื้อวัสดุ หรือ Additive Manufacturing (Additive Manufacturing (AM) คือการขึ้นรูปชิ้นงานด้วยการเติมเนื้อวัสดุเข้าไปซึ่งต่างจากการผลิตแบบกัดเนื้อวัสดุออกหรือ Subtractive Manufacturing เช่น การกลึง เจาะ กัด ไส เจียระไน เป็นต้น)

2) การเพิ่มขึ้นของภัยคุกคามจากการโจมตีเครือข่ายโลจิสติกส์ทางไซเบอร์

3) โอกาสและความท้าทายในการนำเทคโนโลยี Big Data มาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพของโซ่อุปทาน

(4) ความเสี่ยงของโซ่อุปทาน (Supply Chain Risk)

ประเด็นหลักในเรื่องความเสี่ยงของโซ่อุปทานในระดับโลกที่ World Economics Forum ให้ความสำคัญ คือ ประเด็นความมั่นคงด้านอาหารในประเทศกำลังพัฒนาและการสูญเสียหลังการเก็บเกี่ยว โดยค่าเฉลี่ยของการสูญเสียหลังการเก็บเกี่ยวในเขตแอฟริกาตะวันออกและแอฟริกาใต้ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10-20 ขณะที่บางพื้นที่มีการสูญเสียสูงถึงร้อยละ 25-35 ในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการสูญเสียหลังการเก็บเกี่ยวของข้าวโดยประมาณอยู่ที่ร้อยละ 37 การสูญเสียหลังการเก็บเกี่ยวในอัตราส่วนสูงมีสาเหตุมาจากการเก็บเกี่ยวและกระบวนการขนถ่ายที่ไม่มีประสิทธิภาพ เทคนิคการอบแห้งและการตรวจสอบระดับความชื้นที่ไม่ดีพอ การจัดเก็บที่ไม่เหมาะสมซึ่งนำไปสู่การเสื่อมสภาพทางชีวภาพหรือถูกศัตรูพืชโจมตี และการขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ สาเหตุอื่นๆ ได้แก่ นโยบายการตลาดและการจัดจำหน่ายที่ไม่มีประสิทธิภาพ และโครงสร้างทางการเงินที่ไม่ดีพอ นอกจากนี้ยังพบว่าระบบการขนส่งและคลังสินค้าในพื้นที่ชนบทโดยส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับการพัฒนา ซึ่งส่งผลทำให้มีต้นทุนโลจิสติกส์ในการดำเนินการที่สูงมาก

5.1.2 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services : GATS)

ประเทศไทยทำความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ภายใต้กรอบองค์การการค้าโลก (WTO) โดยการเจรจารอบอุรุกวัย ประเทศไทยเสนอข้อผูกพันสาขาย่อยดังนี้

(1) ธุรกิจขนส่งทางทะเล : การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า (ไม่รวมการขนส่งในประเทศ) บริการลากจูง บริการสนับสนุนสำหรับการขนส่งทางทะเล (การเก็บสิ่งปฏิกูล/น้ำที่เป็นคราบน้ำมันจากเรือ บริการกำกับดูแลและจัดการบนเรือต่างชาติแบบเฉพาะเจาะจง บริการตรวจสภาพเรือและอุปกรณ์เพื่อออกหนังสือสำคัญต่างๆ บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ) ทั้งนี้ ไม่ผูกพันสำหรับการจัดตั้งนิติบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์ ดำเนินการกองเรือภายใต้ธงไทย

(2) ธุรกิจขนส่งทางอากาศ : บริการบำรุงและซ่อมแซมอากาศยาน (ไม่ผูกพันการเข้ามาจัดตั้งธุรกิจ) บริการขายและการตลาดการขนส่งทางอากาศ (ผูกพันการจัดตั้งธุรกิจตามเงื่อนไขที่กำหนดใน Horizontal Commitments) ผูกพันการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดาตามเงื่อนไขที่กำหนดใน Horizontal Commitments

(3) บริการขนส่งทางราง (Rail Transport Services) : การซ่อมและบำรุงรักษาอุปกรณ์ขนส่งทาง ราง บริการทำความสะอาดตัวรถขนส่งผู้โดยสารและสินค้า บริการรักษาความปลอดภัยที่สถานีรถไฟ ผูกพันการเข้ามาจัดตั้งธุรกิจและการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดาตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ ใน Horizontal Commitments

(4) บริการขนส่งทางถนนและขนส่งผู้โดยสารแบบไม่มีตารางเวลาอื่นๆ (Road Transport Services and Other Non-Scheduled Passenger Transportation) : การขนส่งสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง ของเหลวหรือก๊าซและสินค้าที่บรรจุในคอนเทนเนอร์ บริการให้เช่ารถยนต์ผู้โดยสารพร้อมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน บริการให้เช่ารถบัสและรถโค้ชพร้อมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ผูกพันการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดาและการเข้ามาจัดตั้งธุรกิจตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน Horizontal Commitments โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติมคือไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของคณะกรรมการของบริษัทจะต้องมีสัญชาติไทย

(5) บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุกรูปแบบ (Services Auxiliary to All Modes of Transport) : บริการโกดังและคลังสินค้า ผูกพันการเข้ามาจัดตั้งธุรกิจและการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดาตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน Horizontal Commitments

ประเทศไทยผูกพันให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนถือหุ้นร่วมกับคนไทยได้ไม่เกินร้อยละ 49 และผู้ถือหุ้นที่เป็นต่างชาติต้องมีจำนวนไม่เกินกึ่งหนึ่งของผู้ถือหุ้นทั้งหมด นอกจากนี้การทำงานของคนต่างชาติประเทศไทยผูกพันเฉพาะกรณีที่เป็นการโอนย้ายบุคลากรภายในบริษัทระดับผู้จัดการ ผู้บริหาร หรือผู้เชี่ยวชาญ ทั้งนี้โดยผู้โอนย้ายต้องเป็นลูกจ้างของบริษัทที่อยู่นอกประเทศไทยมาแล้วไม่ต่ำกว่า 1 ปี ก่อนวันที่ขออนุญาตเข้ามาทำงานในไทยและต้องผ่านเงื่อนไขความจำเป็นทางการจัดการของกรมการจัดหางาน ทั้งนี้ประเทศไทยอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ 1 ปี และขอต่ออายุได้อีก 3 ครั้ง แต่ละครั้งไม่เกิน 1 ปี

5.1.3 ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation)

องค์การการค้าโลก (WTO) ได้บรรจุความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า หรือ TFA เข้าเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงองค์การการค้าโลก หลังจากการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลก สมัยสามัญครั้งที่ 9 หรือ MC9 เมื่อวันที่ 3-6 ธันวาคม พ.ศ. 2556 โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความเห็นชอบบทบัญญัติที่ไทยพร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลง TFA มีผลใช้บังคับ เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 จำนวน 123 บทบัญญัติ เนื่องจากมีความสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบภายในประเทศที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันหรือจะมีการปรับปรุงในระยะเวลาอันสั้น

เนื้อหาของความตกลงดังกล่าว ประกอบด้วยบทบัญญัติเกี่ยวกับกระบวนการปฏิบัติด้านการนำเข้า-ส่งออก และผ่านแดนของสินค้า ได้แก่ การเผยแพร่ข้อมูลที่มีความสำคัญสำหรับผู้ค้า เช่น อัตราภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียม กฎหมาย กฎระเบียบ การออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าเกี่ยวกับพิกัดของสินค้า การชำระภาษีผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย การยอมรับให้ใช้สำเนาแทนเอกสารตัวจริง การพยายามนำระบบ Single Window มาใช้งาน เสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยการไม่เก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดน เว้นแต่เพื่อเป็นค่าบริการ หลักเกณฑ์เงื่อนไขด้านความร่วมมือกันของหน่วยงานศุลกากร เป็นต้น

ทั้งนี้ ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า จะมีส่วนสนับสนุนให้กระบวนการปฏิบัติด้านการนำเข้า-ส่งออก และผ่านแดนของสินค้ามีความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ และมีความโปร่งใส ช่วยลดภาระต้นทุน ระยะเวลา นอกจากนี้ความตกลงดังกล่าวยังสอดคล้องกับนโยบายของไทยในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อการค้าและการลงทุน โดยการลดต้นทุนรวมของการค้าระหว่างประเทศด้วยการลดต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนเวลา และลดความไม่แน่นอน สำหรับการนำเข้า การส่งออก และผ่านแดนสินค้าซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อไทย

(1) <u>การปฏิบัติตามบทบัญญัติ</u>

ในอนาคตไทยยังมีความจำเป็นที่ต้องปฏิบัติตามในบทบัญญัติอื่นๆ ซึ่งจะใช้ระยะเวลาใน การปรับตัวก่อนตามหลักการให้การปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Different Treatment : SDT) สำหรับสมาชิกที่กำลังพัฒนา (รวมประเทศไทย) และสมาชิกประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries : LDCs) ซึ่งเป็นหลักการดำเนินการที่คำนึงถึงความพร้อมที่อาจจะไม่เท่าเทียมกันในหมู่ประเทศสมาชิก จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ปฏิบัติตามข้อผูกพันด้วยระดับความเข้มข้นที่เท่าเทียมกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ดังนั้นไทยในฐานะสมาชิกประเทศกำลังพัฒนาจึงมีสิทธิที่ได้รับการปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่างในเรื่องระยะเวลาเริ่มปฏิบัติตามบทบัญญัติต่างๆ และการขอรับความช่วยเหลือเพื่อสร้างความพร้อมในการปฏิบัติตามความตกลง TFA ได้ ในเรื่องนี้อาจกล่าวได้โดยสรุปคือ ไทยยังคงมีบทบัญญัติที่ต้องการระยะเวลาปรับตัวก่อนการปฏิบัติ (Category B) อีกจำนวน 18 บทบัญญัติ สาเหตุหลักเนื่องมาจากกฎหมายและระเบียบภายในประเทศยังไม่รองรับแนวปฏิบัติหรือกำหนดให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่นซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขต่อไป ทั้งนี้ไทยไม่มีการกำหนดบทบัญญัติใดๆ ที่ต้องการช่วยเหลือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติ (Category C) แต่อย่างใด

(2) <u>ประโยชนของไทยภายหลังความตกลง TFA มีผลบังคับใช</u>

เมื่อความตกลง TFA มีผลบังคับใช้ จะทำให้ผู้ประกอบการของไทยได้ประโยชน์จากการขยายการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ากับประเทศที่มีระบบพิธีการศุลกากรที่ยุ่งยากซับซ้อน รวมถึงโอกาสในการพัฒนาการค้าชายแดนกับประเทศในกลุ่ม CLMV ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม สอดคล้องกับนโยบายหลักของรัฐบาลที่เน้นให้ความสำคัญและสนับสนุนให้เพิ่มขยายการค้าชายแดน นอกจากนี้ความตกลง TFA ยังได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ องค์กรวิชาการและภาคธุรกิจเอกชนทั่วโลก เนื่องจากทุกภาคส่วนมีความคาดหวังว่าความตกลง TFA จะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และภาระปัญหาในการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศลง ด้วยเหตุนี้ในท้ายที่สุดประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากเรื่องนี้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในขณะเดียวกันจะช่วยทำให้ประเทศไทยมีจุดเด่นในการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เอื้อต่อการค้าและการลงทุน (Ease of Doing Business) และจะเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้ไทยบรรลุผลในความพยายามที่จะก้าวมาเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคในอนาคต

5.1.4 ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชียและแปซิฟิก (Trans – Pacific Strategic Economic Partnership : TPP)

ความตกลง Trans - Pacific Strategic Economic Partnership หรือที่เรียกว่า TPP เป็นการเจรจาการค้าเสรีแบบพหุภาคี (Multilateral Trade Negotiations) ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจา ปัจจุบันประเทศไทยยังมิได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก TPP โดยประเทศสมาชิกที่ตกลงเข้าร่วมเจรจาแล้วทั้งสิ้น 11 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐฯ ชิลี เปรู ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ บรูไน มาเลเซีย เวียดนาม แคนาดา และเม็กซิโก (โดยแคนาดา และเม็กซิโก เป็นสองประเทศล่าสุดที่เข้าร่วมการเจรจา) ซึ่งจะทำให้ TPP กลายเป็นกลุ่มความร่วมมือทางการค้าที่ครอบคลุมเศรษฐกิจของโลกถึง 1 ใน 3 และมีจำนวนผู้บริโภคภายในกลุ่มถึง 500 ล้านคน

TPP เป็นความตกลงการค้าเสรีที่มีลักษณะกว้างขวาง (Comprehensive Agreement) มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดภาษี (Tariff) ในกลุ่มประเทศสมาชิกลง 90% ภายในปี 2006 และมุ่งให้ภาษีเป็น 0% ภายในปี 2015 นอกจากนี้ยังมีการเจรจาครอบคลุมประเด็นหลักอื่นๆ อาทิการค้าสินค้า (Trade in Goods) กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin) การเยียวยาทางการค้า (Trade Remedies) มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures) อุปสรรคทางการค้า (Technical Barriers to Trade) การค้าบริการ (Trade in Services) ทรัพย์สินทางปัญญา (Intellectual Property) และนโยบายการแข่งขันและการจัดซื้อจัดหาโดยรัฐ (Government Procurement and Competition Policy)

ความตกลง TPP เป็นความตกลงเปิดเสรีทางเศรษฐกิจครอบคลุมหัวข้อการเจรจา 25 เรื่อง ทั้งในด้านการเปิดตลาดการค้าสินค้า การค้าบริการและการลงทุน ตลอดจนการปฏิรูป และการสร้างความสอดคล้องในกฎระเบียบทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก เช่น ด้านนโยบายการแข่งขัน การจัดซื้อจัดจ้างโดยรัฐ ทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น ซึ่งการเจรจา TPP ได้กำหนดให้ทุกประเทศสมาชิก ไม่ว่าเป็นประเทศพัฒนาแล้วหรือประเทศกำลังพัฒนามีข้อผูกพันที่เท่าเทียมกัน โดยไม่มีข้อลดหย่อนผ่อนปรนให้กับประเทศกำลังพัฒนาแต่อย่างใด ทั้งนี้ประเทศที่สนใจเข้าร่วมการเจรจาภายหลังจากที่ความตกลงได้มีการเจรจาเสร็จสิ้นแล้ว จะไม่สามารถเปลี่ยนแปลงความตกลงที่ประเทศสมาชิกเดิมเห็นชอบแล้ว

คณะเจรจาในประเด็นทั่วไป 21 กลุ่ม	
เกษตรกรรม (Agricuture)	สินค้าอุตสาหกรรม (Industrial Goods)
สิ่งทอ (Textile)	กฎแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin)
มาตรการกีดกันทางการค้าด้านเทคนิค (Technical Barriers to Trade)	มาตรฐานสุขอนามัยพืนและสัตว์ (Sanitary and Phytosanitary Meastures)
ศุลกากร (Customs)	มาตรการเยียวยาทางการค้า (Trade Remedies)
การค้าบริการ (Trade in Service)	การลงทุน (Investment)
การบริการทางการเงิน (Financial Service)	โทรคมนาคม (Telecommunications)
พาณิชย์อิเล็คทรอนิกส์ (Electronic Service)	การเคลื่อนย้ายธุรกิจข้ามแดน (Business Mobility)
การแข่งขันทางการค้า/รัฐวิสาหกิจ (Competition/State-Owned- Enterprise)	การคุ้มครองสิทธิทางปัญญา (Intellectual Property Rights)
การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ (Government Procurement)	การเสริมสร้างศักยภาพ (Capacity Building)
สิ่งแวดล้อม (Environment)	แรงงาน (Labour)
กฎหมาย/กฎระเบียบ (Legal/Institution Issues)	
คณะเจรจาในประเด็นภาพกว้าง (Horizontal Issue) 4 กลุ่ม	
ความสออดคล้องทางกฎระเบียบ (Regulatory Cohrernce)	ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)
ความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)	การพัฒนา (Development)

ประเด็นที่คาดว่าจะมีผลต่อโลจิสติกส์ในอนาคตหากไทยเข้าร่วม TPP ประกอบไปด้วยประเด็นด้านศุลกากร (Customs) การค้าบริการ (Trade in Service) การแข่งขันทางการค้า/รัฐวิสาหกิจ (Competition/State-Owned- Enterprise) สิ่งแวดล้อม (Environment) และการลงทุน (Investment) ทั้งนี้ ความคืบหน้าล่าสุดเมื่อวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2560 ประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา นายโดนัลด์ ทรัมป์ ลงนามในคำสั่งฝ่ายบริหาร (Executive Order) เพื่อถอนสหรัฐฯ ออกจากข้อตกลงการค้า Trans – Pacific Partnership (TPP) อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงทางการค้า TPP ยังคงมีการดำเนินงานผลักดันต่อไป ซึ่งยังเป็นบริบทที่ไทยต้องติดตามอย่างต่อเนื่องต่อไป

5.2 บทสรุปประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค

5.2.1 ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity)

ที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 15 เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2552 ที่ชะอำ-หัวหิน เห็นชอบกับข้อเสนอของไทยเกี่ยวกับแนวคิดเรื่องประชาคมแห่งความเชื่อมโยง (Community of Connectivity) เพื่อให้ประชาคมอาเซียนเป็นประชาคมที่มีความเชื่อมโยงกันอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน โดยที่ประชุมดังกล่าวได้ออกแถลงการณ์ว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน รวมทั้งได้จัดตั้งคณะทำงานระดับสูงว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (High Level Task Force on ASEAN Connectivity – HLTF –AC) เพื่อจัดทำแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity - MPAC) ให้แล้วเสร็จ เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 17 ในปี พ.ศ. 2553

ที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 ที่กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม ได้รับรอง MPAC เพื่อเป็นกรอบความร่วมมือในการเสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกัน โดยเน้นการขยายความเชื่อมโยงภายในอาเซียนเป็นลำดับต้น ซึ่งจะเป็นพื้นฐานการเชื่อมโยงไปสู่นอกอาเซียนในลำดับต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ MPAC แบ่งความเชื่อมโยงออกเป็น 3 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Connectivity) ด้านกฎระเบียบ (Institutional Connectivity) และด้านประชาชน (People-to-People Connectivity) MPAC มุ่งขยายความเชื่อมโยงที่มีอยู่แล้วในภูมิภาค (“Enhance” ASEAN Connectivity) โดยเน้นการจัดการกับ “Missing Links” ในด้านต่างๆ ได้แก่ (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งครอบคลุมการคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transportation) และระบบโลจิสติกส์ (2) การปรับแก้กฎระเบียบด้านการค้าและการลงทุนให้สอดคล้องกันเพื่อสนับสนุนการสร้างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีการไหลเวียนของการค้า การลงทุน และการบริการที่เสรี การพัฒนาฐานการผลิตและโซ่อุปทานร่วมกัน และการเคลื่อนย้ายของแรงงานที่ส่งเสริมให้เศรษฐกิจของภูมิภาคเจริญเติบโตและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนอาเซียนโดยรวม (3) การสนับสนุนให้ประชาชนไปมาหาสู่กันได้สะดวกและการสร้างความเข้าใจและความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนผ่านการแลกเปลี่ยนด้านการศึกษา วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว อาเซียนได้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานอาเซียนว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค (ASEAN Connectivity Coordinating Committee – ACCC) เพื่อทำหน้าที่ติดตาม กำกับดูแล ผลักดัน และประเมินความคืบหน้า รวมทั้งระดมทุนในการดำเนินการตาม MPAC โดยประสานงานกับผู้ประสานงานของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน (National Coordinators – NCs) องค์กรเฉพาะสาขาของอาเซียน (Sectoral Bodies) คู่เจรจาของอาเซียน และองค์การระหว่างประเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ACCC ประกอบด้วยผู้แทนจากประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้แทนถาวรประจำอาเซียน ยกเว้นไทย ซึ่งมี ออท. ประดาปฯ ทำหน้าที่ผู้แทนไทยใน ACCC ทั้งนี้ ACCC มีการประชุมร่วมกันปีละ 3-4 ครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ในปัจจุบัน ACCC มีกลไกหารือกับคู่เจรจาของอาเซียน ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน สาธารณรัฐเกาหลี อินเดีย และสหภาพยุโรป นอกจากนี้ที่ประชุมสุดยอดเอเชียตะวันออก (East Asia Summit – EAS) ครั้งที่ 6 เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2554 ที่บาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ได้ให้การรับรอง Declaration of the 6th East Asia Summit on ASEAN Connectivity และที่ประชุมสุดยอดอาเซียนบวกสาม สมัยพิเศษ เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 ที่กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ได้ให้การรับรอง Leaders’ Statement on ASEAN Plus Three Partnership on Connectivity

ประเทศไทยมีบทบาทนำในการเสนอแนวความคิดเรื่องการเสริมสร้างความเชื่อมโยงมาตั้งแต่เริ่มต้น และได้ผลักดันให้มีการเร่งรัดการดำเนินการเชื่อมโยงภายใต้แผนแม่บทฯ และจัดกิจกรรมสำคัญ อาทิ โครงการสำรวจเส้นทางสำหรับรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียน 2 ครั้ง เพื่อสำรวจศักยภาพทางเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน คือ ครั้งที่ 1 การสำรวจเส้นทางหมายเลข R9 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต – ดานัง) เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2553 และครั้งที่ 2 การสำรวจเส้นทาง R3A (เชียงของ – ห้วยทราย – จิ่งหง) เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554

ประเทศไทยได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมที่สำคัญ ได้แก่ (1) ASEAN Workshop on Cross – Border Management : A Key to Efficient ASEAN Connectivity และการประชุม “ASEAN Plus Three Partnership on Connectivity” เมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555 ที่กรุงเทพฯ (2) การประชุมเชิงปฏิบัติการ “Enhancing Connectivity through Multi-layered Regional Frameworks : The Role of Dialogue Partners” และเป็นเจ้าภาพร่วมกับประเทศนิวซีแลนด์จัดการประชุม EAS Regulatory Roundtable เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2556 ที่กรุงเทพฯ (3) การประชุม Symposium : Towards Realization of the ASEAN Connectivity Plus : Moving Forward with ASEAN – India Connectivityเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2556 ที่กรุงเทพฯ

<u>แผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 (ASEAN Economic Community 2025 Blueprint)</u>

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบต่อร่างแผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน2025 (ASEAN Economic Community 2025 Blueprint) และอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์หรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายให้เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน ครั้งที่ 47 ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2558 เข้าร่วมรับรอง (Endorse) ร่างแผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขร่างแผนงานดังกล่าวที่ไม่ใช่สาระสำคัญหรือไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของไทย ให้กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการได้โดยไม่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีก

แผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 เป็นแผนที่กำหนดทิศทางการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียนในระยะ 10 ปีข้างหน้า (2016-2025) โดยมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของมาตรการการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในปัจจุบันและแนวทางการรับมือต่อประเด็นความท้าทายใหม่ๆ ที่อาเซียนอาจต้องเผชิญในอนาคต อันเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงสภาวการณ์ทางเศรษฐกิจทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายใน 5 ด้าน ได้แก่

(1) เศรษฐกิจที่มีการรวมตัวและเชื่อมโยงในระดับสูง (A Highly Integrated and Cohesive Economy) ประกอบด้วยการเปิดเสรีสินค้า โดยมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกทางการค้า ยกเลิก/ลดมาตรการที่มิใช่ภาษี ปรับปรุงกระบวนการพิธีการศุลกากร ปรับประสานมาตรฐานให้สอดคล้องกัน การเปิดเสรีการค้าบริการและส่งเสริมสภาพแวดล้อมด้านการลงทุน การเปิดเสรีบริการด้านการเงินและการรวมตัวและพัฒนาตลาดทุนและการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายแรงงานที่มีฝีมือและนักธุรกิจ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประเทศสมาชิกอาเซียนในโซ่มูลค่าโลก

(2) มีความสามารถในการแข่งขัน มีนวัตกรรม และมีพลวัต (Competitive, Innovative and Dynamic ASEAN) มุ่งเน้นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน นวัตกรรมและความพร้อมในการรองรับการเปลี่ยนแปลง อาทิ นโยบายการแข่งขัน การคุ้มครองผู้บริโภค ทรัพย์สินทางปัญญา การส่งเสริมนวัตกรรมเทคโนโลยี ความร่วมมือด้านภาษี (Taxation Issues) การยึดหลักธรรมาภิบาล ส่งเสริมให้มีกฎระเบียบและหลักปฏิบัติที่ดีด้านกฎระเบียบที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องและสามารถพร้อมตอบสนองได้มากขึ้น การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของโลก (Global Mega Trends) และประเด็นการค้าใหม่ๆ

(3) ส่งเสริมการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจและการรวมตัวรายสาขา (Enhancing Economic Connectivity and Sectoral Integration) มุ่งเน้นการส่งเสริมและบูรณาการด้านการขนส่งในภูมิภาค เทคโนโลยี การสื่อสารและสารสนเทศ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การเชื่อมโยงด้านพลังงาน รวมทั้งส่งเสริมให้มีการรวมตัวรายสาขาที่ลึกซึ้งมากขึ้น ได้แก่ อาหาร เกษตรและป่าไม้ การท่องเที่ยว สุขภาพ เหมืองแร่ และวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

(4) ความสามารถในการปรับตัว ครอบคลุมทุกภาคส่วนและมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Resilient, Inclusive and People – Oriented, People – Centered ASEAN) มุ่งสร้างความเข้มแข็งแก่วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) การเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public – Private Partnership) การลดช่องว่างด้านการพัฒนา และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเด็น/ข้อริเริ่มด้านเศรษฐกิจต่างๆ

(5) การเป็นส่วนสำคัญของประชาคมโลก (A Global ASEAN) อาทิ การทบทวน/ปรับปรุงความตกลงการค้าเสรีของอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา ส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจกับประเทศคู่เจรจาที่มิได้มีความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement : FTA) และการมีส่วนร่วมกับพันธมิตรทั้งในระดับภูมิภาคและโลก สนับสนุนระบบการค้าพหุภาคีและส่งเสริมการมีส่วนร่วมในเชิงรุกในเวทีระดับภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับสถาบันต่างๆ ทั้งในระดับโลกและภูมิภาค

5.2.2 ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS)

งานด้านบริการของอาเซียนอยู่ในความรับผิดชอบของ CCS (Coordinating Committee on Services) หรือคณะกรรมการประสานงานด้านบริการอาเซียน ซึ่งเป็นกลไกหนึ่งในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจของอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)) ที่มีการลงนามเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2538 ณ กรุงเทพฯ เพื่อการส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและการขจัดอุปสรรคที่มีนัยสำคัญต่อการค้าบริการ โดยมุ่งหมายที่จะนำไปสู่การเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

กรอบความตกลงการค้าบริการของอาเซียน หรือ AFAS (ASEAN Framework Agreement on Services) มีวัตถุประสงค์หลัก คือ

1) การเพิ่มความร่วมมือเพื่อสร้างประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน
2) การลดข้อจำกัดด้านการค้าบริการระหว่างกัน และ
3) การเปิดเสรีด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ให้มากกว่าระดับที่มีการเปิดตลาดภายใต้ GATS โดยให้มีคณะกรรมการประสานงานด้านบริการอาเซียน (Coordinating Committee on Services : CCS) เป็นผู้ควบคุมดูแลการดำเนินการตามข้อตกลง AFAS

AFAS มีวัตถุประสงค์เป็นการขยายความร่วมมือด้านการค้าบริการบางสาขาที่ช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกให้มากขึ้น ลดอุปสรรคด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิก เปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกลุ่มเศรษฐกิจให้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายของการเปิดเสรีด้านการค้าบริการอย่างเต็มที่ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งในส่วนของแผนงานเปิดตลาดด้านการค้าบริการ (Strategic Schedule for ASEAN Economic Community) มีรายละเอียดชัดเจนให้ลดและเลิกข้อจำกัดต่อการค้าบริการภายในปี พ.ศ. 2553 สำหรับสาขาบริการสำคัญ (Priority Sectors) ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ คอมพิวเตอร์ และโทรคมนาคม สุขภาพ และการท่องเที่ยว สำหรับสาขาบริการโลจิสติกส์ภายในปี พ.ศ. 2556 และสำหรับสาขาบริการอื่นภายในปี พ.ศ. 2558

รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน ได้ลงนามใน “กรอบความตกลงอาเซียนด้านการบริการ” หรือ AFAS (ASEAN Framework Agreement on Services) ไปสู่การเจรจาในรายละเอียดเพื่อลดข้อจำกัดด้านการค้าบริการระหว่างกัน ซึ่งสถานะล่าสุด สมาชิกอาเซียนได้ลงนามพิธีสารอนุวัติข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 9 (9^{th} Package) ไปแล้ว เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2557 ณ กรุงเนปิดอว์ สหภาพเมียนมาร์ ซึ่งพิธีสารฯ และข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 9 จะมีผลบังคับภายใน 180 วัน นับจากวันลงนาม

สาระสำคัญข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 9 ของไทย ครอบคลุมประเด็นหลัก คือ

1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน คือ การให้ต่างชาติซึ่งอยู่นอกอาณาเขตไทยสามารถให้บริการข้ามพรมแดนเข้ามาในประเทศไทยได้ (เช่น นักบัญชีสิงคโปร์ให้บริการจัดทำบัญชีผ่านระบบอินเทอร์เน็ตแก่กิจการในประเทศไทย เป็นต้น)
2) การเดินทางไปใช้บริการในต่างประเทศ คือ การอนุญาตให้คนไทยเดินทางไปใช้บริการในต่างประเทศได้
3) การจัดตั้งธุรกิจ คือ การให้ต่างชาติเข้ามาจัดตั้งธุรกิจในประเทศไทยในรูปแบบของบริษัทจำกัดที่จดทะเบียนในประเทศไทย โดยจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างชาติ ไม่เกินร้อยละ 70 หรือ 51 หรือ 49 ของทุนจดทะเบียน ในสาขาบริการที่ผูกพันตามรายละเอียดในตารางข้อผูกพัน นอกจากนี้ยังระบุเงื่อนไขในการเข้ามาให้บริการเพิ่มเติมซึ่งใช้กับทุกสาขาบริการ เช่น คณะกรรมการบริหารของนิติบุคคลจะต้องมีสัญชาติไทย เป็นต้น

ทั้งนี้การผูกพันดังกล่าว ไม่เกินกว่ากฎหมายปัจจุบันและไม่มีผลให้ต้องแก้ไขกฎหมายแต่อย่างใด

ความคืบหน้าล่าสุด

เปิดให้ผู้ให้บริการอาเซียนถือหุ้นได้ร้อยละ 70 โดยมีเงื่อนไขประกอบใน 100 สาขาย่อย เช่น ก่อสร้าง โรงแรมหรู บริการจัดการโรงแรม บริการซ่อมและบำรุงรักษาอุปกรณ์ขนส่ง บริการให้คำปรึกษา บริการจัดทำบัญชี บริการโรงพยาบาล บริการเช่าเรือ บริการเรือสำราญระหว่างประเทศ บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล บริการข้อมูลออนไลน์ บริการเก็บสินค้าและคลังสินค้า และบริการรับจัดหาที่จอดรถ เป็นต้น และการดำเนินงานตามกรอบ AFAS ค่อนข้างล่าช้าและไม่คืบหน้าโดยเฉพาะในการจัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดบริการชุดที่ 8-9 เนื่องจากแต่ละประเทศมีความกังวลและห่วงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประเทศของตนเองเมื่อมีการเปิดเสรี โดยเฉพาะในประเทศเล็กที่เกรงกลัวอำนาจทุนของประเทศมหาอำนาจในภูมิภาค โดยอาศัยข้ออ้างด้านกฎหมายภายในประเทศที่ยังไม่สอดคล้อง หรือเปิดเสรีในบริการที่ได้รับผลกระทบต่อธุรกิจในประเทศมากนัก จากความไม่คืบหน้าดังกล่าว รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนจึงเห็นชอบร่วมกันที่จะจัดทำความตกลงการค้าบริการฉบับใหม่ชื่อ ASEAN Trade in Services Agreement (ATISA) เพื่อสร้างและกำหนดกฎเกณฑ์ด้านการค้าบริการให้มีความชัดเจนและมีรายละเอียดที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยจะนำมาใช้แทนกรอบความตกลงว่าด้วยบริการอาเซียน (AFAS) โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกจัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดบริการชุดที่ 10 ให้เสร็จเรียบร้อยเสียก่อน จึงจะได้ดำเนินการจัดทำข้อตกลง ATISA ต่อไป ทั้งนี้ปัจจุบันประเทศสมาชิกอยู่ระหว่างการจัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดบริการชุดที่ 10 โดยกำหนดระยะเวลาการจัดทำให้แล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2560 ซึ่งไทยและสิงคโปร์จัดทำข้อผูกพันฯ ชุดที่ 10 ได้ตามเกณฑ์เป้าหมายของอาเซียนแล้ว

5.2.3 การเจรจาความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP)

ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP) เป็นการพัฒนามาจากแนวคิด ASEAN+3/ASEAN+6 เป็นยุทธศาสตร์ AEC Blueprint ที่อาเซียนต้องการรักษาบทบาทในการเป็นศูนย์กลาง (ASEAN Centrality) ขับเคลื่อนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจที่ใหญ่ขึ้นในภูมิภาค โดยเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2012 ผู้นำอาเซียนและประเทศคู่เจรจา 6 ประเทศ (ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ และนิวซีแลนด์) ได้ออกปฏิญญาร่วมเพื่อประกาศให้มีการเริ่มเจรจาอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2556

ความตกลง RCEP จะเป็นความตกลงแบบองค์รวม (Comprehensive Agreement) ที่มีมาตรฐานสูง ประกอบไปด้วยการเปิดเสรีทั้งเชิงลึกและเชิงกว้างกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาค โดยจะครอบคลุมประเด็นทางการค้าที่กว้างขึ้น และตั้งเป้าหมายที่จะลดภาษีระหว่างกันให้ได้มากที่สุด รวมถึงการลดอุปสรรคทางการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน อาทิ เรื่องการแข่งขัน และทรัพย์สินทางปัญญาเข้าไปในความตกลงด้วย

รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้เห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการเจรจาการค้า RCEP หรือ (RCEP Trade Negotiating Committee : RCEP – TNC) เพื่อเป็นกลไกหลักในการเจรจาจัดทำความตกลง RCEP โดยมีการเจรจาภายใต้คณะทำงานและคณะทำงานย่อยใน 14 เรื่อง ประกอบด้วยคณะทำงานด้านต่างๆ 8 คณะ และคณะทำงานย่อยซึ่งอยู่ภายใต้คณะทำงานด้านการค้าสินค้า 4 คณะ และคณะทำงานย่อยซึ่งอยู่ภายใต้คณะทำงานด้านการค้าบริการ 2 คณะ ได้แก่ (1) คณะทำงานด้านการค้าสินค้า (2) คณะทำงานด้านการค้าบริการ (3) คณะทำงานด้านการลงทุน (4) คณะทำงานด้านการแข่งขัน (5) คณะทำงานด้านทรัพย์สินทาง

ปัญญา (6) คณะทำงานด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (7) คณะทำงานด้านกฎหมาย (8) คณะทำงานด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (9) คณะทำงานย่อยด้านกฎถิ่นกำเนิดสินค้า (10) คณะทำงานย่อยด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า (11) คณะทำงานย่อยด้านมาตรการอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (12) คณะทำงานย่อยด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (13) คณะทำงานย่อยด้านบริการการเงิน และ (14) คณะทำงานย่อยด้านบริการโทรคมนาคม

ความคืบหน้าล่าสุด

สถานะการเจรจาจนถึงปัจจุบัน มีการประชุมคณะกรรมการเจรจาการค้า (TNC) มาแล้วทั้งหมด 16 รอบ โดยเริ่มเจรจาครั้งที่ 1 เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2556 ณ กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน ประเทศบรูไนดารุสซาลาม และครั้งที่ 16 เมื่อวันที่ 5-10 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ณ เมืองบันเตน สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

การประชุม RCEP – TNC ครั้งที่ 16 ระหว่างวันที่ 5-10 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ณ เมืองบันเตน สาธารณรัฐอินโดนีเซีย มีผลสำเร็จที่เป็นรูปธรรมเพิ่มเติมต่อเนื่องจากการประชุม ครั้งที่ 15 ณ เมืองเทียนจิน ซึ่งครั้งนั้นที่ประชุมสามารถหาข้อสรุปในเรื่องความร่วมมือทางเศรษฐกิจได้เป็นข้อบทแรกของการเจรจา โดยในรอบนี้สามารถสรุปได้เพิ่มเติมอีก 1 ข้อบทในเรื่องวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) แสดงให้เห็นว่าประเทศสมาชิกให้ความสำคัญกับ SMEs ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงานและเป็นแหล่งเสริมสร้างการพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ สำหรับผู้ประกอบการ เช่น Start-Up ในภูมิภาค RCEP อีกทั้งจะส่งเสริมให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความร่วมมือในการเสริมสร้างศักยภาพของ SMEs ในการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากความตกลง RCEP ทั้งนี้ คาดว่าที่ประชุมจะสามารถเจรจาข้อบทเรื่องการแข่งขันได้แล้วเสร็จภายในต้นปีหน้า

ประโยชน์จากความตกลง RCEP

(1) ตลาดที่ใหญ่ขึ้น RCEP ประกอบด้วยประเทศสมาชิกยักษ์ใหญ่ 2 ประเทศ ได้แก่ จีนและอินเดีย เพียงแค่ 2 ประเทศนี้ก็มีประชากรรวมกันมากกว่า 2 พันล้านคน ซึ่งจะช่วยสร้างโอกาสในการส่งออกสินค้า บริการ และการลงทุนของไทยมากขึ้น

(2) จะส่งเสริมให้เกิดเครือข่ายการผลิตของภูมิภาค ผู้ประกอบการไทยสามารถสรรหาแหล่งวัตถุดิบที่มีความหลากหลายทั้งเชิงคุณภาพและราคามากขึ้น จากเดิมที่สรรหาวัตถุดิบเพียง 10 ประเทศในอาเซียน ขยายเป็น 16 ประเทศ ทำให้ไทยเข้าไปอยู่ในเครือข่ายภาคการผลิตและการกระจายสินค้าของภูมิภาค (Production and Distribution Network)

(3) RCEP จะช่วยลดความซ้ำซ้อนเรื่องกฎถิ่นกำเนิดสินค้า และประสานกฎระเบียบ/มาตรการทางการค้า ส่งผลให้มีการยอมรับกฎเกณฑ์ด้านมาตรฐานต่างๆ ระหว่างกันมากขึ้น ทำให้การค้าการลงทุนในภูมิภาครวมถึงไทยมีการขยายตัวขึ้น

ทั้งนี้ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยร่วมกับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศได้ทำการศึกษาผลกระทบของการจัดทำความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจในภูมิภาค (RCEP) และกลยุทธ์การเจรจาที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ผลการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองดุลยภาพทั่วไป GTAP ภายใต้สถานการณ์ที่มี ASEAN+1s และประเทศสมาชิกบางประเทศมี Bilateral FTAs กันอยู่แล้ว เมื่อเปรียบเทียบกับการจัดทำ RCEP ภายใต้สถานการณ์ปรับลดอัตราภาษีศุลกากรลงจนเป็นอัตราร้อยละ 0 โดยไม่มีการยกเว้นรายการสินค้าอ่อนไหวและอ่อนไหวสูง ลดมาตรการกีดกันการค้าบริการลงจากเดิมร้อยละ 33 ลดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรลงจากเดิมร้อยละ 35 ผลจากการวิเคราะห์พบว่า

ประเทศไทยได้ประโยชน์วัดเป็นมูลค่าสวัสดิการสังคมเทียบเท่า 27 พันล้านเหรียญสหรัฐ

(1) ประโยชน์ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มการลงทุนและการเพิ่มเทคโนโลยี

(2) ประเทศไทยจะเสียประโยชน์เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนทางการค้าถดถอยลงเล็กน้อย

(3) ประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรเป็นมูลค่าใกล้เคียงกับที่เสียจากอัตราแลกเปลี่ยนถดถอย

(4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจะเพิ่มขึ้น 13.5%

(5) การส่งออกเพิ่มขึ้น 14.4% การนำเข้าเพิ่มขึ้น 13.3%

(6) การปล่อยก๊าซ CO_2 เพิ่มขึ้น 7.4%

(7) อัตราผลตอบแทนแท้จริงเพิ่มขึ้นมากที่สุดตามลำดับคือ ทรัพยากรธรรมชาติ 15.3% ที่ดิน 15.2% แรงงานฝีมือ 12.2% แรงงานไร้ฝีมือ 11.8% ทุน 0.5%

(8) ภาษีคิดเป็นร้อยละของรายได้ประชาชาติลดลงเล็กน้อย (-0.0046%)

(9) ภาษีการบริโภคต่อรายได้ลดลงเล็กน้อย (-0.0005%)

(10) ภาษีรายได้ต่อรายได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อย (0.0004%)

5.2.4 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation : GMS)

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation : GMS) ประกอบไปด้วย ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน และกวางสี) เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 1992 โดยจะครอบคลุมเนื้อที่ 2.34 ล้านตารางกิโลเมตร ประชากรรวม 257.5 ล้านคน GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน ยกระดับการครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community)

โครงการ GMS ได้รับเงินอุดหนุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ในการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางถนน รวมถึงระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมาย สำหรับสาขาความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ มีดังต่อไปนี้

(1) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor : NSEC) เชื่อมโยงไทย – เมียนมา/ลาว – จีน

(2) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor – EWEC) เชื่อมโยงเมียนมา – ไทย – ลาว – เวียดนาม

(3) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมโยงไทย – กัมพูชา – เวียดนาม

(4) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement : CBTA) เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาค ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

1) การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม

2) การตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single Stop Inspection) และการตรวจสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Window Inspection)

3) การรวมระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของประเทศในกลุ่มเข้าด้วยกัน อาทิ ระบบศุลกากร ระบบตรวจคนเข้าเมือง และระบบตรวจสอบความปลอดภัยและมาตรฐานสินค้า เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินการ

4) การแลกเปลี่ยนสิทธิด้านการจราจร โดยอนุญาตให้รถยนต์ของประเทศในกลุ่มสามารถเข้ามารับส่งสินค้าในประเทศได้ อาทิ รถขนส่งสินค้าของไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้รับอนุญาตให้เข้ามาขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทาง R9 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต – ดานัง) ภายใต้จำนวนโควตารถยนต์ที่แต่ละประเทศกำหนดไว้

5) การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) อาทิ การตรวจสินค้าผ่านแดนเท่าที่จำเป็นตามหลัก Single Stop Inspection และการไม่เก็บภาษีสินค้าผ่านแดน

6) การอำนวยความสะดวกการข้ามพรมแดนของบุคคล

(5) ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang Mekong River) ประเทศไทย ลาว เมียนมา และจีน ได้ลงนามร่วมกันในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขง เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2543 ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก ของเมียนมา และมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2544 โดยความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน และจีนได้การสนับสนุนการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ (เคลื่อนย้ายเกาะแก่งและหาดตื้นที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำโขงตลอดแนวช่องทางเดินเรือ 331 กิโลเมตร เพื่อให้ช่องทางมีขนาดกว้างไม่ต่ำกว่า 35 เมตร และลึกประมาณ 3 เมตร

ความคืบหน้าล่าสุด

ความตกลง CBTA ในแต่ละภาคผนวกและพิธีสารทั้ง 20 ฉบับนั้น อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยกรมการขนส่งทางบก กรมศุลกากร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมทางหลวง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมเจ้าท่า ปัจจุบัน CBTA ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ แต่มีความคืบหน้า โดยมีการเปิดใช้เส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ไทย – ลาว – เวียดนาม และเส้นทางไทย – กัมพูชา

ปัจจุบันข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement : GMS CBTA) ยังไม่สามารถบังคับใช้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากยังคงมีข้อกฎหมาย และข้อกำจัดอื่นๆ ภายในประเทศสมาชิก ตัวอย่างเช่น กฎหมายไทยที่ไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรต่างชาติเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ในด่านศุลกากรของไทย กฎหมายจีนที่ไม่อนุญาตให้รถยนต์ต่างชาติเข้าไปขนส่งภายในประเทศ เวลาในการเปิด/ปิดด่านศุลกากรของแต่ละประเทศที่ไม่ตรงกัน เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่ยังขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน และเอกสารที่เกี่ยวข้องบางอย่างที่ไม่เป็นภาษาสากล ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นปัญหาสำคัญต่อการบังคับใช้ข้อตกลง CBTA ทั้งนี้หากประเทศในกลุ่ม GMS มีการใช้ CBTA อย่างสมบูรณ์แล้ว คาดการณ์ได้ว่าจะช่วยให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างกันในกลุ่มประเทศสมาชิก ได้แก่ สหภาพเมียนมาร์ กัมพูชา สปป.ลาว จีนตอนใต้ เวียดนาม และไทย มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ช่วยเพิ่มโอกาสทางการค้า การลงทุน รวมถึง ธุรกิจในด้านต่างๆ โดยเฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์ เพราะจะสามารถช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง สินค้าระหว่างกลุ่มประเทศ ซึ่งจะส่งเสริมให้มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีการขยายตัวขึ้นเป็นอย่างมาก

ประเด็นเพิ่มเติมที่เกิดการเปลี่ยนแปลงในภูมิภาคที่มีความเชื่อมโยงกับข้อตกลง CBTA และมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย คือ ประเด็นการปฏิรูปภายในประเทศเมียนมา เดิมเมียนมาปิดประเทศมานานกว่าสองทศวรรษ แต่ภายหลังรัฐบาลทหารเมียนมาได้ปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์และเปิดประเทศสู่โลกภายนอกมากขึ้นแต่ยังเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป ด้วยจุดมุ่งหมายสำคัญของการเปิดประเทศเพื่อลดแรงกดดันจากนานาชาติและรักษาความมั่นคงของระบอบทหารมากกว่าเป็นการเปิดประเทศเพื่อประโยชน์ของประชาชน ด้วยเหตุนี้การละเมิดสิทธิมนุษยชนและการปราบปรามชนกลุ่มน้อยในประเทศจึงยังดำเนินอยู่ต่อไป ซึ่งทำให้หลายๆ ประเทศไม่ยอมรับความชอบธรรมของรัฐบาลทหารเมียนมา รวมทั้งกดดันโดยการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจและจำกัดการให้ความช่วยเหลือแก่เมียนมา อย่างไรก็ตาม การที่เมียนมาเป็นประเทศที่มีความโดดเด่นด้านทรัพยากรธรรมชาติและภูมิศาสตร์ที่ตั้ง หลายประเทศจึงเลือกที่จะละเลยความไม่เป็นประชาธิปไตยและการละเมิดสิทธิมนุษยชนของรัฐบาลทหารเมียนมา เพื่อจะได้เข้ามาทำการค้าและลงทุนในเมียนมาได้ ดังนั้นแรงกดดันจากมหาอำนาจฝ่ายตะวันตกโดยการนำของสหรัฐและสหภาพยุโรปจึงไม่ได้ผลเต็มที่ในการผลักดันกระบวนการประชาธิปไตยในเมียนมา

อย่างไรก็ดี กระแสประชาธิปไตยที่เกิดขึ้นทั่วโลก ประกอบกับพลังของเศรษฐกิจในระบบทุนนิยมและการประกาศรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียนของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้ทำให้ผู้นำเมียนมาต้องกำหนดทิศทางของประเทศใหม่ และเปิดประเทศให้กว้างมากขึ้น นับตั้งแต่ประธานาธิบดีเต็งเส่งประกาศการปฏิรูปการเมืองและเศรษฐกิจเมื่อ พ.ศ. 2554 รัฐบาลเมียนมาเริ่มผ่อนคลายการควบคุมอำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจ มีการออกกฎหมายส่งเสริมการลงทุนสร้างความสัมพันธ์ทางการค้ากับประเทศใหม่ๆ มีการลงนามสงบศึกกับกลุ่มชาติพันธุ์สำคัญๆ จนนำมาสู่การเลือกตั้งครั้งล่าสุด เมื่อเดือน

พฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมาซึ่งเป็นจุดสำคัญในการเปลี่ยนแปลงที่เกิดกระบวนการสร้างประชาธิปไตยและความปรองดองภายในประเทศมีความก้าวหน้า ทำให้การค้าการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น และมาตรการการคว่ำบาตรต่างๆ ที่เคยเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจจะถูกยกเลิกอย่างถาวร โดยสิ่งที่รัฐบาลใหม่ของเมียนมาจะต้องเผชิญ ไม่ใช่เพียงปัญหาอุปสรรคภายในประเทศเท่านั้น แต่สิ่งที่สำคัญไม่น้อยไปกว่ากันคือ การดำเนินนโยบายต่างประเทศเพื่อจัดสมดุลความสัมพันธ์ระหว่างมหาอำนาจ ไม่ว่าจะเป็นจีน ญี่ปุ่น อินเดีย รัสเซีย สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป รวมทั้งอาเซียน ซึ่งในมุมมองของเมียนมา อาเซียนและความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคกับกลุ่มประเทศอินโดจีน เป็นกรอบความร่วมมือที่จะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจเพิ่มอำนาจการต่อรองให้แก่เมียนมาในเวทีระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นตัวแสดงที่ช่วยปรับสมดุลทางการเมืองระหว่างประเทศ ไม่ให้มหาอำนาจไม่ว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแผ่อิทธิพลเข้ามามากจนเกินไป

IMF ประเมินเศรษฐกิจเมียนมาขยายตัวร้อยละ 7.5 ตามแรงขับเคลื่อนของการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากสิงคโปร์ เกาหลีใต้ และไทย ในธุรกิจอุตสาหกรรม การขนส่ง อสังหาริมทรัพย์และโรงแรม ประกอบกับการลงทุนในประเทศเร่งตัวจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคเพื่อรองรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ตลอดจนโครงการก่อสร้างภาคเอกชน นอกจากนี้การเติบโตภาคการค้าต่างประเทศจากรายได้การส่งออกก๊าซไปต่างประเทศ โดยเฉพาะไทยและจีน ยังเป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญ ทั้งนี้เศรษฐกิจเมียนมาคาดว่ายังขยายตัวได้

แม้ว่าเมียนมากำลังปฏิรูปประเทศ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการค้าและการลงทุน แต่การปิดประเทศมานานและขาดแคลนเงินทุนในการพัฒนาประเทศ ทำให้เมียนมายังขาดความพร้อมด้านสาธารณูปโภคทั้งไฟฟ้า น้ำประปา ซึ่งนักลงทุนไทยควรต้องศึกษาอย่างรอบคอบ เนื่องจากเป็นต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ โดยปัญหาอุปสรรคที่ควรพิจารณาด้วยความระมัดระวัง ได้แก่

(1) การขออนุมัติการลงทุนต้องใช้เวลาและมีความยุ่งยาก เนื่องจากเป็นภาษาเมียนมา ทำให้ธุรกิจต้องหาบริษัทกฎหมายหรือบริษัทที่ปรึกษา ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกิจเพิ่มขึ้น

(2) การขออนุญาตลงทุนบางอย่างและสัดส่วนการลงทุนร่วมของหุ้นส่วนท้องถิ่นต้องได้รับความเห็นชอบและขออนุญาตคณะกรรมการการลงทุนของเมียนมาหรือ MIC

(3) นโยบายไม่แน่นอน กฎระเบียบยังขาดความชัดเจน รัฐบาลเมียนมายังผูกขาดระบบการค้าและการลงทุนบางอย่าง มีการปรับระเบียบที่มีผลต่อการลงทุนและไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ของนักลงทุน

(4) ปัญหาทางด้านการเมืองและการปกครอง ซึ่งทหารยังมีบทบาทในรัฐสภา ธุรกิจบางอย่างยังมีกลุ่มทหารเป็นเจ้าของ และมีอิทธิพลท้องถิ่น ยังมีระบบอุปถัมภ์ ปัญหาการสู้รบระหว่างรัฐบาลเมียนมากับชนกลุ่มน้อย และความขัดแย้งทางศาสนาซึ่งขยายตัวในหลายพื้นที่อาจส่งผลต่อการค้าและการลงทุน

(5) ระบบการเงินการธนาคาร ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาให้ได้มาตรฐานสากล ธนาคารพาณิชย์ยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร รวมทั้งจำนวนสาขาและเงินทุนยังจำกัด รวมทั้ง ยังไม่มีผลิตภัณฑ์ทางการเงินเพื่อรองรับธุรกรรมระหว่างประเทศได้ การชำระเงินส่วนใหญ่ใช้เงินสดหรือการโอนเงินนอกระบบที่ไม่ผ่านระบบธนาคาร

(6) ระบบคมนาคมและสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐาน ยังไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ เช่น รถไฟ ถนน ไฟฟ้า และระบบการขนส่งภายในประเทศ เป็นต้น

(7) แรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานภาคเกษตร และยังขาดทักษะ ทำให้ต้องใช้เงินทุน และระยะเวลาในการพัฒนาระดับฝีมือ นอกจากนี้เงื่อนไขข้อหนึ่งในการเข้าไปลงทุนคือการกำหนดระยะเวลาที่ต้องเพิ่มการจ้างงานแรงงานเมียนมา ทำให้ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายเพิ่มในการพัฒนาฝีมือของแรงงาน

(8) อุปสรรคอื่นๆ ในการดำเนินธุรกิจ เช่น การประสานงานต้องอาศัยคนท้องถิ่นในการติดต่อราชการ และต้องใช้เวลาในการหาคู่ค้าท้องถิ่นหรือหุ้นส่วนที่ดีที่จะสามารถสร้างความมั่นใจในการลงทุน

5.2.5 นโยบายเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road)

สาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง และนายกรัฐมนตรีหลี่ เค่อเฉียง นอกจากมีการนำแผนการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นไปที่การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนแล้ว จีนยังได้มีการนำทฤษฎีเส้นทางการค้าที่มีชื่อว่า “เส้นทางสายไหม” หรือ “Silk Road” ที่ประสบความสำเร็จในอดีต ทั้งในแง่ของการขยายอิทธิพลทางการค้าและเผยแพร่วัฒนธรรม มาปรับปรุงใหม่เพื่อขยายอิทธิพลทางการค้าและวัฒนธรรมของตนให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีชื่อเรียกใหม่ว่า “One Belt and One Road” หรือเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21

เส้นทาง “One Belt and One Road” หรือรู้จักกันดีในชื่อ “Belt and Road Initiative” ซึ่งข้อริเริ่ม (Initiative) ดังกล่าวมีการประกาศอย่างเป็นทางการครั้งแรก โดยประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ในช่วงเดือนกันยายน – ตุลาคม พ.ศ. 2556 โดย “Belt and Road Initiative” เป็นกรอบการทำงานในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพหุภาคีของจีน ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

(1) Silk Road Economic Belt (การเชื่อมโยงทางบก) เป็นการเชื่อมโยงประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเส้นทางสายไหมเดิม (อินเดีย เปอร์เซีย ทวีปยุโรปและคาบสมุทรอาหรับ) ผ่านเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เอเชียใต้ อาเซียน ตะวันออกกลาง และยุโรป ซึ่งข้อริเริ่มดังกล่าวเป็นการบูรณาการทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการขยายการค้าในระดับภูมิภาค

(2) Maritime Silk Road (การเชื่อมโยงทางทะเล) รู้จักกันดีในชื่อ “21st Century Maritime Slik Road Economic Belt” มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านต่างๆ รวมถึงด้านการลงทุน ระหว่างจีนกับประเทศในแถบภูมิภาคมหาสมุทร ได้แก่ อาเซียน โอเชียเนีย แอฟริกาเหนือ แปซิฟิก รวมถึงมหาสมุทรอินเดีย

การดำเนินยุทธศาสตร์ “One Belt and One Road” ของจีน ถือเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้จีนมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ (Geographic Advantages) มากกว่าประเทศผู้รับการลงทุนอื่นๆ ในการเป็นฐานการลงทุนที่สำคัญของนักลงทุนต่างชาติ เช่น กรณีการจัดทำนโยบายในการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเซี่ยงไฮ้ (Shanghai Free Trade Zone) ที่มีการกำหนดและให้หลักประกันแก่นักลงทุนต่างชาติ ในเรื่องการลงทุนที่จะมีความเสรีและได้รับความคุ้มครองเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ในอนาคตจีนยังมีแผนที่จะจัดทำความตกลงกับประเทศต่างๆ ที่อยู่ในเส้นทางสายไหม Slik Road Economic Belt (เอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เอเชียใต้ และอาเซียน) เพื่อส่งเสริมและผลักดันความร่วมมือระหว่างกันในด้านต่างๆ เช่น การขนส่ง การค้า การลงทุน พลังงาน การรวมกลุ่มทางภูมิภาค และการใช้สกุลเงินหยวนเป็นต้น

จากการที่แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึงแนวโน้มการลงทุน FDI ได้มีการไหลเข้าสู่ประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียและอาเซียน โดยเน้นไปที่เรื่องของ

การสร้างความเชื่อมโยงและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการเป็นอันดับแรกในการที่จะนำไปสู่การยกระดับและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาคให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้น การดำเนินยุทธศาสตร์ *"One Belt and One Road"* ของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางสายไหม Slik Road Economic Belt ที่พาดผ่านเอเชียกลาง เอเชียตะวันตก เอเชียใต้ รวมถึงอาเซียนเพื่อส่งเสริมและผลักดันความร่วมมือกับจีนในด้านต่างๆ เช่น การคมนาคมขนส่ง การค้า การลงทุน พลังงาน การรวมกลุ่มทางภูมิภาค และการใช้สกุลเงินหยวน จะสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมกับอาเซียน รวมถึงไทยที่มีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนที่จะสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคตามยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยต่อการเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ ของอาเซียน

อย่างไรก็ดี จากสถานะในเวทีระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน การดำเนินยุทธศาสตร์ทางการค้า "One Belt and One Road"ของจีนถือว่าจะส่งผลดีต่อไทย รวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนในการยกระดับความร่วมมือและผลักดันการเข้าไปมีส่วนร่วมในธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB**)** ของจีน ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินสำหรับการลงทุนเพื่อยกระดับและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและภูมิภาคในภาพรวม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนต่อการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในมิติต่างๆ ทั้งด้านกายภาพ (คมนาคมขนส่ง) และเชิงสถาบัน (กฎระเบียบข้อบังคับ) ตลอดจนประชาชนกับประชาชน อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป

5.2.6 ธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB)

ประเทศจีนได้ทำการจัดตั้ง "ธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank)" หรือที่เรียกกันย่อ ๆ ว่า "AIIB" ขึ้น โดยมุ่งเน้นในการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินเพื่อใช้ในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะในแถบเอเชีย เช่น การลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง ถนน ระบบราง ท่าอากาศยาน ท่าเรือ พลังงาน การสื่อสารและระบบโทรคมนาคม เป็นต้น สำหรับการก่อตั้งธนาคาร AIIB นั้น เป็นแนวคิดของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ของประเทศจีน ต่อมา เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2557 ในการประชุมรัฐมนตรีคลังกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย – แปซิฟิก (APEC) ณ กรุงปักกิ่ง ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ในการก่อตั้งธนาคาร AIIBอย่างเป็นทางการ โดยมีประเทศผู้ร่วมก่อตั้งกลุ่มแรกจำนวน 21 ประเทศ ประกอบด้วย จีน ไทย เมียนมา กัมพูชา สปป.ลาว สิงคโปร์ เวียดนาม มาเลเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ อินเดีย ศรีลังกา ปากีสถาน เนปาล บังกลาเทศ มองโกเลีย คูเวต โอมาน กาตาร์ คาซัคสถาน และอุซเบกิสถาน จนถึงปัจจุบันธนาคาร AIIB มีสมาชิกรวมทั้งสิ้น 57 ประเทศ ซึ่งประเทศที่เพิ่มขึ้นมา ได้แก่ ออสเตรเลีย ออสเตรีย อาเซอร์ไบจัน บราซิล เดนมาร์ก อียิปต์ ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส จอร์เจีย เยอรมัน ไอซ์แลนด์ อินโดนีเซีย อิหร่าน อิสราเอล อิตาลี จอร์แดน ลักซัมเบอร์ก มัลดีฟ มอลตา เนเธอร์แลนด์ นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ โปแลนด์ โปรตุเกส รัสเซีย ซาอุดิอาระเบีย แอฟริกาใต้ สเปน สวีเดน สวิตเซอร์แลนด์ ทาจิกิสถาน อังกฤษ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ตุรกี เกาหลีใต้ และคีร์กีซสถาน

สำหรับสาเหตุที่ประเทศจีนพยายามก่อตั้งธนาคาร AIIB ขึ้นมานั้น ส่วนหนึ่งคาดว่าน่าจะมาจากการที่ปัจจุบันแหล่งเงินทุนสำคัญของโลก อาทิ World Bank และ IMF ถูกครอบงำโดยประเทศสหรัฐอเมริกา

และชาติตะวันตก ส่วนธนาคาร ADB นั้นก็นำโดยประเทศญี่ปุ่น และที่ผ่านมาประเทศจีนได้เคยเสนอแนวทางให้มีการปฏิรูปองค์กรหรือสถาบันการเงินระหว่างประเทศทั้ง World Bank และ IMF เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศอื่นๆ มีสิทธิ์ในการออกเสียงมากขึ้น แต่แนวทางดังกล่าวไม่ได้รับการตอบรับและถูกคัดค้านจากประเทศที่มีอำนาจมากที่สุดขององค์กร นั่นคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ประเทศจีนไม่พอใจ เนื่องจากปัจจุบันประเทศจีนถือได้ว่ามีขนาดของเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกเป็นรองเพียงสหรัฐอเมริกาประเทศเดียว และมีปริมาณเงินสำรองระหว่างประเทศมากที่สุดในโลกประมาณ 4 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเป็นเช่นนี้ประเทศจีนจึงพยายามก่อตั้งธนาคาร AIIB ขึ้น เพื่อต้องการลดการพึ่งพิงเงินทุนจากสถาบันทางการเงินหรือกลุ่มเงินทุนแหล่งเดิมๆ ที่มีประเทศสหรัฐอเมริกาหรือญี่ปุ่นหนุนหลัง และต้องการนำเงินสำรองระหว่างประเทศดังกล่าว มาใช้เป็นแหล่งเงินทุนแก่ประเทศกำลังพัฒนาในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเชื่อมโยงให้เป็นโครงข่ายระบบคมนาคมในแถบเอเชียเข้าด้วยกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์มหาศาลแก่ประเทศจีนในระยะยาว ทั้งในด้านการค้า การลงทุนและการเมืองระหว่างประเทศ อีกทั้งประเทศจีนยังมุ่งหวังที่จะใช้โอกาสนี้ ทำการผลักดันเงินหยวนซึ่งเป็นเงินสกุลหลักของจีนเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจการเงินโลก ผ่านทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ส่งผลให้เงินหยวนก้าวไปสู่การเป็นหนึ่งในสกุลเงินหลักของโลกในอนาคต

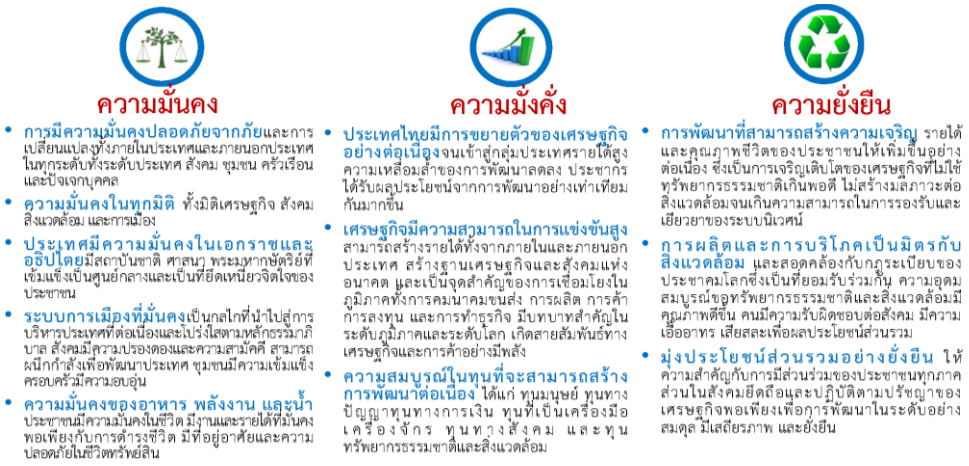
ธนาคาร AIIB จะทำการระดมเงินทุนเพื่อใช้ในการก่อตั้งหรือใช้สาหรับเป็นทุนจดทะเบียนประมาณ 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยระยะแรกจะเป็นเงินทุนของประเทศจีนประมาณ 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และส่วนที่เหลือจะมาจากเงินทุนของประเทศสมาชิก โดยจะคิดจากสัดส่วนขนาดเศรษฐกิจ (GDP) ของแต่ละประเทศ ทั้งนี้เป็นที่คาดหมายว่าประเทศในแถบเอเชียจะมีสัดส่วนทั้งหมดคิดเป็นประมาณร้อยละ 75 และประเทศจากทวีปอื่นๆ จะมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณร้อยละ 25 ของทั้งหมด

สำหรับประเทศไทยนั้น ได้มีการกำหนดแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 รวมระยะเวลา 8 ปี โดยจะมีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (การก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สาย รถเมล์ NGV) การสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงข่ายท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ การพัฒนาการให้บริการขนส่งทางอากาศ ซึ่งคิดเป็นเงินลงทุนรวมประมาณ 2 ล้านล้านบาท ทั้งนี้เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจกับประเทศเมียนมาสปป.ลาว กัมพูชา เวียดนามได้ อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงไปสู่ประเทศอื่นๆ ในแถบเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีนและอินเดียที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่และมีจำนวนประชากรมากที่สุดในโลก ทั้งนี้ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของธนาคาร AIIB ในการเป็นแหล่งเงินทุนที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าการกู้จาก World Bank และ ADB ด้วยเหตุที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกผู้ก่อตั้งกลุ่มแรก แต่ทั้งนี้การกู้ยืมเงินดังกล่าวต้องคำนึงถึงสภาพคล่องภายในประเทศและอัตราแลกเปลี่ยนในขณะนั้นเป็นสำคัญด้วย นอกจากนี้ในฐานะที่เป็นสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้งเหมือนกัน ประเทศจีนอาจยื่นข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในโครงการต่างๆ ที่ประเทศจีนต้องการลงทุนในประเทศไทย อาทิ รถไฟทางคู่ รถเมล์ NGV ในขณะเดียวกันประเทศญี่ปุ่นก็มีต้องการมาลงทุนในระบบคมนาคมขนส่งในประเทศไทยเช่นกัน ซึ่งสถานการณ์เช่นนี้ย่อมก่อให้เกิดผลดีและเป็นประโยชน์กับประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

5.3 บทสรุปประเด็นและบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับนโยบายและแผนการพัฒนาของประเทศไทย

5.3.1 ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) จะครอบคลุมแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ 12-15



ที่มา : สศช.

รูปที่ 5.3-1 วิสัยทัศน์แผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)



ที่มา : สศช.

รูปที่ 5.3-2 ความเชื่อมโยงแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง (2) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน (4) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม (5) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ (6) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา

ทางด้านโลจิสติกส์ประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 3 และยุทธศาสตร์ที่ 5 โดยมีกรอบแนวทางที่สำคัญดังนี้

ยุทธศาสตร์	กรอบแนวทางที่สำคัญ
2. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้าความสามารถในการแข่งขัน	(1) สมรรถนะทางเศรษฐกิจ ได้แก่ รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและสร้างความเชื่อมั่น ส่งเสริมการค้าและการลงทุนทั้งภาครัฐและภาคเอกชนและพัฒนาประเทศสู่ความเป็นชาติการค้าเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าและได้ประโยชน์จากโซ่มูลค่าในภูมิภาคเพิ่มขึ้น (2) การพัฒนาภาคการผลิตและบริการภาคเกษตร ได้แก่ เสริมสร้างฐานการผลิตการเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตรพัฒนาสินค้าเกษตรและอาหารที่มีศักยภาพในการแข่งขันและส่งเสริมเกษตรกรรายย่อยให้ปรับไปสู่รูปแบบเกษตรยั่งยืนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรวมกลุ่มเกษตรกรในการพัฒนาอาชีพที่เข้มแข็ง ภาคอุตสาหกรรมพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ได้แก่ พัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกที่มีศักยภาพสูง สร้าง ความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยและพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในอนาคต เป็นต้น และภาคบริการพัฒนายกระดับผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ผลักดันประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการให้บริการสุขภาพและส่งเสริมธุรกิจบริการที่มีศักยภาพ (3) พัฒนาผู้ประกอบการและเศรษฐกิจชุมชน ได้แก่ พัฒนาทักษะและองค์ความรู้ของผู้ประกอบการไทย พัฒนาและยกระดับผลิตภาพแรงงานเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมสู่สากล ยกระดับศักยภาพของสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ไทยให้ก้าวไกลสู่สากลและพัฒนาวิสาหกิจชุมชนและสถาบันเกษตรกร (4) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง โดยพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก พัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญของประเทศและพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนประเทศ (5) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านการขนส่ง ความมั่นคง และพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและการวิจัยและพัฒนา (6) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนากับประเทศในอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาประเทศ ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ ส่งเสริมความร่วมมือกับภูมิภาคและนานาชาติในการสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน อาหาร สิ่งแวดล้อมและการบริหารจัดการภัยพิบัติ ส่งเสริมบทบาทการเป็นผู้ประสานประโยชน์ในการเชื่อมโยงและสร้างความสมดุลของความสัมพันธ์ของประเทศไทยกับกลุ่มอำนาจทางเศรษฐกิจต่างๆ เพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมของไทยในองค์การระหว่างประเทศในการผลักดันการพัฒนาในอนุภูมิภาคและภูมิภาค สนับสนุนการเปิดการค้าเสรีและสร้างองค์ความรู้ด้านการต่างประเทศต่อส่วนต่างๆ และสาธารณชนไทย
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน	(1) การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิตให้สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศโดยพัฒนาเริ่มตั้งแต่ในครรภ์และต่อเนื่องไปตลอดช่วงชีวิต (2) การยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ให้มีคุณภาพเท่าเทียมและทั่วถึง (3) การสร้างเสริมให้คนมีสุขภาวะที่ดี (4) การสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทยให้เอื้อต่อการพัฒนาคน
5. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	(1) การจัดระบบอนุรักษ์ฟื้นฟูและป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ (2) การวางระบบบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพทั้ง 25 ลุ่มน้ำ เน้นการปรับระบบการบริหารจัดการอุทกภัยอย่างบูรณาการ (3) การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในทุกภาคเศรษฐกิจ (4) การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (5) การร่วมลดปัญหาโลกร้อนและปรับตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (6) การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และนโยบายการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม

ที่มา : สศช.

5.3.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ในคราวการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2559 ในการจัดทำแผนพัฒนาฯฉบับที่ 12 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) สำหรับยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12 ถูกกำหนดจากยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และกำหนดเป็นแนวทางในรายละเอียดที่แสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องและการตอบสนองต่อเป้าหมายที่ต้องบรรลุในระยะ 5 ปี ที่จะเป็นการวางพื้นฐานที่สามารถสานต่อการพัฒนาในประเด็นสำคัญของประเทศ ในระยะต่อไป สนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยใช้หลักของปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงนำทาง

ยุทธศาสตร์การพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ (2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (3) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (4) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน และ (6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย และประกอบกับอีก 4 ยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์และกลไกสนับสนุนให้การดำเนินยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านให้สัมฤทธิ์ผล ประกอบด้วย (7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม (9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ และ (10) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา



ที่มา : สศช.

รูปที่ 5.3-3 ภาพรวมของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นอกจากยุทธศาสตร์ที่ 7 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแล้วยังมียุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีแนวทางสำคัญเพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนา ได้แก่

(1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ โดยส่งเสริมแรงงานให้มีความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพที่เป็นไปตามความต้องการของตลาดงาน พัฒนาศูนย์ฝึกอบรมแรงงานที่ได้มาตรฐาน พัฒนาระบบข้อมูลความต้องการและการผลิตกำลังคนที่สามารถนำไปใช้คาดประมาณความต้องการกำลังคนที่สอดคล้องกับทิศทางตลาดงานในอนาคต

(2) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ มุ่งเน้นการสร้างความเชื่อมโยงของโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

(3) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยส่งเสริมการลงทุนในภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งเพื่อส่งเสริมระบบการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน (4) ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม โดยส่งเสริมการลงทุนวิจัยพัฒนากลุ่มเทคโนโลยีที่ประเทศไทยสามารถพัฒนาได้เอง และกลุ่มเทคโนโลยีแห่งอนาคตเพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ พร้อมถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่ผู้ประกอบการเพื่อสนับสนุนการเป็นผู้ประกอบการที่สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยการกำหนดแนวทางพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ให้มีศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น พัฒนาระบบการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างภาค และระหว่างเมืองกับพื้นที่โดยรอบ พร้อมพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

(5) ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา โดยการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตามกรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและระบบอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่รวดเร็ว เพื่อสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

5.3.3 แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย (Special Economic Zone : SEZ)

จากนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อการเตรียมพร้อมรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) จึงได้กำหนดให้ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นรวม 10 พื้นที่ ได้แก่ ตาก สระแก้ว ตราด มุกดาหาร สงขลา เชียงราย หนองคาย นครพนม กาญจนบุรี และนราธิวาส โดยรัฐบาลมีมาตรการสนับสนุนและส่งเสริมต่างๆ ทำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การให้สิทธิและประโยชน์ทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่ภาษี ตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service : OSS) และมาตรการอำนวยความสะดวกอื่นๆ

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้เห็นชอบกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรวมทั้งสิ้น 10 พื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ระยะแรกดำเนินการในปี พ.ศ. 2558 จำนวน 6 พื้นที่ และระยะที่สองดำเนินการในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 4 พื้นที่ โดยมีที่ตั้งขอบเขตและจำนวนพื้นที่สรุปได้ดังนี้

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก

ลำดับที่	จังหวัด	พื้นที่	เนื้อที่
1	ตาก	อ.แม่สอด, อ.พบพระ, และ อ.แม่ระมาด (14 ตำบล)	1,419 ตร.กม. (886,847 ไร่)
2	สงขลา	อ.สะเดา (4 ตำบล)	552.3 ตร.กม. (345,187 ไร่)
3	มุกดาหาร	อ.เมือง, อ.หว้านใหญ่, อ.ดอนตาล (11 ตำบล)	578.5 ตร.กม. (361,542 ไร่)
4	สระแก้ว	อ.อรัญประเทศ, อ.วัฒนานคร (3 ตำบล)	332 ตร.กม. (207,500 ไร่)
5	ตราด	อ.คลองใหญ่ (3 ตำบล)	50.2 ตร.กม. (31,375 ไร่)
6	หนองคาย	อ.เมือง, อ.สระใคร (13 ตำบล)	473.67 ตร.กม. (296,042 ไร่)

ที่มา : กนอ.

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะที่สอง

ลำดับที่	จังหวัด	พื้นที่	เนื้อที่
7	นราธิวาส	อ.สุไหงโกลก, อ.ตากใบ, อ.แว้ง, อ.ยี่งอ, อ.เมือง (5 ตำบล)	235.17 ตร.กม. (146,995.62 ไร่)
8	เชียงราย	อ.แม่สาย, อ.เชียงแสน, อ.เชียงของ (21 ตำบล)	1,526.63 ตร.กม. (952,266.46 ไร่)
9	นครพนม	อ.เมือง, อ.ท่าอุเทน (13 ตำบล)	794.79 ตร.กม. (495,743.75 ไร่)
10	กาญจนบุรี	อ.เมือง (2 ตำบล)	260.79 ตร.กม. (162,993.75 ไร่)

ที่มา : กนอ.

ทั้งนี้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) และมีศักยภาพ โดยการใช้โครงสร้างพื้นฐานเป็นเครื่องชี้นำในการพัฒนา (Infrastructure Led Concept) ควบคู่กับการวางแผนในการพัฒนาอย่างเป็นระบบด้วยการให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กลยุทธ์การดำเนินงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย

(1) สร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ เน้นบริเวณชายแดนสำหรับระยะแรก โดยใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

(2) สนับสนุน SMEs ไทยและการลงทุนต่อเนื่องของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน

(3) จัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายและสินค้าเกษตรลักลอบจากประเทศเพื่อนบ้าน

ปี พ.ศ. 2558 กนอ. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะแรก 5 พื้นที่ (ตาก สงขลา มุกดาหาร ตราด และสระแก้ว) โดยวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมทั้งในมิติกายภาพ (การจัดผังพื้นที่ การออกแบบทางสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม) มิติการเงิน (การลงทุน ผลตอบแทน) มิติการจัดการ (รูปแบบการลงทุน การบริหารจัดการ) มิติการตลาด (การสนองตอบต่อนโยบายของภาครัฐและลูกค้า การรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย) เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้มาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาและตัดสินใจดำเนินการให้บรรลุตามยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ด้วยวิธีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลระดับทุติยภูมิ โดยผลจากการศึกษาระบุว่าพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก 5 พื้นที่โดยพัฒนาเริ่มต้นใน 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจจังหวัดตาก จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดสงขลา

ลำดับที่	เขตพัฒนาเศรษฐกิจจังหวัด	ที่ตั้ง	เนื้อที่ (ไร่)	ที่ดินในความครอบครอง
1	ตาก	ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด	836.72	กรมธนารักษ์
2	สงขลา	ต.สำนักขาม อ.สะเดา	1,121.53	กรมธนารักษ์
3	มุกดาหาร	ต.คำอาฮวน อ.เมือง	1,084.64	กรมธนารักษ์
4	สระแก้ว	ต.ป่าไร่ อ.อรัญประเทศ	660.56	กรมธนารักษ์
5	ตราด	ต.ไม้รูด อ.คลองใหญ่	888.68	กรมธนารักษ์

ที่มา : กนอ.

ทั้งนี้ กิจการเป้าหมายของแต่ละพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2558 มีกรอบดังนี้

ที่	กิจกรรม	ตาก	สระแก้ว	ตราด	มุกดาหาร	สงขลา	หนองคาย	นครพนม	เชียงราย	กาญจนบุรี	หมายเหตุ
1	อุตสาหกรรมการเกษตร ประมง และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	*	*	*	*	*	*	*	*	*	ใช้สิทธิประโยชน์ที่ได้รับภายใต้เขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจและเขตพัฒนาพิเศษชายแดนใต้
2	การผลิตผลิตภัณฑ์เซรามิก	*						*		*	
3	อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม และเครื่องหนัง	*	*			*	*	*	*	*	
4	อุปกรณ์ผลิตเครื่องเรือน	*	*			*		*	*	*	
5	อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ	*	*					*	*	*	
6	การผลิตเครื่องมือแพทย์	*	*					*	*	*	
7	อุตสาหกรรมยานยนต์ เครื่องจักรและชิ้นส่วน	*	*					*		*	
8	อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์	*	*					*		*	
9	การผลิตพลาสติก	*	*		*			*	*	*	
10	การผลิตยา	*	*					*	*	*	
11	กิจการโลจิสติกส์	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
12	นิคมหรือเขตอุตสาหกรรม	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
13	กิจการเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	*	*	*	*	*	*	*	*	*	

ที่มา : กนอ.

5.3.4 โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC)

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 5 ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth)



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

รูปที่ 5.3-4 ภาพรวมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม (คค.) กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาจัดทำรายละเอียดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2559 ครม. มีมติเห็นชอบ ร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ฉบับที่ ... พ.ศ.... ครอบคลุมการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ 3 จังหวัด ประกอบด้วย จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี และ จ.ระยอง โดย พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าวมีโครงสร้างที่สำคัญคือ การจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก ให้สิทธิการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ของคนต่างด้าว โดยให้เช่าที่ดิน 50 ปี และต่ออายุได้อีก 49 ปี และอนุญาตให้นำช่างฝีมือ ผู้บริหารระดับสูงที่เป็นบุคคลต่างด้าว และครอบครัวมาพักในประเทศไทย การให้สิทธิลดหย่อนภาษีอากร รวมถึงให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับ พ.ร.บ. ว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งมีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นองค์กรประสานงานขับเคลื่อนโครงการจัดการพื้นที่ ส่งเสริมการดึงดูดนักลงทุน ส่งเสริมการให้บริการOne Stop Service และสามารถใช้อำนาจอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสรรหาเลขาธิการขึ้นมาทำหน้าที่ และเป็นผู้อนุมัติคำขอต่างๆ และจัดตั้งการพัฒนาพื้นที่ รวมถึงจัดตั้งกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อเป็นทุนกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น และยกระดับท้องถิ่น

ขณะเดียวกันรัฐบาลได้อนุมัติแผนลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออกครั้งใหญ่ รวม 62 โครงการ วงเงิน 309,755 ล้านบาท ครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่งได้แก่

5.1 ทางอากาศ การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบแห่งที่ 3 พร้อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน (บมจ.การบินไทยจะเป็นผู้ลงทุน)

5.2 ทางเรือ พัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเป็นท่าเรือเฟอร์รี่ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 พัฒนาท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด

5.3 ทางถนน สร้างมอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ – ชลบุรี – พัทยา – มาบตาพุด โครงการปรับปรุงถนนบริเวณอู่ตะเภา และมาบตาพุด โครงการปรับปรุงถนนบริเวณอู่ตะเภาและถนนเลียบชายฝั่งทะเลในพื้นที่ จ.ระยอง และชลบุรีและโครงการสร้างเส้นทางถนนสายแหลมฉบัง – นครราชสีมา

5.4 ทางราง โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – พัทยา – ระยองโครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมท่าเรือจุกเสม็ด โครงการรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟที่อู่ตะเภา และพัฒนาระบบรางเพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกทั้งหมด นอกจากนั้นเทศบาลเมืองพัทยายังมีแผนการลงทุนรถไฟรางเบาภายในเทศบาลรวมถึงการพัฒนาถนนเลียบชายหาด และถนนสาย 2 ระยะทาง 8 กิโลเมตร เป็นต้น

โครงการลงทุนดังกล่าวข้างต้นครอบคลุมโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ การเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟ – ท่าเรือ ทั้งที่ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 รวมถึงการขยายมอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ – ชลบุรี จนถึงเส้นทางหน้าอุตสาหกรรมมาบตาพุดต่อถึงพัทยา – แหลมฉบัง และแผนมอเตอร์เวย์ในอนาคต (แหลมฉบัง – นครราชสีมา) เช่นเดียวกับทางรถไฟที่เชื่อมโยงโครงข่ายหลักการขนส่งสินค้า และครอบคลุมการก่อสร้างรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย รวมถึงรถไฟทางคู่กรุงเทพฯ – ระยอง

นอกจากโครงสร้างเชิงกายภาพดังกล่าวแล้ว รัฐบาลยังได้ประกาศแผนเร่งรัดการลงทุนโดยกำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศขึ้น โดยเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการแข่งขันและสามารถพัฒนาหรือต่อยอดการใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มได้ ประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) คือ เกษตรและแปรรูปอาหาร เทคโนโลยีชีวภาพ ท่องเที่ยวไฮเอนด์และเชิงสุขภาพ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และยานยนต์สมัยใหม่ กับ 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) คือ ดิจิตอล การบินและโลจิสติกส์ หุ่นยนต์เพื่อการผลิต เชื้อเพลิงชีวภาพ – เคมีชีวภาพ และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร โดยให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนระดับสูงเป็นพิเศษ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบการ และผลักดันให้เกิดการลงทุนต่อยอด เพื่อสร้างคลัสเตอร์ และซูเปอร์คลัสเตอร์แต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม สร้างความเข้มแข็ง และกระจายไปในพื้นที่ที่เป็นฐานการผลิตเดิมของแต่ละอุตสาหกรรม

5.3.5 นโยบายส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ประเทศไทยสามารถผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (S-Curve) ได้ใน 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ 1 คือ **First S-Curve** ซึ่งเป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้วในประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ปัจจัยผลิตโดยการลงทุนชนิดนี้จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะสั้นและระยะกลาง แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มอุตสาหกรรมในปัจจุบันนั้นไม่เพียงพอที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนา S-Curve ในรูปแบบที่ 2 คือ **New S-Curve** ควบคู่ไปด้วย ซึ่งเป็นรูปแบบของการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ เพื่อเปลี่ยนรูปแบบสินค้าและเทคโนโลยี โดยอุตสาหกรรมใหม่หรืออุตสาหกรรมอนาคตเหล่านี้จะเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engines) ของประเทศ ซึ่งการต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมจะสามารถเพิ่มรายได้ของประชากรได้ประมาณร้อยละ 70 จากเป้าหมาย ส่วนอีกร้อยละ 30 จะมาจากอุตสาหกรรมใหม่

เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบนโยบายส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยมีหลักการข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) จำนวน 10 คลัสเตอร์ ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอซึ่งประกอบไปด้วยการต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) ประกอบด้วย

(1) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next – Generation Automotive)
(2) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
(3) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
(4) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
(5) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

การเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) ประกอบด้วย

(1) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics)
(2) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)
(3) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Bio-Chemicals)
(4) อุตสาหกรรมดิจิตอล (Digital)
(5) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

ทั้งนี้ 10 อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและเป็นที่สนใจของนักลงทุนทั่วโลก ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของไทยในอนาคต โดยขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนร่วมกับคณะกรรมการขับเคลื่อนและปฏิรูปการบริหารราชการแผ่นดินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างการจัดทำมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้องกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายดังกล่าวข้างต้น อาทิ มาตรการด้านสิทธิพิเศษ ด้านการส่งเสริมการลงทุน การเงิน และมาตรการด้านการคลัง รวมทั้งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเร่งรัดการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อทำหน้าที่ “คัดเลือก – เจรจา” โครงการลงทุนรายสำคัญที่จะให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมเป้าหมายเกิดขึ้นได้โดยเร็ว

5.3.6 แนวคิด Thailand 4.0

ในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยมีการปรับเปลี่ยนโมเดลเศรษฐกิจมาหลายครั้ง โดยเริ่มจาก “Thailand 1.0” ที่เน้นภาคเกษตรกรรม “Thailand 2.0” ที่เน้นอุตสาหกรรมเบา โดยใช้ประโยชน์จากค่าจ้างแรงงานราคาถูกและทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ มุ่งเน้นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าเป็นสำคัญ “Thailand 3.0” ในปัจจุบันที่เน้นอุตสาหกรรมที่มีความซับซ้อนมากขึ้น โดยดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อให้มาใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปตลาดโลก อย่างไรก็ดีภายใต้ “Thailand 3.0” นั้น แม้จะทำให้ประเทศไทยมีเศรษฐกิจที่เติบโตเพิ่มขึ้นแต่ก็ต้องเผชิญกับ “กับดักประเทศรายได้ปานกลาง” “กับดักความเหลื่อมล้ำของความมั่งคั่ง” และ “กับดักความไม่สมดุลในการพัฒนา” กับดักเหล่านี้เป็นประเด็นท้าทายของประเทศไทยในปัจจุบัน นำไปสู่การปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อก้าวข้าม “Thailand 3.0” ไปสู่ “Thailand 4.0”

Thailand 4.0 เป็นโมเดลเศรษฐกิจที่จะนำพาประเทศไทยให้หลุดพ้นจาก 3 กับดักดังกล่าว พร้อมกับเปลี่ยนผ่านประเทศไทยไปสู่ “ประเทศในโลกที่หนึ่ง” ที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ในบริบทของการปฏิวัติอุตสาหกรรมยุคที่ 4 อย่างเป็นรูปธรรม ตามแนวทางที่แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีได้วางไว้ด้วยการสร้างความเข้มแข็งจากภายในควบคู่ไปกับการเชื่อมโยงกับประชาคมโลก ตามแนวคิด “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” โดยขับเคลื่อนผ่านกลไก “ประชารัฐ”

Thailand 4.0 เป็นแนวคิดที่ต้องการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ “Value – Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลง 3 มิติสำคัญ คือ

(1) เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า“โภคภัณฑ์” ไปสู่สินค้าเชิง “นวัตกรรม”

(2) เปลี่ยนจากการเน้นภาคการ “ผลิตสินค้า” ไปสู่การเน้นภาค “บริการ” มากขึ้น

(3) เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศไทยด้วยภาคอุตสาหกรรม ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม

Thailand 4.0 กำหนดเป้าหมายครอบคลุมใน 4 มิติ ดังนี้

(1) ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ เป็น “ระบบเศรษฐกิจที่เน้นการสร้างมูลค่า” ที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์

(2) ความอยู่ดีมีสุขทางสังคม เป็น “สังคมที่เดินหน้าไปด้วยกัน ไม่ทอดทิ้งใครไว้ข้างหลัง” ด้วยการเติมเต็มศักยภาพของผู้คนในสังคม เพื่อสร้างหลักประกันความมั่นคงทางเศรษฐกิจสังคม และฟื้นความสมานฉันท์และความเป็นปึกแผ่นของคนในสังคม ให้กลับคืนมาอีกครั้งหนึ่ง

(3) การยกระดับคุณค่ามนุษย์ ด้วยการพัฒนาคนไทยให้เป็น “มนุษย์ที่สมบูรณ์ในศตวรรษที่ 21” ควบคู่ไปกับการเป็น “คนไทย 4.0 ในโลกที่หนึ่ง”

(4) การรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็น “สังคมที่น่าอยู่” มี “ระบบเศรษฐกิจที่สามารถปรับสภาพตามภูมิอากาศ” ควบคู่ไปกับการเป็น “สังคมคาร์บอนต่ำ”อย่างเต็มรูปแบบ

Thailand 4.0 ประกอบด้วย 5 วาระขับเคลื่อนสำคัญ

วาระที่ 1 การเตรียมคนไทย 4.0 เพื่อก้าวสู่โลกที่หนึ่ง

วาระที่ 2 พัฒนาคลัสเตอร์เทคโนโลยีและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

วาระที่ 3 การบ่มเพาะผู้ประกอบการและพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม

วาระที่ 4 การเสริมความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในประเทศผ่านกลไกของ 18 กลุ่มจังหวัดและ 76 จังหวัด

วาระที่ 5 บูรณาการอาเซียน เชื่อมประเทศไทยสู่ประชาคมโลก

Thailand 4.0 เป็นการพัฒนา “เครื่องยนต์เพื่อขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจชุดใหม่” (New Engines of Growth) ด้วยการแปลงความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศที่มีอยู่ 2 ด้าน คือ “ความหลากหลายเชิงชีวภาพ” และ “ความหลากหลายเชิงวัฒนธรรม” ให้เป็น “ความได้เปรียบในเชิงแข่งขัน” ด้วยวิทยาการด้านความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการวิจัยและพัฒนา โดยเน้นใน 5 กลุ่มเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อเป็นแพลตฟอร์มในการสร้าง “New Startups” ดังนี้

(1) กลุ่มอาหาร เกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ (Food, Agriculture & Bio-Tech)

(2) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ (Health, Wellness & Bio-Med)

(3) กลุ่มเครื่องมืออุปกรณ์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ และระบบเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม (Smart Devices, Robotics & Mechatronics)

(4) กลุ่มดิจิทัล เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่างๆ ปัญญาประดิษฐ์ และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว (Digital, IoT, Artificial Intelligence, & Embedded Technology)

(5) กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และบริการที่มีมูลค่าสูง (Creative, Culture, & High Value Services)

โดยทั้ง 5 กลุ่มเทคโนโลยีหลักและอุตสาหกรรมเป้าหมายใน “Thailand 4.0” เป็นส่วนหนึ่งของ “10 อุตสาหกรรมแห่งอนาคต” โดย 5 กลุ่มเทคโนโลยีหลักและอุตสาหกรรมเป้าหมายใน “Thailand 4.0” จะเป็นส่วนที่ประเทศไทยต้องการพัฒนาด้วยตนเองเป็นหลัก แล้วค่อยต่อยอดด้วยการสร้างเครือข่ายความร่วมมือจากต่างประเทศ

5.4 การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงระดับโซ่อุปทาน

เป็นการรวบรวมและวิเคราะห์ผลการศึกษากรณีศึกษา (Case Study) ของต่างประเทศถึงแนวทางและกลยุทธ์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระดับโซ่อุปทาน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระดับโซ่อุปทาน (Supply Chain) รวมทั้งนำประเด็นต่างมาใช้ในการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ในระดับโซ่อุปทาน ต่อไป โดยจากการพิจารณาบริบทในระดับต่างๆ พบประเด็นที่มีความสำคัญและเป็นแนวโน้มการพัฒนาในอนาคตที่ประเทศไทยต้องพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ **ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม (Green)** ซึ่งเป็นแนวโน้มและทิศทางการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจของโลกที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นประเด็นที่บางประเทศใช้เป็นมาตรการกีดกันทางการค้าอีกด้วย ประเด็นสำคัญถัดมา คือ **ประเด็นด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (Cross Border)** สืบเนื่องจากโครงสร้างการค้าของประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่พึ่งพาการส่งออกไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นการขนส่งระยะไกลที่อาศัยรูปแบบการขนส่งทางเรือและทางอากาศเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันโครงสร้างการค้าของไทยผูกกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศในทวีปเอเชีย ซึ่งเป็นการขนส่งในระยะสั้นที่สามารถขนส่งทางถนนผ่านประเทศเพื่อบ้านได้อย่างสะดวกทำให้ประเด็นด้านการค้าและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ประเด็นสุดท้ายที่ถูกหยิบยกและผลักดันมาเป็นระยะเวลานานพอสมควร คือ **ประเด็นด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal)** โดยมีเป้าหมายสูงสุดที่การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากการขนส่งทางถนนไปยังโหมดการขนส่งที่ประหยัดกว่าและสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งของผู้ประกอบการและต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของประเทศลงได้ ซึ่งส่งผลถึงความสามารถการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยการพัฒนาทั้ง 3 ประเด็นสำคัญที่ต่างประเทศมีการดำเนินงานและประสบความสำเร็จ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

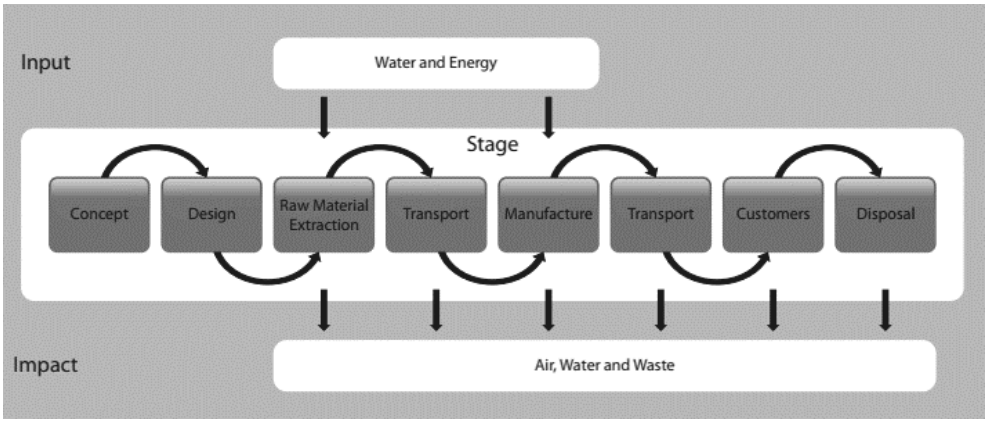
5.4.1 ระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

(1) ความสำคัญ

ปัจจุบันนานาประเทศต่างให้ความสำคัญกับปัญหาภาวะโลกร้อน (Global Warming) การปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมถึงบรรจุภัณฑ์ที่ไปทำลายทรัพยากรธรรมชาติ โดยมุ่งเน้นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ฝุ่นควัน หรือของเสียที่เกิดจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งด้านการค้า การผลิต รวมทั้งด้านการขนส่ง จึงเกิดแนวคิด **“โลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือ โลจิสติกส์สีเขียว” หรือ “Green Logistics”** ขึ้น เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้มีการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนของผู้ประกอบการ ซึ่งแนวคิดนี้ครอบคลุมทุกกิจกรรมของกระบวนการโลจิสติกส์ ได้แก่ การจัดหาวัตถุดิบ การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ กระบวนการผลิต การกระจายสินค้า การขนส่ง ตลอดจนการจัดการผลิตภัณฑ์ที่ใช้งานไม่ได้หรือหมดอายุการใช้งานกลับคืนสู่ผู้ผลิต (Reverse Logistics) โดยหากพิจารณาในอีกมิติหนึ่งกลับพบว่าการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมถูกหยิบยกให้เป็นประเด็นสำคัญในในเวทีโลกมาซักระยะหนึ่งและมีแนวโน้มจะเป็นประเด็นที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในอนาคต โดยเฉพาะในสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม การค้าและการบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเริ่มนำประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมมาเป็นอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี (NTB) เพิ่มขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยควรต้องเริ่มพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยสร้างความสมดุลระหว่างการควบคุมดูแลกิจกรรมโลจิสติกส์ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ควบคู่ไปกับการส่งเสริมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งแตกต่างกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั่วไปที่ให้ความสำคัญกับความรวดเร็ว การลดต้นทุน และคุณภาพการบริการเท่านั้น

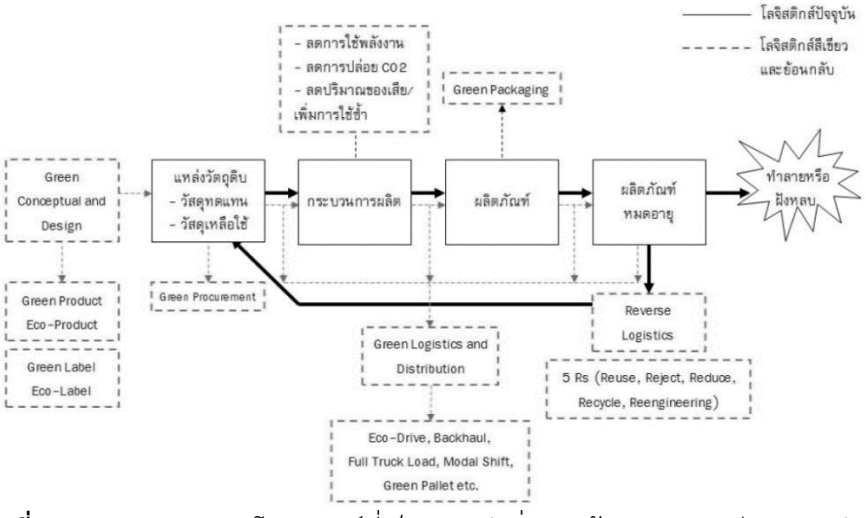
(2) องค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

หากพิจารณาในระดับโซ่อุปทาน (Supply Chain) พบว่าทุกขั้นตอน (Stage) ของกิจกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่า (Value Added) ตลอดวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ (Product Life Cycle) ตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ การผลิต การแปรรูป การบริโภค จนถึงการกำจัดของเสีย จะต้องใช้น้ำและพลังงานจำนวนมาก ในขณะเดียวกันกระบวนการต่างๆ ก็มีการปลดปล่อยมลพิษทางอากาศ ทางเสียง ทางน้ำ และของเสียอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Impact) ดังนั้น การพัฒนากระบวนการต่างๆ เพื่อเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจึงมีเป้าหมายสำคัญเพื่อลดปริมาณการใช้ทรัพยากร ปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการให้ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุด และลดการปล่อยมลพิษสู่สิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.4-1 การใช้พลังงานและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์

เมื่อพิจารณาในระดับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (Logistics Activity) ที่ถือเป็นเพียงส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนสินค้าและบริการในโซ่อุปทาน จะส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในหลายด้าน เช่น มลพิษทางอากาศ มลภาวะทางเสียง การเกิดอุบัติเหตุ การใช้พื้นที่สิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และของเสียที่เกิดจากกิจกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมีแนวทางที่สำคัญ เช่น ลดการใช้พลังงาน ลดการใช้วัสดุที่ก่อให้เกิดมลพิษ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากร และลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น



รูปที่ 5.4-2 กระบวนการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตลอดจรชีวิตผลิตภัณฑ์

ตัวอย่างการดำเนินงานในกระบวนการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น

1) ฉลากเขียว (Green Label)

เป็นฉลากที่ใช้ในการรับรองสินค้าว่าสินค้านั้นจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าเมื่อมีการเปรียบเทียบกับสินค้าประเภทอื่นที่ทำหน้าที่เดียวกัน ถูกกำหนดโดยเครือข่ายฉลากสิ่งแวดล้อมโลก (Global Ecolabelling Network : GEN) ซึ่งเป็นองค์ที่ไม่แสวงหาผลกำไรที่มีสมาชิกหลายประเทศทั่วโลก โดยประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกของเครือข่ายนี้และมีการกำหนดฉลากสิ่งแวดล้อมที่ใช้ชื่อว่าฉลากเขียว (Green Label) อย่างไรก็ตาม สำหรับสมาชิกประเทศอื่นๆ มีการเรียกฉลากสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกันออกไป เช่น Green Mark (ประเทศไต้หวัน) Environmental Labelling (ประเทศเกาหลี) Eco Mark (ประเทศญี่ปุ่น) Environmental Choice (ประเทศนิวซีแลนด์) Good Environmental Choice (ประเทศออสเตรเลีย) China Environmental Labeling (ประเทศจีน) Green Choice (ประเทศฟิลิปปินส์) Green Label (ประเทศฮ่องกง) Blue Angel (ประเทศเยอรมนี) หรือ Green Seal (ประเทศสหรัฐอเมริกา) เป็นต้น

2) ผลิตภัณฑ์สีเขียว (Green Product)

เป็นผลิตภัณฑ์ที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นหลักกล่าวคือ ผลิตภัณฑ์ที่ถูกผลิตออกมาจะต้องไม่ส่งผลกระทบ/ทำลายต่อสิ่งแวดล้อมอย่างการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อันเป็นสาเหตุของภาวะโลกร้อน (Global Warming) ซึ่งคุณสมบัติสำหรับการผลิตผลิตภัณฑ์สีเขียวจะต้องเป็นผลิตภัณฑ์ที่ปราศจากสารพิษที่เป็นอันตรายต่อมนุษย์และสัตว์ เช่น ตะกั่ว (Lead) ปรอท (Mercury) แคดเมียม (Cadmium) โครเมียม-6 (Hexavalent Chromium) โพลิโบรมิเนต ไบฟีนิล (Polybrominated biphenyls : PBB) และโพรลิโบรมิเนต ไดฟีนิล อีเทอร์ Polybrominated diphenyl Ethers : PDBE) เป็นต้น นอกจากนี้ต้องเป็นผลิตภัณฑ์อนุรักษ์พลังงานธรรมชาติและต้องไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมตั้งแต่เริ่มการผลิต การใช้ ไปจนถึงการสิ้นสภาพกระบวนการผลิต ทั้งนี้ **การผลิตผลิตภัณฑ์สีเขียว (Green Product)** ก็ได้มีการใช้นวัตกรรมสีเขียว (Green Innovation) ซึ่งคือการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาผสมผสานกันกับแนวคิดทางด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตลอดจนการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้มีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยในการคำนวณพลังงานไฟฟ้าที่เครื่องใช้ไฟฟ้าแต่ละเครื่องใช้งานอยู่ (Green Calculator) เป็นต้น

3) การจัดซื้อจัดจ้างสีเขียว (Green Procurement/Green Purchasing)

เป็นการจัดจ้างจัดซื้อวัตถุดิบที่คำนึงถึงคุณภาพรวมไปถึงราคาที่เหมาะสมแต่ต้องเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เพื่อใช้ในกระบวนการผลิตสินค้าไปจนถึงกระบวนการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้า โดยวัสดุนั้นสามารถเป็นวัสดุทดแทนหรือวัสดุเหลือใช้ได้ เช่น การจัดซื้อวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิต**บรรจุภัณฑ์สีเขียว (Green Packaging)** ซึ่งการนำวัสดุที่สามารถย่อยสลายเองตามธรรมชาติอย่าง ใบตอง ชานอ้อย เห็ด หรือวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาผลิตเป็นบรรจุภัณฑ์เพื่อใช้ในการบรรจุสินค้าและส่งมอบให้กับลูกค้า โดยหลักการในการดำเนินการในการผลิตบรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมคือการเลือกวัตถุดิบที่มาจากธรรมชาติเข้ามาใช้หรือการใช้ทดแทนวัตถุดิบที่มีราคาสูง นอกจากนี้ในการผลิตบรรจุภัณฑ์ควรใช้มาตรฐานสำหรับการผลิตโครงสร้าง/รูปแบบที่ไม่ซับซ้อนจนเกินไป ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการคัดแยกเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่หรือการนำไปทำลาย

4) คลังสินค้าสีเขียว (Green Warehouse)

เป็นการพัฒนาคลังสินค้าให้สอดคล้องกับแนวคิดทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่าง **5Rs (Reuse Reject Reduce Recycle Reengineering)** ซึ่งเป็นการใช้ซ้ำโดยนำมาดัดแปลงเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ (Reuse) การหลีกเลี่ยงผลิตภัณฑ์ที่เป็นอันตรายเนื่องจากจะส่งผลต่อการทำลายสิ่งแวดล้อมเพราะขั้นต้องการกำจัดมีความซับซ้อน (Reject) การลดการใช้/การลดขยะที่จะทิ้งให้เหลือน้อยลง (Reduce) การนำเอาวัสดุที่ใช้แล้วกลับเข้ามาใช้ใหม่โดยผ่านกระบวนการผลิตใหม่เพื่อให้เป็นของใหม่ (Recycle) และการออกแบบกระบวนการบริหารจัดการรวมไปถึงกระบวนการผลิตใหม่ (Reengineering) นอกจากนี้ เพื่อให้ตรงตามแนวคิดคลังสินค้าสีเขียวมากยิ่งขึ้น อุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเก็บสินค้าที่เรียกว่าแผ่นรองบรรจุภัณฑ์หรือพาเลท (Pallet) ก็ต้องมีการพัฒนาให้เป็น**แผ่นรองบรรจุภัณฑ์สีเขียวหรือแผ่นรองบรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Pallet)** ด้วย ดังนั้น เมื่อมีการนำหลักการมาใช้ในการพัฒนาคลังสินค้าให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจะเป็นการช่วยในการลดค่าใช้จ่ายจากการใช้ไฟฟ้าภายในคลังสินค้า รวมไปถึงการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เช่น การปรับเปลี่ยนประเภทหลอดไฟที่ใช้ในคลังสินค้า เป็นต้น

(3) แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของภาคเอกชน

จากองค์ประกอบและเป้าหมายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแนวทางการพัฒนาจากต่างประเทศ โดยมีบทสรุปที่น่าสนใจ ดังนี้

1) การใช้เชื้อเพลิงทดแทน (Alternative Fuels)

1.1) DHL (บริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่งที่ใช้ที่สุดในโลก) มีการใช้ก๊าซธรรมชาติ (Natural Gas) ก๊าซธรรมชาติที่ถูกอัดแรงดัน (Compressed Natural Gas) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือก๊าซหุงต้ม (Liquid Petroleum Gas : LPG) แทนการใช้เชื้อเพลิงดีเซล โดยผลที่ได้รับคือเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ มีระดับการปล่อยสารพิษที่ต่ำกว่าเครื่องยนต์ที่ใช้เบนซินและดีเซล โดยเฉพาะคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนออกไซด์

1.2) บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ทั่วโลก เช่น เมอร์ซิเดสเบนซ์ (Mercedes Benz) วอลโว่ (Volvo) ออดี้ (Audi) สแกนเนีย (Scania) และเทสล่า (Teala) กำลังพัฒนารถบรรทุกต้นแบบสำหรับการขนส่งสินค้าที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน (Electric Vehicle) รองรับการขนส่งสินค้าในอนาคต

1.3) บริษัทฟอร์ด (Ford) มีการออกแบบรถบรรทุก F-Series Super Duty เพื่อลดการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ ไฮโดรคาร์บอน และคาร์บอนมอนอกไซด์ สู่บรรยากาศ ด้วยการออกแบบให้เครื่องยนต์สามารถใช้เชื้อเพลิงได้ทั้งก๊าซโซลีน ดีเซล B20 CNG (หรือก๊าซธรรมชาติอัด) และ LPG (Liquid Propane Gas) ขณะที่รถบรรทุก Ford F-650 และ F-750 แบบ Medium-Duty สามารถใช้เชื้อเพลิงได้ทั้งก๊าซโซลีน ไบโอดีเซล หรือ CNG/LPG โดยใช้เครื่องยนต์ขนาด 6.2 ลิตร V8 และสามารถใช้เชื้อเพลิง E85 และเชื้อเพลิงผสมเอธานอลและก๊าซโซลีน

2) การเพิ่มประสิทธิภาพยานพาหนะในการขนส่ง

2.1) สำหรับการขนส่งทางบก

2.1.1) การใช้ Turbo-Charging ซึ่งเป็นปั๊มอากาศชนิดหนึ่งที่ใช้พลังงานจากไอเสียแทนที่จะทิ้งไปโดยเปล่าประโยชน์ นำไปพัฒนาใช้โดยบริษัทฟอร์ด (Ford)

2.1.2) การนำระบบหยุดรถอัจฉริยะ (Idling Stop System) มาใช้ ซึ่งเป็นระบบหยุดการทำงานของเครื่องยนต์ในรอบเดินเบา (หรือการสตาร์ทเครื่องไว้เฉยๆ แบบไม่กดคันเร่ง) เมื่อมีการนำระบบนี้เข้ามาใช้จะช่วยลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างการจอดรอสัญญาณไฟจราจรหรือการหยุดจอดรถชั่วขณะ และผลลัพธ์ที่ได้คือการลดการปล่อยมลพิษทางอากาศในช่วงที่และผลลัพธ์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขับขี่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือ Eco-Drive พร้อมๆ กับการคำนึงถึงความปลอดภัยจากการใช้งานของยานพาหนะ ของบริษัทฮอนด้า

2.1.3) การใช้ระบบเบรคในรูปแบบกระจายแรงเบรค (Combine Break) ซึ่งเป็นการใช้งานแค่เบรกหลังเพียงอย่างเดียว โดยวัตถุประสงค์ในการพัฒนาระบบนี้คือการป้องกันอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการหยุดรถ นอกจากนี้ กระบวนการทำงานของระบบนี้คือการถ่ายแรงเบรกไปยังล้อหน้าและล้อหลังพร้อมๆ กัน อย่างเท่าๆ กัน จึงทำให้สามารถหยุดรถได้ในขณะนั้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขับขี่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือ Eco-Drive พร้อมๆ กับการคำนึงถึงความปลอดภัยจากการใช้งานของยานพาหนะของบริษัทฮอนด้า

2.1.4) การออกแบบประเภทยานพาหนะที่ลดการใช้เชื้อเพลิงขณะขนส่งสินค้า

2.1.5) การรักษาระดับประสิทธิภาพของเชื้อเพลิง

2.1.6) การออกแบบเส้นผ่าศูนย์กลางยางที่สามารถใช้งานได้ยาวนานขึ้น

2.1.7) การใช้เหล็กที่มีน้ำหนักเบาเพื่อเป็นชิ้นส่วนประกอบสำหรับยานพาหนะ

2.2) สำหรับการขนส่งทางราง

2.2.1) การใช้เครื่องยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle)

2.2.2) การลดความเร็วในการดำเนินการ เนื่องจากการที่เปิดปิดเครื่องยนต์ การเร่งความเร็วแล้วหยุด และการเปลี่ยนความเร็ว ทำให้สิ้นเปลืองพลังงานในการขับเคลื่อนมากขึ้น

2.2.3) การวางแผนและจัดเตรียมการเดินทาง (Scheduling) ในโครงข่ายรถไฟเพื่อให้รถไฟสามารถทำงานได้ต่อเนื่อง

2.2.4) การเพิ่มความยาวของขบวนรถไฟที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น

2.3) สำหรับการขนส่งทางน้ำ

Maersk Line (บริษัทขนส่งสินค้าระดับโลก) ออกแบบเรือรุ่นใหม่ ในชื่อรุ่น Triple-E ซึ่งเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดเชื้อเพลิง ซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อใช้ความเร็วและปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ โดยเรือรุ่น Triple-E มีแนวคิดในการออกแบบ ดังนี้

2.3.1) มีการนำพลังงานความร้อนที่เหลือทิ้งกลับมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์ (Waste Heat Recovery)

2.3.2) ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์คู่สำรองใบจักรคู่ โดยใช้ความเร็วต่ำกว่าเรือขนส่งสินค้าธรรมดา ที่เรียกว่า “Slow steaming” ซึ่งจะลดการสิ้นเปลืองการใช้เชื้อเพลิงร้อยละ 37 และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์อีกร้อยละ 37

2.3.3) พื้นที่เก็บสินค้าถูกสร้างให้เป็นรูปตัว U ที่สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ถึง 18,000 ตู้ คิดเพิ่มเป็นร้อยละ 16 และสามารถจุเพิ่มได้มากขึ้นอีก 2,500 ตู้เมื่อเทียบกับเรือขนส่งสินค้า Emma Maersk ซึ่งแต่ละตู้คอนเทนเนอร์มีความยาวถึง 6 เมตร

2.3.4) ร้อยละ 95 ของวัสดุหลักในเรือนั้นสามารถเคลื่อนย้ายและรีไซเคิลได้ โดยที่ร้อยละ 98 ของเรือนั้นเป็นเหล็ก

2.4) สำหรับการขนส่งทางอากาศ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญการพิเศษของสหประชาชาติ มีการหาแนวทางแบบใหม่เพื่อบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดจากเสียงของเครื่องบินอย่างการตรวจสอบ Noise Footprints ซึ่งเป็นการตรวจสอบระดับเสียงที่ถูกปล่อยออกมา เพื่อเป็นการลดมลพิษทางเสียงระหว่างการนำเครื่องขึ้น – ลง โดยมีการดำเนินการดังนี้

2.4.1) ด้านเทคโนโลยี จากเดิมเครื่องบินรุ่น Bombardier CSeries มีการใช้เทคโนโลยีที่เรียกว่า Pratt & Whitney ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ใช้ในการลดเสียงและมลพิษที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมออกไป

2.4.2) ด้านการบริหารจัดการเส้นทางการบิน เพื่อลดมลพิษทางเสียงให้ได้มากที่สุด วิธีที่สามารถช่วยได้คือการจัดเส้นทางการบินตอนกลางคืน รวมไปถึงการใช้การขนส่งทางน้ำ

3) การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Switch/Shift)

3.1) ASDA (ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ในประเทศอังกฤษ) มีการใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือทดแทนการขนส่งทางถนน โดยขนส่งสินค้าไปรวบรวมที่คลังสินค้านำเข้าซึ่งอยู่ที่ท่าเรือ Teesport ทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศอังกฤษ นอกจากนี้บริษัทยังมีการใช้การขนส่งทางรางกับสินค้าทั่วไปและเครื่องนุ่งห่ม โดยเดินทางจาก Midlands ไปจนถึงประเทศสกอตแลนด์ตอนกลาง โดยสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึงร้อยละ 40 (เมื่อปี 2010)

3.2) Tesco (ห้างสรรพสินค้าในประเทศอังกฤษ) ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่าง Midlands ไปยังประเทศสกอตแลนด์ตอนกลาง นอกจากนี้ ยังมีการขนส่งสินค้าทางน้ำกับสินค้าประเภทไวน์ที่มีการนำเข้าจากเมือง Liverpool และบรรจุลงขวดที่เมือง Manchester ทำให้สามารถประหยัดระยะทางที่เดินทางทางถนนถึง 7 ล้านกิโลเมตรต่อปี และลดการปล่อยก๊าซ CO_2 ถึง 6,000 ตันต่อปี

3.3) Wincanton Transport (บริษัทให้บริการทางโลจิสติกส์ครบวงจรในประเทศอังกฤษและประเทศไอซ์แลนด์) มีการปรับปรุงการใช้ยานพาหนะให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการบรรทุกให้เต็มความสามารถ (Loading Efficiency) การลดอัตราการวิ่งเที่ยวเปล่า (Balkhualing) และการเลือกใช้ยานพาหนะให้ถูกประเภทและถูกขนาด

3.4) บริษัท Fujitsu (บริษัทที่ให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร) มีการพัฒนาแอพพลิเคชั่นสำหรับการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าว่ารูปแบบการขนส่งสินค้าแบบไหนมีประโยชน์ที่สุดหรือมีประโยชน์มากที่สุดโดยพิจารณาจากระยะทางและปริมาณสินค้าที่จะใช้ในการขนส่ง แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นในแอพพลิชั่นนี้ยังมีการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนอยู่ เนื่องจากในการขนส่งสินค้าบางครั้งมีข้อจำกัดอย่างเรื่องการเข้าถึงพื้นที่ที่รถไฟหรือเรือเข้าไม่ถึงเพราะฉะนั้นจึงต้องอาศัยรูปแบบการส่งสินค้าทางถนนเป็นตัวเลือกในการจัดส่งสินค้า ตัวอย่างเช่น การขนส่งสินค้าจากครั้งที่แล้วมีการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก แต่เมื่อนำแอพพลิเคชั่นนี้เข้ามาใช้ปรากฏว่าการขนส่งสินค้าสามารถแบ่งออกเป็น 2 ช่องทาง โดยสินค้าส่วนหนึ่งให้ขนส่งโดยรถบรรทุกเช่นเดิมและสินค้าส่วนที่เหลือสามารถจัดส่งทางรถไฟได้ เป็นต้น

3.5) บริษัท Dell (บริษัทผลิตฮาร์ดแวร์คอมพิวเตอร์) มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าซึ่งแต่เดิมจะขนส่งทางอากาศก็เปลี่ยนไปเป็นขนส่งทางน้ำ โดยที่เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งเริ่มจากเอเชียไปยุโรป และจากประเทศจีนไปยังเอเชียใต้

4) การอบรมพนักงานขับรถ (Driver Training)

4.1) DB Schenker (บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระดับโลก) มีการสนับสนุนการขับขี่อย่างประหยัดพลังงาน (Eco-Driving) รวมทั้งการส่งเสริมการให้รางวัลกับพนักงานขับรถที่ช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง (Eco Champion Award) เช่น การจำกัดความเร็วจาก 65 ไมล์ต่อชั่วโมง ให้เหลือ 60 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งทำให้สามารถลดการใช้เชื้อเพลิงถึงร้อยละ 20

4.2) บริษัท BCG Logistics พนักงานขับรถจาก BCG Logistics Section of Production Logistics Department ได้รับใบประกาศนียบัตร “Safety Collaborative Patrol Card” จาก Shizuoka Trucking Association ซึ่งเป็นการสนับสนุนพนักงานขับรถให้ใช้ถนนอย่างปลอดภัยภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนดและการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่งหลักการในการประเมินจะเป็นการให้คะแนน (คะแนนเต็ม 100 คะแนน) โดยพิจารณาจากพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ เช่น การเบรกอย่างเบาๆ การค่อยๆ เบรก และการเบรกจนรถหยุดนิ่ง เป็นต้น

5) การพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยมีเครื่องหมายฉลากเขียวรับรอง (Green Label)

5.1) Ricoh Asia Industry (Shenzhen) และ Ricoh UniTechno (Japan) (บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงาน) ให้ความสำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยดำเนินตามนโยบายของกลุ่มบริษัทริโก้ทั่วโลกด้านสิ่งแวดล้อมตั้งแต่กระบวนการผลิตจนถึงการจัดส่งไปยังลูกค้า ซึ่งการพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยมีเครื่องหมายฉลากเขียวรับรอง (Green Label) แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่

5.1.1) ด้านการผลิต มีการเลือกวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้เป็นชิ้นส่วนของผลิตภัณฑ์ เช่น การใช้ชิ้นส่วนพลาสติกกันไฟที่ไม่มีสารหน่วงในการติดไฟ (อาทิ สาร Polybrominated Biphenyl หรือ PBB และสาร Polybrominated Diphenyl Ether หรือ PBDE) การใช้แม่แบบรับภาพ (Photosensitive Drum) ที่ไม่มีส่วนผสมของโลหะหนักอย่างแคดเมียม ตะกั่ว ปรอท และเซเลเนียม

5.1.2) ด้านการใช้งาน มีมาตรฐานเพื่อรับรองผลการทดสอบด้านความปลอดภัยทางไฟฟ้าสำหรับผลิตภัณฑ์ ซึ่งมาตรฐานที่ใช้สำหรับทดสอบเป็นมาตรฐานที่ใช้ทดสอบระหว่างประเทศเรียกว่า International Safety Standard for Information Equipment Part 1 (IEC 60950 Part 1) นอกจากนี้ยังมีการทดสอบการใช้พลังงานตามข้อกำหนด International Energy Star Program Requirements for Imaging Equipment ซึ่งมาตรฐานนี้ใช้เพื่อยืนยันข้อมูลความสามารถในการประหยัดพลังงานของผลิตภัณฑ์ การตรวจวัดระดับเสียงและระดับความเข้มข้นของฝุ่น โอโซน สารอินทรีย์ที่ระเหยง่าย สไตรีน และเบนซิน ไม่ให้มีค่าเกินค่ามาตรฐานและไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตและต่อสิ่งแวดล้อม

5.1.3) ด้านความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม มีการเรียกเก็บตลับหมึกจากลูกค้ากลับมายังบริษัทเพื่อนำกลับมารีไซเคิลและเพื่อลดการกำจัดตลับหมึกแบบไม่ถูกวิธีที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และการเลือกใช้วัสดุที่สามารถรีไซเคิลเองได้อย่างพลาสติกที่ติดบนตัวผลิตภัณฑ์สามารถรีไซเคิลได้เองโดยไม่ต้องแกะออก

6) การพัฒนาคลังสินค้าสีเขียว (Green Warehouse)

6.1) บริษัท Electrical Distributors Inc. (บริษัทจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า) มีแนวคิดที่จะลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในคลังสินค้าของบริษัท โดยการดำเนินการคือ

6.1.1) การเปลี่ยนจากหลอดไฟตัวขวางพาราโบลิกแบบ 3 ตัว (3-lamp parabolic) ไปเป็นหลอดไฟตัวขวางพาราโบลิกแบบคู่ (2-lamp paraboric) ซึ่งมีคุณสมบัติที่ทำให้แสงบาดตาจากโคมไฟน้อยกว่า

6.1.2) การเปลี่ยนโคมไฟดาวน์ไลท์ (Downlight) ซึ่งเป็นโคมไฟประเภทส่องลงข้างล่าง โดยเปลี่ยนจากหลอดคอมแพคต์ฟลูออเรสเซนต์ (Compact Fluorescent : CFL) ไปเป็นหลอดแอลอีดี (Light-Emitting Diode : LED) ซึ่งมีคุณสมบัติช่วยประหยัดค่าไฟ ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ รวมไปถึงลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าอาคาร และการเปลี่ยนจากหลอดฟลูออเรสเซนต์แบบ 2x4 ไปเป็นหลอดแอลอีดีแบบ 2x2

7) การพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Packaging)

7.1) บริษัท Dell (บริษัทผลิตฮาร์ดแวร์คอมพิวเตอร์) มีการใช้วัตถุดิบที่มาจากธรรมชาติอย่างไม้ไผ่ในการผลิตบรรจุภัณฑ์ในการห่อสินค้าที่มีน้ำหนักไม่มาก และการใช้ผลิตภัณฑ์จากเห็ดสำหรับการผลิตบรรจุภัณฑ์ในการห่อสินค้าที่มีน้ำหนักมาก แทนการใช้กระดาษในการผลิตบรรจุภัณฑ์

7.2) บริษัท Coca Cola (บริษัทขายน้ำอัดลมที่ใหญ่ที่สุดในโลก) มีการนำวัสดุทางธรรมชาติอย่างชานอ้อยเข้ามาผสมกับพลาสติกเพื่อใช้ในการผลิตขวดบรรจุน้ำอัดลม เพื่อเป็นลดการใช้พลาสติกที่เป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตขวดบรรจุน้ำอัดลม โดยหลังจากการเปลี่ยนวัสดุที่ใช้ในการทำบรรจุภัณฑ์แล้ว ทำให้บริษัทสามารถผลิตขวดที่ทำมาจากวัสดุทางธรรมชาติไปกว่า 14,000 ล้านขวด

(4) แนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของภาครัฐ

1) การใช้เชื้อเพลิงทดแทนและเพิ่มประสิทธิภาพเครื่องยนต์

1.1) European Aviation Environmental Report 2016 มีนโยบายด้านพลังงานทางเลือกสำหรับอุตสาหกรรมการบิน โดยมีการศึกษาวิจัยและพัฒนาพลังงานทางเลือกที่เหมาะสมในอุตสาหกรรมการบินที่ลดการเกิดมลภาวะ 3 ชนิด ได้แก่ เชื้อเพลิงที่ได้จากกระบวนการ hydroprocessing ในพืชน้ำมัน และไขมันสัตว์ เช่น (1) Hydroprocessed Esters and Fatty Acids/Hydrotreated Vegetable Oils (HEFA/HVO (2) เชื้อเพลิงที่ได้จากกระบวนการฟิสเชอร์โทรป (Fischer – Tropsch) ในสารชีวมวล (Biomass) และ (3) Synthetic iso – paraffin fuels ที่ได้รับจากการกระบวนการผลิตน้ำตาล (โดยเชื้อเพลิงสองชนิดแรกที่ได้รับการอนุมัติสำหรับการผสมอัตราส่วนถึงร้อยละ 50 กับน้ำมันเครื่องบินธรรมดา ในขณะที่ชนิดที่ 3 สามารถผสมในอัตราส่วนร้อยละ 10)

1.2) ประเทศจีน มีการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงทดแทนในยานพาหนะและการปรับปรุงยานพาหนะใหม่ให้สามารถประหยัดการใช้น้ำมัน (Fuel Economy) โดยภาครัฐมีการส่งเสริมรถยนต์ประเภทที่ใช้พลังงานแบบใหม่ (New Energy Vehicle : NEV) ซึ่งเป็นพลังงานที่ได้มาจากไฟฟ้า และการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานต์ในประเทศให้ผลิต NEV มากยิ่งขึ้น

1.3) สหภาพยุโรป มีการประกาศและบังคับใช้มาตรฐานไอเสียและมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงในระดับที่สูงขึ้น (ปัจจุบันรถเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ของประเทศไทยกำหนดมาตรฐานที่ EURO 3 สำหรับมาตรฐานสูงสุดอยู่ที่ EURO 6 ซึ่งปัจจุบันสหภาพยุโรปเริ่มบังคับใช้ในรถส่วนบุคล)

2) การสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Switch/Shift)

2.1) สหภาพยุโรป

2.1.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Trans – European Transport Network หรือ TEN – T) ระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อเป้าหมายในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Switch/Shift) รวมทั้งมีแผนปฏิบัติการด้านการขนส่ง (Freight Action Plan) ที่ประสานนโยบายที่เกี่ยวข้องและประสิทธิภาพด้านการขนส่งเข้าของประเทศสมาชิกด้วยกัน เพื่อการปรับปรุงในกระบวนการที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ให้มีความยั่งยืนและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

2.1.2) นโยบายเพื่อการขนส่งสีเขียว (Greener Transport Policy) การขนส่งสินค้าตามระเบียงการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Transport Corridor) ในภูมิภาคทะเลตอนเหนือ (North Sea Region) ระหว่างเมือง Oslo (ประเทศนอร์เวย์) จนครอบคลุมพื้นที่บริเวณ Randstad (ประเทศเนเธอร์แลนด์) ได้แก่ Amsterdam, Rotterdam, The Hague, และ Utrecht มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้าบนเส้นทางที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยการดำเนินการ ได้แก่ การจัดหาเส้นทางในการขนส่งสินค้า และการวิเคราะห์กระบวนการคอขวด (Bottleneck Process) ในระบบการขนส่งสินค้าตามระเบียงการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

3) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ

3.1) กรมการขนส่งแห่งสหราชอาณาจักร (Department of Transport, UK) ร่วมด้วย Road Haulage Association (RHA) และ Freight Transport Association (FTA) มีการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้การดำเนินการสำหรับการขนส่งบนท้องถนนมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์ในการช่วยผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์เข้าใจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมากขึ้นเพื่อนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ในการดำเนินการ ซึ่งกระบวนการในการดำเนินการมีดังนี้

3.1.1) การใช้ระบบการจัดการบริหารและติดตามตำแหน่งยานพาหนะ (Fleet Management System) ซึ่งเป็นระบบที่ส่งข้อมูลให้ผู้ประกอบการสามารถทราบพิกัดตำแหน่งของยานพาหนะบนท้องถนนว่าอยู่ที่ไหน นอกจากนี้ระบบนี้นี้ยังสามารถรายงานปริมาณเชื้อเพลิงที่ถูกใช้ได้ด้วย

3.1.2) การดำเนินการแบบไร้เอกสาร (Paperless) ด้วยการจัดเก็บข้อมูลในระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Manifests) ทั้งระบบ

3.1.3) การใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Satellite Navigation)

3.1.4) การใช้เทคโนโลยีสำหรับการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security Systems)

3.1.5) การใช้ระบบการรายงานสภาพการจราจร (Traffic Information Systems) เพื่อรายงานสภาพการจราจรผ่านการสื่อสารภายในยานพาหนะ (In – Cab Communications)

โดยผลจากการดำเนินงานจะสามารถลดปริมาณการใช้กระดาษลงได้ การวางแผนการเดินทางและระบบนำทางสามารถลดระยะทางและการใช้เชื้อเพลิงในการขนส่งได้ การจัดการข้อมูลมีระบบและปลอดภัยมากยิ่งขึ้นและอุบัติเหตุลดลง

4) มาตรการส่งเสริม ปกป้อง และกำกับดูแลสิ่งแวดล้อม

4.1) สหภาพยุโรป มีการกำหนดเขตพื้นที่สิ่งแวดล้อม (Environmental Zone) มีวัตถุประสงค์เพื่อจำกัดหรือเก็บค่าปรับสำหรับยานพาหนะที่ปล่อยมลพิษเป็นจำนวนมากที่เกินกว่าระดับมลพิษที่ตั้งไว้เมื่อเข้าสู่เขตพื้นที่สิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังเป็นการปรับปรุงมาตรฐานสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น เช่น การลดระดับเสียงขณะสัญจรบนท้องถนน และการปรับปรุงความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นต้น โดยข้อจำกัดสำหรับเขตพื้นที่สิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ข้อจำกัดเกี่ยวกับน้ำหนักในการบรรทุก ข้อจำกัดเกี่ยวกับขนาดของพื้นที่ ข้อจำกัดที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้าให้เกิดประโยชน์ ข้อจำกัดที่เกี่ยวกับเวลา การปิดถนนแบบถาวร และการเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ใช้ถนน

4.2) ประเทศเนเธอร์แลนด์และประเทศอังกฤษ มีการกำหนดข้อจำกัดสำหรับขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุก (Vehicle Size and Weight Restrictions) การกำหนดข้อจำกัดสำหรับขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุกมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการขนส่งสินค้าโดยไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ซึ่งการดำเนินการนี้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดของรัฐบาลในแต่ละประเทศ

4.3) สหภาพยุโรป ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น มีการออกข้อกำหนดและกฎระเบียบที่มีผลต่อการรักษาสิ่งแวดล้อม เช่น

4.3.1) ระเบียบการว่าด้วยการจัดการเศษเหลือทิ้งจากผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (Waste Electrical and Electronics Equipment: WEEE) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวางมาตรการในการป้องกันการเพิ่มปริมาณของซากผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ระเบียบการว่าด้วยการจำกัดการใช้สารอันตรายบางชนิดในผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบ WEEE ได้แก่ ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายใน EU รวมถึงผู้นำเข้าใน EU ด้วย

4.3.2) ระเบียบการว่าด้วยการจำกัดการใช้สารอันตรายบางชนิดในผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (The Restriction of the Use of Certain Hazardous Substance in Electrical and Electronic Equipment: RoHS) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจำกัดการใช้สารที่เป็นอันตรายในการผลิตสินค้าที่เกี่ยวกับไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ตะกั่ว (Lead) ปรอท (Mercury) แคดเมียม (Cadmium) โครเมียม-6 (Hexavalent Chromium) โพลิโบรมิเนต ไบฟีนิล (Polybrominated biphenyls : PBB) และโพรลิโบรมิเนต ไดฟีนิล อีเทอร์ Polybrominated diphenyl Ethers : PDBE) ซึ่งจะส่งผลต่อสุขภาพของประชาชนและสิ่งแวดล้อม

4.3.3) ระเบียบการว่าด้วยการจัดการซากของยานยนต์ (End of Life Vehicles: ELV) มีวัตถุประสงค์คือเพื่อลดของเสียจากยานยนต์ โดยบังคับให้มีการบำบัดซากยานยนต์อย่างถูกวิธีและให้นำชิ้นส่วน/วัสดุกลับมาใช้ประโยชน์ให้ได้ตามสัดส่วนที่กำหนด และเพื่อพัฒนาสมรรถนะทางสิ่งแวดล้อมในทุกธุรกิจในวัฏจักรชีวิตของยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้บำบัดซากยานยนต์

5.4.2 การขนทางถนนส่งข้ามพรมแดน (Cross Border Road Logistics)

(1) ความสำคัญ

ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 นิยาม **“การขนส่งข้ามพรมแดน”** หมายความว่า การนำเข้ามาใน การส่งออกไปนอก หรือการนำผ่าน ราชอาณาจักร ซึ่งสัตว์ พืช หรือของอื่นใดผ่านด่านพรมแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือการเดินทาง เข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรของบุคคล พาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ทั้งนี้ ในบริเวณพรมแดนระหว่างราชอาณาจักรกับต่างประเทศ

การขนส่งข้ามพรมแดนมีความสำคัญมากขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเติบโตของกลุ่มประเทศ CLMV และความร่วมมือด้านการพัฒนาเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region : GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี – เจ้าพระยา – แม่โขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady – Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) ทำให้เกิดโครงการพัฒนาความเชื่อมโยงของระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานในหลากหลายด้าน เช่น เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor) และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor) นำไปสู่การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม การเพิ่มขึ้นของระดับรายได้ อัตราค่าจ้าง หรือการจ้างงาน โดยปัจจัยต่าง ๆ นี้ ล้วนส่งเสริมให้การค้าชายแดนและการขนส่งข้ามพรมแดนมีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้นและมีศักยภาพขยายตัวต่อเนื่องในอนาคต

(2) องค์ประกอบ

1) โครงสร้างพื้นฐาน – เป็นสิ่งสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้า การลงทุนและการขนส่งระหว่างระหว่างประเทศที่มีชายแดนติดกัน โดยโครงสร้างพื้นฐานนี้หมายรวมถึงเส้นทางถนน สะพาน อุโมงค์ พื้นที่ศุลกากร และพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน

2) กฎระเบียบ/ข้อตกลง – กฎระเบียบเป็นสิ่งที่สำคัญในการควบคุมและดูแลความเรียบร้อยในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งมีรูปแบบแนวทางในการปฏิบัติเป็นไปตามกฎเกณฑ์ ซึ่งจะทำให้การให้บริการการขนส่งมีความปลอดภัยและเรียบร้อย โดยในการขนส่งข้ามพรมแดนมีกฎระเบียบต่างๆ ที่ต้องพิจารณาจำนวนมาก เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับตัวรถ สินค้า ผู้คนขับ ผู้ประจำรถ และเจ้าหน้าที่ภาครัฐ เป็นต้น

3) ผู้ประกอบการ – ถึงแม้ว่าจะมีโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงและมีข้อตกลงรองรับการดำเนินงาน แต่หากขาดการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่ง การขนส่งข้ามพรมแดนก็ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ โดยผู้ประกอบการขนส่งจะเป็นผู้กำหนดรูปแบบและกิจกรรมในการดำเนินธุรกิจที่มีความเหมาะสมทั้งในด้านต้นทุน ระยะเวลา และคุณภาพ

(3) แนวทางการพัฒนาการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดนของภาคเอกชน

1) การสร้างเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศ (Business Network/Alliance)

1.1) Yamato Logistics (บริษัทโลจิสติกส์ในเครือ Yamato Holding ให้บริการขนส่งพัสดุทั้งหมด 5 ประเทศในทวีปเอเชีย) ใช้แนวคิดในการสร้างเครือข่ายด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทดแทนการเข้ามาลงทุนในประเทศเป้าหมายที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งยังต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบและวัฒนธรรมการดำเนินธุรกิจในต่างประเทศ โดยการสร้างเครือข่ายดังกล่าวจะสามารถผสมผสานโครงสร้างของบริษัทยามาโตและถ่ายทอดองค์ความรู้สู่พันธมิตรได้อีกด้วย ซึ่งจากการดำเนินงานตามแนวคิดดังกล่าวบริษัทสามารถสร้างเครือข่ายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ดังนี้

1.1.1) การร่วมลงทุนกับ GD Express Carrier Bhd. (บริษัทผู้ขนส่งในประเทศมาเลเซีย) พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้วยการนำระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้

1.1.2) การร่วมลงทุนกับ บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อจัดตั้งบริษัทให้บริการการขนส่งพัสดุภายในประเทศไทย โดยจะทำการขยายธุรกิจขนส่งพัสดุรายย่อยภายในประเทศไทย โดยมีบริษัทร่วมทุนเป็นศูนย์กลาง

1.1.3) การเข้าซื้อกิจการ Overland Total Logistics ซึ่งเป็นบริษัทขนส่งทางถนนในเส้นทางสำคัญในการให้บริการข้ามพรมแดนและการให้บริการขนส่งทางบกระหว่างพรมแดน เป็นอันดับ 1 ในทวีปเอเชียตะวันออเฉียงใต้ และสามารถให้บริการขนส่งทางถนนด้วยรถของตนเองถึงปลายทางในประเทศจีน

ทั้งนี้ ในการดำเนินการของบริษัทยามาโตทำให้เกิดเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงประเทศสิงคโปร์และประเทศจีน รวมระยะทางกว่า 6,000 กิโลเมตร โดยมีกลุ่มบริษัท Overland Total Logistic เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงธุรกิจในการให้บริการขนส่งสินค้า อีกทั้งมีการสร้างศูนย์กระจายสินค้ารวม 8 จุด ได้แก่ ศูนย์กระจายสินค้าสิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ กรุงเทพฯ ฮานอย เฉินตู ปักกิ่ง เซินเจิ้นและเซี่ยงไฮ้ ซึ่งจะเป็นจุดเชื่อมโยงในการรับขนส่งและกระจายสินค้า การชำระภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้าและขนส่ง และศูนย์กลางการให้บริการในแต่ละประเทศ

1.2) Toll Logistics (Asia) Limited (บริษัทให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร) และมีนโยบายในการขยายกิจการของบริษัทจะอาศัยการสร้างเครือข่ายต่างประเทศในการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งในประเทศนั้น โดยถือว่าบริษัทท้องถิ่นจะเข้าใจถึงวัฒนธรรมการทำงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้การขนส่งเกิดความยืดหยุ่น ลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มขึ้นได้ ด้วยแนวทางนี้บริษัทจะสามารถขยายการดำเนินกิจการด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจรทั่วโลก และยังสามารถขยายขอบเขตการให้บริการครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมของโลจิสติกส์

การดำเนินงานของบริษัท Toll Logistics ประเทศสิงคโปร์ เกิดจากการควบกิจการกับบริษัทโลจิสติกส์ในประเทศสิงคโปร์ชื่อ Sembawang Kimtran นอกจากนี้ยังได้เข้าซื้อกิจการบริษัท BIC Logistics ในประเทศอินเดีย และบริษัท Deltecl Asia ในสิงคโปร์ และนอกจากนี้บริษัท Toll Logistics ยังได้ลงนามในสัญญากับรัฐบาลประเทศกัมพูชาในการทำธุรกิจรถไฟเป็นเวลา 30 ปี และทางบริษัทยังให้ความสำคัญกับที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่เติบโตในเอเชีย ได้แก่ จีน เวียดนาม ไทย และญี่ปุ่น อีกด้วย

1.3) Dragon Logistics Limited (บริษัทโลจิสติกส์ที่อยู่ในกลุ่ม Sumisho Global Logistics ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทที่ดูแลกิจการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของบริษัท Sumitomo Corporation) มีภาระกิจในการดูแลการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ประเทศเวียดนามตอนกลางและตอนเหนือที่เชื่อมโยงกับประเทศลาวและประเทศจีน การให้บริการของบริษัทที่มีเครือข่ายของบริษัท Sumitomo Corporation ทำให้มีข้อได้เปรียบทางการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการขนส่ง เนื่องจากมีบริษัทผู้ผลิตในเครือข่ายทำให้มีสินค้าเป็นของตนเอง และยังมีบริษัทขนส่งเป็นเครือข่ายทำให้สามารถจัดการการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของบริษัท Dragon Logistics Limited ยังใช้ระบบการประกันภัยของกลุ่มบริษัทในเครือของ Sumitomo ที่ดำเนินการในเรื่องของการประกันภัยที่เป็นบริษัทระดับโลก โดยสามารถให้ความคุ้มครองในหลายประเทศและให้สิทธิพิเศษกับบริษัทในเครือด้วยกันเอง ทำให้การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไม่พบปัญหาในด้านการประกันภัยทั้งนี้ การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของ บริษัท Dragon Logistics Limited จะให้บริการใน 2 เส้นทาง คือ

1.3.1) การขนส่งทางถนนระหว่างไทย – ลาว – เวียดนาม เป็นการให้บริการโดยอาศัยความร่วมมือกับบริษัทในกลุ่ม Sumisho Global Logistics ในประเทศไทย คือ NAVA NAKORN Distribution Center CO., LTD. โดยจะให้รถของบริษัทในประเทศไทยขนสินค้าข้ามแดนเข้าสู่ลาวและสามารถเปลี่ยนถ่ายสินค้ากันในลาว จากนั้นจะใช้รถของบริษัท Dragon Logistics ขนส่งสินค้าต่อไปยังประเทศเวียดนาม ทั้งนี้ Sumisho Global Logistics ยังมีแผนที่จะทำการพัฒนาประสิทธิภาพในการขนส่งตามเส้นทางระหว่างประเทศด้วยการสร้างจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามาตราฐานในประเทศลาว

1.3.2) การขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนาม – จีน จะมีการดำเนินการในลักษณะที่ใกล้เคียงกับการขนส่งระหว่างไทย – ลาว – เวียดนาม โดยอาศัยรถของทั้ง 2 ปะเทศในการขนส่งและขนถ่ายสินค้าระหว่างกัน ซึ่งบริษัทเครือข่ายของ Sumitomo Corporation ในประเทศจีนที่ประกอบไปด้วยบริษัท Shanghai Dazhong Logistics และบริษัท Sumitrans South China เป็นต้น

2) การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทโลจิสติกส์ชั้นนำของโลกที่มีบริการขนส่งข้ามแดนมีการบริหารจัดการด้วยการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศแทบทั้งสิ้น โดยเทคโนโลยีที่ใช้มักเป็นระบบเทคโนโลยีพื้นฐานเพื่อให้ทราบสถานะการขนส่งในช่วงระยะเวลาต่างๆ และควบคุมการปฏิบัติงานให้เกิดความผิดพลาดน้อยที่สุด โดยสามารถยกตัวอย่างเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ดังนี้

2.1) GPS Tracking (Global Positioning Systems) การใช้ระบบ GPS Tracking เป็นระบบเทคโนโลยีและการสื่อสารที่กันอย่างแพร่หลายงานด้านขนส่งทางถนนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งระบบ GPS Tracking จะติดตังกับตัวรถบรรทุกสินค้าหรือในบางกรณีก็จะติดกับตู้บรรทุกสินค้าเพื่อแสดงตำแหน่งของสินค้าหรือรถบรรทุกในขณะเดินทาง ซึ่งจากความสามารถของเทคโนโลยี GPS Tracking ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการขนส่งของการค้าข้ามพรมแดนเพิ่มมากขึ้น โดยไม่เพียงแต่จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งและลูกค้าซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าสามารถติดตามความเคลื่อนไหวของสินค้าว่าอยู่ในขั้นตอนดำเนินการส่งมอบให้ลูกค้าปลายทางได้ทุกขณะ และทำให้ผู้ประกอบการสามารถที่ใช้ข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากการติดตามในการบริหารเส้นทางขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ และควบคุมประสิทธิภาพในการดำเนินการ หรือเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ เทคโนโลยี GPS ยังมีความสามารถในการรวบรวมข้อมูลภายในตัวรถผ่านอุปกรณ์เซ็นเซอร์ (Sensor) ต่างๆ รวมทั้งเชื่อมโยงข้อมูลมายังศูนย์ควบคุมผ่านเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่

2.2) RFID (Radio Frequency Identification) เป็นระบบเก็บข้อมูล ทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งส่งกำลังด้วยคลื่นวิทยุแทนการสัมผัสหรือการมองเห็น โดยการนำระบบ RFID มาใช้กับระบบการขนส่งสินค้าในการควบคุมระบบขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มความรวดเร็วและความถูกต้องในการตรวจสอบข้อมูลในการขนส่ง โดยการติดตั้ง RFID Tag ไว้ในป้ายทะเบียนยานพาหนะเพื่อควบคุมและติดตามยานพาหนะหรือติด RFID Tag ไว้ที่สินค้าเพื่อตรวจสอบสถานะของสินค้า ซึ่งข้อมูลของ RFID Tag ที่จะส่งสัญญาณวิทยุออกมามายังอุปกรณ์จัดเก็บข้อมูล ซึ่งข้อมูลที่ส่งออกมาจะถูกอ่านได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ ไม่ว่าจะอยู่ภายใต้ความเร็วความเร็ว สภาพการจราจรแบบใดก็ตาม

2.3) E – Lock/E – Seal เป็นอุปกรณ์ที่ช่วยในการปิดตู้สินค้า โดยระบบ E – Lock เป็นระบบป้องกันไม่ให้มีการเปิดตู้สินค้าในขณะขนส่งสินค้า อีกทั้งยังสมารถเชื่อมต่อสัญญาณจีพีเอสเพื่อใช้เป็นระบบติดตามรถขนส่งสินค้า และส่วนระบบ E – Seal การใช้ผนึกอิเล็กทรอนิกส์ติด RFID ปิดล็อค

ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อสามารถตรวจสอบติดตาม และบริหารจัดการการขนส่ง ซึ่งการผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศนั้นนำ ระบบ E – Lock และระบบ E – Seal มาใช้ในการควบคุมการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เพื่อติดตามสินค้าในการขนส่ง และป้องกันการสูญหายของสินค้าในระหว่างการขนส่งอีกด้วย และในการเปิดปิดของระบบ E – Lock จะทำการเปิดได้ก็ต่อเมื่อสินค้าได้ถูกส่งไปยังลูกค้าปลายที่ถูกต้องโดยการตรวจสอบพิกัดจากระบบ GPS และเมื่อทำการตรวจสอบแล้วว่าถึงจุดหมายปลายทางที่ถูกต้องทางบริษัทต้นทางที่ทำการขนส่งก็จะปลดล็อคระบบให้กับลูกค้า

2.4) กล้องบันทึกและกล้องวงจรปิด มีการประยุกต์ใช้ทั้งติดตั้งในยานพาหนะเพื่อตรวจสอบเหตุการทั้งภายในและภายนอกยานพาหนะหรือตู้สินค้า โดยหากใช้ร่วมกับระบบ GPS จะสามารถส่งข้อมูลมายังศูนย์ควบคุมได้อีกด้วย มีการประยุกต์ใช้กล้องวงจรปิดสำหรับตรวจสอบยานพาหนะเข้าออกโดยใช้ร่วมกับเทคดนโลยี Image Processing ที่สามารถประมวลผลหมายเลขทะเบียนจากภาพได้เพื่อควบคุมรถผ่านเข้าออกจุดควบคุมต่างๆ

2.5) ระบบปฏิบัติการบริหารการขนส่ง (Transportation Management System : TMS) ระบบ TMS เป็นระบบที่ถูกพัฒนาเพื่อช่วยในการวางแผนการดำเนินการและควบคุมกระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งและกระจายสินค้า ซึ่งหน้าที่หลักของระบบจะช่วยในการบริหารและช่วยตัดสินใจในด้านต่างๆ ที่เป็นไปอย่างอัตโนมัติ มีความสะดวก ถูกต้อง และรวดเร็ว ระบบ TMS โดยส่วนใหญ่จะประกอบด้วยหน้าที่หลักๆ ได้แก่ การจัดตารางการขนส่งสินค้า การเลือกประเภทรถบรรทุกขนส่งสินค้าการคำนวณค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการส่งมอบ รวมทั้งวัดและประเมินประสิทธิภาพในการขนส่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าระบบ TMS เมื่อนำมาใช้กับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศจะเป็นระบบที่ใช้ในการวางแผนการจัดเส้นทางในการขนส่ง ให้มีเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสม ซึ่งสามารถที่ช่วยให้ผู้ประกอบการลดต้นทุนในการขนส่ง จากการวางแผนของระบบ และทำให้ผู้ประกอบการสามารถที่จะติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าให้ผู้ปฏิบัติงานเห็นถึงสถานะของสินค้า และระบบ TMS จะช่วยให้ผู้ประกอบการวัดผลโดยการตั้งตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับ เช่น การวางแผนการขนส่ง การติดตามสถานะภาพการขนส่ง ระดับการให้บริการ เป็นต้น

2.6) ระบบจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System : WMS) เป็นระบบที่ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อใช้บริหารคลังสินค้าที่ช่วยให้กระบวนการทำงานในคลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยฟังก์ชันหลักของ WMS คือ รองรับการทำงานพื้นฐานของคลังสินค้าตั้งแต่ขั้นตอน การรับสินค้า การจัดเก็บสินค้า และการส่งมอบสินค้า ซึ่งรวมทั้งการรายงานจำนวนสินค้าคงคลัง รายงานความเคลื่อนไหวของสินค้า โดยการนำระบบ WMS มาใช้กับผู้ประกอบการทางถนนระหว่างประเทศสำหรับการจัดการคลังสินค้าของตนเองให้มีพื้นที่ในการรองรับสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สามารถที่จะทำให้กระบวนการทำงานภาพในคลังของผู้ประกอบการมีความรวดเร็วในการตรวจสอบข้อมูลของสินค้าที่มีความแม่นยำว่าสินค้าของลูกค้าแต่ละรายต้องส่งมอบวันไหน เพื่อที่จะวางแผนรถในการขนส่งสินค้าได้อย่างถูกต้องตรงตามเวลาที่ลูกค้าต้องการ

(4) แนวทางพัฒนาการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดนของภาครัฐ

1) การจัดตั้งองค์กรขับเคลื่อนการขนส่งข้ามพรมแดนหว่างประเทศ

1.1) สหรัฐอเมริกา – เม็กซิโก มีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วม (Joint Working Committee – JWC) โดยกระทรวงคมนาคมของประเทศสหรัฐอเมริกา (U.S. Department of State and Department of Transportation : USDOT) ร่วมกับสำนักงานการสื่อสารและการขนส่งประเทศเม็กซิโก (Mexico's Secretariat of Communication and Transport : SCT) เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานในการวางแผนและพัฒนาโครงการต่างๆ ตามแนวชายแดนสหรัฐอเมริกา – เม็กซิโก ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน การพัฒนาและอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ความปลอดภัยในการขนส่ง ความปลอดภัยในการค้า และความปลอดภัยระหว่างประเทศ เป็นต้น โดย JWC มุ่งเน้นการดำเนินการไปที่การวางแผนการขนส่งทางบกและการอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และประหยัด ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดน โดยมีเป้าหมาย คือ การสร้างระบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพระหว่างรัฐบาลกลางกับรัฐชายแดน การพัฒนาแผนความร่วมมือต่างๆ สำหรับการขนส่งทางถนน และการประเมินผลกระทบในอนาคตจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรภายใต้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน

สมาชิกของ JWC ดังกล่าวประกอบไปด้วยหน่วยงานจากประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโกทั้งจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ดังนี้

1.1.1) หน่วยงานกลางของสหรัฐอเมริกา ได้แก่ Federal Highway Authority (FHWA) และ Department of State and Department of Transportation (DOT)

1.1.2) หน่วยงานกลางของเม็กซิโก ได้แก่ Mexico's Secretariat of Communication and Transport (SCT) และกระทรวงต่างประเทศของเม็กซิโก

1.1.3) ตัวแทนจากรัฐชายแดนของสหรัฐอเมริกา ได้แก่ Texas, New Mexico, Arizona และ California

1.1.4) ตัวแทนจากรัฐชายแดนของเม็กซิโก ได้แก่ Tamaulipas, Monterry, Coahuita, Zaragoza, Chuhuahua, Sanora และ Baja California

1.2) สหรัฐอเมริกา – แคนาดา มีการจัดตั้ง Transportation Border Working Group (TBWG) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มความสอดคล้องในการพัฒนาด้านการขนส่งระหว่างสหรัฐอเมริกาและแคนาดาและแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งบริเวณชายแดน เพื่อขจัดปัญหาด้านการขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดปัญหาจราจรที่ติดขัด TBWG มีการประชุมปีละ 2 ครั้ง โดยสลับกันเป็นเจ้าภาพ นอกจากนั้นยังมีการพบปะในระดับคณะกรรมการกลุ่มย่อยปีละครั้งในเรื่องเกี่ยวกับข้อมูลและประเด็นทางด้านการสื่อสารของโครงการต่างๆ โดย TBWG ประกอบไปด้วยหน่วยงานภาครัฐเป็นหน่วยงานหลักและมีหน่วยงานอื่นๆ ทำงานร่วมกันเพื่อแก้ปัญหาการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีรายชื่อหน่วยงาน ดังนี้

1.2.1) หน่วยงานแก้ปัญหาชายแดน ได้แก่ Metropolitan Planning Organizations, Chambers of Commerce และ Stakeholder Coalitions

1.2.2) หน่วยงานของสหรัฐอเมริกา ได้แก่ FHWA, DOT, Customs and Border Protection (CBP),The U.S. Department of State และ The General Services Administration (GSA)

1.2.3) หน่วยงานของแคนาดา ได้แก่ Transport Canada, Provincial and Territorial Governments, Foreign Affairs Canada, The Canada Border Services Agency และ The Canadian Food Inspection Agency

1.3) ประเทศสิงคโปร์ มีการพัฒนาโครงสร้างการกำกับดูแล Wood Land Checkpoint (ชายแดนระหว่างสิงคโปร์ – มาเลเซีย) โดยเป็นโครงสร้างกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐที่มีชื่อว่า The Immigration Checkpoint & Authority (ICA) ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของ Ministry of Home Affairs โดย ICA เกิดจากการรวบรวมหน่วยงานของรัฐบาล 2 หน่วยงาน คือ Immigration & Registration (SIR) และ Customs & Excise Department (CED) ที่มีการเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2003 เป็นต้นมา โดยบทบาทหน้าที่ของ ICA จะมีหน้าที่ในการปกป้องสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาที่จะเข้ามาสู่ประเทศสิงคโปร์ไม่ว่าจะเป็นบุคคลหรือสิ่งของจากทางบก ทางอากาศ หรือทางน้ำ และ ICA ยังดำเนินการในส่วนอื่นๆ ด้วย เช่น การออกเอกสารเกี่ยวกับการเดินทาง และออก Identity Card ให้แก่ประชาชนสิงคโปร์ รวมถึงการออกใบอนุญาตต่างๆ ให้แก่ชาวต่างชาติ โดยการดำเนินการมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสามารถป้องกันการฝ่าฝืนของผู้กระทำผิด และ ICA ยังมีการทำงานร่วมกับกรมขนส่งทางบก ตำรวจ กองควบคุมยาเสพติด และอื่นๆ ที่มีส่วนร่วมในการดำเนินงานเพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางถนนเป็นไปอย่างราบรื่น โดยการประชุมหารือประเด็นปัญหาต่างๆ เพื่อให้สามารถบูรณาการการดำเนินงานของทุกภาคส่วนได้อย่างคล่องตัว

1.4) สหรัฐอเมริกา มีการพัฒนาโครงการ One Face at the Border (OFAB) ซึ่งเป็นการรวมหน้าที่การทำงานของการตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และการควบคุมสินค้าเกษตร เข้ามาไว้ด้วยกันภายใต้การดูแลของ Customs and Border Protection (CBP) เพื่อให้เกิดการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียว ลดความซ้ำซ้อนระหวางหน่วยงาน และลดระยะเวลาสำหรับผู้ประกอบการ ทั้งนี้รูปแบบการดำเนินงานจะอาศัยการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานหลักทั้ง 3 หน่วยงาน ให้มีความรู้ความสามารถเพิ่มเติมและครอบคลุมงานด้านอื่นๆ อีก 2 หน่วยงานและรับผิดชอบงานในลักษณะข้ามสายงานได้

2) การพัฒนามาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน

2.1) สหรัฐอเมริกา – แคนาดา – เม็กซิโก ได้พัฒนาโครงการช่องทางการค้าเสรีและความปลอดภัย (Free And Secure Trade : FAST) โดย FAST ได้ถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนนและพัฒนาด้านความปลอดภัยในพื้นที่อเมริกาเหนือ โดยผู้ขนส่งที่ได้รับอนุมัติโดยโครงการแล้วจะสามารถใช้ FAST Lane หรือช่องทางพิเศษสำหรับการขนส่งข้ามแดนได้ ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในกระบวนการลงจากเดิมที่เคยอยู่ในระหว่าง 3 ถึง 4 ชั่วโมง เหลือเพียงไม่ถึงชั่วโมง เจ้าหนาที่ที่ดูแล FAST Lane จะสามารถเข้าถึงข้อมูลของรถบรรทุกได้อยางรวดเร็วเนื่องจากเทคโนโลยี RFID ทั้งนี้ในการเข้าสู่โครงการ FAST ได้นั้นจะต้องได้การรับรองการดำเนินงานตามมาตรการ C – TPAT (Customs Trade Partnerships Against Terrorism) ซึ่งเป็นมาตรการความร่วมมือกับกรมศุลกากรของสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับการป้องกันผู้ก่อการร้าย โดยมาตรการดังกล่าวจะมีการตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลของผู้มีส่วนร่วมในการดำเนินการทุกจุดในโซ่อุปทาน

ไม่ว่าจะเป็น โรงงานผู้ผลิต ผู้ส่งมอบวัตถุดิบ คลังสินค้า ผู้ขนส่งสินค้า ผู้รับปลายทาง จุดถ่ายสินค้า และจุดกระจายสินค้าต่างๆ รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานการการดำเนินการแต่ละขั้นตอนโดยละเอียด

2.2) ประเทศจีน – เวียดนาม มีการแก้ไขพิธีสารขนส่งคนและสินค้าข้ามแดนในการแก้ไขข้อตกลงการขนส่งฉบับใหม่ระหว่างประเทศจีนและเวียดนาม เป็นการอนุญาตให้รถยนต์และรถบรรทุกสินค้าวิ่งสัญจรระหว่างกัน และมีการเปิดด่านพรมแดนสากลระหว่างกัน เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการขนส่ง โดยมาจากปัญหาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจีน – เวียดนาม ทำให้เกิดคอขวดในการให้บริการ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดจากข้อตกลงมาตรา 3 ที่จีนและเวียดนาม ได้ลงนามร่วมมือกันปี พ.ศ. 2537 ที่กำหนดว่า การขนส่งผู้โดยสารนักท่องเที่ยวทางรถยนต์จะต้องมีการเปลี่ยนรถโดยสารของอีกฝ่ายบริเวณพื้นที่พรมแดนของประเทศตนเอง ส่วนการขนส่งสินค้าทางรถยนต์จะต้องมีการขนย้าย/เปลี่ยนถ่ายบริเวณพื้นที่พรมแดนของประเทศตนเองเช่นกัน ส่งผลให้การดำเนินการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกันของจีน – เวียดนามไม่ได้รับความสะดวก การขนส่งสินค้าไม่สามารถเป็นแบบ “Door to Door”

เมื่อมีการแก้ไขพิธีสารขนส่งคนและสินค้าข้ามพรมแดนของทั้งประเทศแล้ว ส่งผลให้การขนส่งของรถขนส่งสินค้าของทั้งสองประเทศ สามารถวิ่งสัญจรไปมาระหว่างกันได้ สามารถขนส่งได้โดยตรงโดยไม่ต้องมีการขนถ่าย ทำให้ทั้งสองประเทศขยายขนาดการขนส่งระหว่างกัน ยกระดับประสิทธิภาพการขนส่ง ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร กระชับความสัมพันธ์และการแลกเปลี่ยนระหว่างรัฐบาล และส่งเสริมกระตุ้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งพิธีสารฉบับใหม่ที่มีการแก้ไขได้มีการระบุเส้นทางที่ใช้ในการคมนาคมระหว่างประเทศไว้ว่า รถยนต์ในทางราชการสามารถวิ่งสัญจรผ่านด่านพรมแดนและทางหลวงที่ทั้ง 2 ฝ่ายได้มีการเจรจาและกำหนดร่วมกัน กล่าวคือ รถยนต์ของคณะหรือหน่วยงานรัฐบาล ระดับต่างๆ ที่ได้รับการเชิญจากประเทศตรงข้ามสามารถวิ่งสัญญาผ่านด่านพรมแดนและเส้นทางที่กำหนด และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับควบคุมบริหารจัดการรถยนต์ที่ผ่านเข้าประเทศอีกฝ่าย

ในการแก้ไขพิธีสารขนส่งคนและสินค้าข้ามแดนของ จีน – เวียดนาม เป็นตัวช่วยอำนวยความสะดวกทำให้ทั้งสองประเทศได้มีการเปิดเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างมณฑลกว่างซี ประเทศจีน – ประเทศเวียดนาม โดยเป็นการเปิดตัวเส้นทางขนส่งทางบกระหว่างประเทศแบบ Door to Door/Point to Point สำหรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจีน – เวียดนาม โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าส่งผลให้ประหยัดเวลาในการขนส่ง และลดต้นทุน ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าและค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีศุลกากร

3) การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศช่วยอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน

3.1) อเมริกาเหนือ มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศช่วยดำเนินงานเพื่อให้โครงการ FAST สามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างแท้จริง และสามารถควบคุมสิ่งไม่พึงประสงค์ผ่านเข้าออกจุดผ่านแดนดังนี้

3.1.1) ระบบการออกของอัตโนมัติ (Automated Commercial Environment : ACE) ถูกพัฒนาโดย Customs and Border Protection (CBP) ร่วมกับสมาคมรถบรรทุกประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งระบบ ACE เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพในการติดตามข้อมูลด้านการค้าและช่วยให้สำนักศุลกากรและป้องกันพรมแดนสามารถพัฒนาระบบการวางเป้าหมาย การวิเคราะห์ความเสี่ยง และการตรวจปล่อยสินค้า

3.1.2) ระบบข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Data Systems : ITDS) เป็นส่วนหนึ่งของระบบ ACE มีแนวคิด คือ ผู้ค้าและผู้ขนส่งจะต้องให้ข้อมูลทางการค้าที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกเก็บไว้ในฐานข้อมูลของรัฐ จากนั้นระบบ ITDS จะเป็นตัวกลางในการกระจายข้อมูลไปยังหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยระบบ ITDS ได้ลดความสับสนและความยุ่งยากในการทำการค้าระหว่างประเทศลงรวมทั้งเพิ่มความรวดเร็วในกระบวนการเกี่ยวกับสินค้าและบุคคลในการผ่านแดน ระบบ ITDS ยังเป็นระบบที่สร้างประโยชน์ ในเรื่องของการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นปัจจุบันและมีความแม่นยำ ซึ่งสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์เพื่อให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัย

3.2) สหภาพยุโรป มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศช่วยบริหารจัดการชายแดน ดังนี้

3.2.1) กราฟวัดความเร็วระบบดิจิทัล รถยนต์ในสหภาพยุโรปจะมีการติดตั้งอุปกรณ์ที่เรียกว่า Tachograph เพื่อเก็บข้อมูลการเดินทางในแต่ละครั้ง ซึ่งอุปกรณ์ชนิดนี้สามารถบอกถึงระยะเวลาในการขับขี่ ระยะเวลาการหยุดรถ และระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้า ซึ่งในอดีตจะใช้อุปกรณ์แบบอนาล็อก โดยข้อมูลที่แสดงออกมามีรูปแบบที่เป็นแผ่นวงกลม ซึ่งในปัจจุบันได้มีการพัฒนามาใช้เป็นระบบดิจิทัล ทำให้เกิดความสะดวกในการเก็บข้อมูล การบันทึกที่รวดเร็ว และความสามารถในการยืนยันผู้ขับขี่ได้อย่างแม่นยำ

3.2.2) ระบบการเก็บเงินภายในและด่านเก็บเงินอิเล็กทรอนิกส์ สหภาพยุโรปได้นำเอาระบบ Vignette หรือ Euro Vignette เข้ามาใช้เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเก็บค่าผ่านทาง โดยระบบการทำงานของ Vignette จะมีการเก็บเงินโดยอ้างอิงจากระยะทางและระยะเวลาที่ใช้ในทางพิเศษ โดยจะบังคับใช้กับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน ขึ้นไป ซึ่งกฎระเบียบที่ออกมาใหม่จะสร้างความสะดวกและลดอุปสรรคในการเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งทางสหภาพยุโรปได้ทำการออกกฎในการใช้ระบบการเก็บเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์และการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดจากดาวเทียม ไม่ว่าจะเป็นระบบการติดตามยานพาหนะ ระบบบอกตำแหน่งและระบบการจ่ายเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์

3.2.3) ระบบขนส่งอัจฉริยะ เป็นการนำเอาระบบข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในระบบขนส่ง การติดตั้งระบบขนส่งอัจฉริยะจะช่วยในการจัดการปัจจัยและปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่ง เช่น ลักษณะยานพาหนะ น้ำหนัก เส้นทาง ความปลอดภัย ระยะเวลาในการขนส่ง และปริมาณเชื้อเพลิงในการขนส่ง เป็นต้น โดยระบบขนส่งอัจฉริยะที่ผู้ประกอบการนิยมใช้ในปัจจุบันประกอบด้วย GPS และ RFID

3.2.4) E – Plate เป็นการใช้อุปกรณ์ Active RFID ติดตั้งไว้ในป้ายทะเบียนยานพาหนะเพื่อควบคุม ติดตามยานพาหนะ โดยข้อมูลที่ส่งออกมาทางคลื่นวิทยุจะถูกอ่านได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ ไม่ว่าจะอยู่ภายใต้ความเร็ว สภาพการจราจร สภาพอากาศ หรือสภาพการมองเห็นได้ ตัวอุปกรณ์จะทำงานตลอดเวลาไม่สามารถเปิด – ปิดได้ ตัวอุปกรณ์ RFID Tag สามารถส่งข้อมูลประจำตัวให้กับตัวอ่านที่ตั้งอยู่ใกล้ถนน ตัว RFID Tag อาจทำงานร่วมกับตัวอ่านที่อยู่ห่างออกไปในระยะถึง 100 เมตรได้ เมื่อตัวอ่านได้รับข้อมูลจะทำการถอดรหัสและส่งข้อมูลไปยังเครื่องแม่ข่ายกลางผ่านช่องทางเครือข่ายสาธารณะเสมือน (Virtual Private Network : VPN) โดย E – Plate ถูกใช้เพื่อควบคุมยานพาหนะบริเวณชายแดนหรือในจุดควบคุมอื่นๆ

3.3) ประเทศมาเลเซีย – สิงคโปร์ มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศช่วยบริหารจัดการชายแดน ดังนี้

3.3.1) Touch 'n GO เป็นรูปแบบการจ่ายค่าผ่านทางด้วยการใช้บัตร Touch 'n GO ซึ่งเป็นการหักเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยการใช้บัตรสมาร์ทการ์ด ระบบ Touch 'n GO ออกแบบเพื่อลดความแออัดในบริเวณจุดชำระเงินค่าผ่านทาง

3.3.2) Smart TAG เป็นระบบเครือข่ายอัตโนมัติในการจ่ายค่าผ่านทางที่มีการทำงานแบบ On – Board Unit (OBU) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ใช้ติดกับยานพาหนะ โดยมีระบบการทำงานเก็บค่าผ่านทางระยะไกล ซึ่งระบบนี้จะใช้การส่งผ่านข้อมูลโดยตัวกลางที่เป็นลำแสงอินฟราเรด ซึ่งจะมีตัวรับสัญญาณติดตั้งไว้ที่จุดเก็บค่าผ่านทาง หลักการทำงานของระบบ Smart TAG ก็คือ ให้คนขับรถขับรถไปยังช่องทางที่เป็นของ Smart TAG โดยที่ไม่ต้องหยุดรถ เมื่อรถวิ่งผ่านระบบ Smart TAG ระบบก็จะทำการเก็บเงินค่าผ่านทางโดยอัตโนมัติ ซึ่งระบบ Smart TAG มีประโยชน์ดังนี้

3.3.3) Immigration Automated clearance Status (IACS) เป็นระบบที่ใช้ลายนิ้วมือในการตรวจสอบยืนยันตัวต้นร่วมกับระบบเทคโนโลยีอัตโนมัติ ที่ส่งผลให้การผ่านแดนของบุคคลมีความสะดวกมากขึ้น

3.3.4) Trade Net เป็นระบบ Electronic Data Interchange/Trade Clearance System ที่เชื่อมโยงกับศุลกากรหน่วยงาน ตรวจสอบ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน โดยจะทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) และเชื่อมโยงข้อมูลด้านการค้าและการขนส่งระหว่างหน่วยงานเอกชนกับหน่วยงานของรัฐ (B2G) ซึ่งระบบ Trade Net ใช้ทั้งในภาคเอกชนและภาครัฐ โดยหน่วยงานภาคเอกชนทำการระบุข้อมูลที่จำเป็นและลงทะเบียนในเอกสารหรือใบอนุญาตสำหรับพิธีการนำเข้าและส่งออก ส่วนภาครัฐจะใช้ระบบ Trade Net เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของใบอนุญาต เอกสารพิธีการ เพื่อความถูกต้องของพิธีการศุลกากร

3.3.5) Integrated Cargo Inspection System (ICIS) เป็นระบบที่พัฒนาขึ้นเพื่อการตรวจสอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยมีการดำเนินงานใน 2 ขั้นตอน คือ (1) ส่วนตรวจจับข้อมูลซึ่งอาศัยเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยในการตรวจจับข้อมูลสินค้า ผู้ขับขี่ และตัวรถ (2) ส่วนวิเคราะห์ตรวจสอบซึ่งจะรับข้อมูลจากส่วนแรกมาประมวลผลเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและความผิดปกติ โดยมีข้อมูล เช่น ข้อมูลผู้ขับขี่ จะถูกตรวจความถูกต้องของใบอนุญาตขับขี่และการตรวจสอบบุคคลต้องห้าม ข้อมูลป้ายทะเบียนจะถูกตรวจสอบความถูกต้องของเลขทะเบียนเปรียบเทียบกับลักษณะรถตามเลขทะเบียนและประวัติรถ ข้อมูลตัวรถ จะถูกตรวจสอบลักษณะรถตามป้ายทะเบียน และตรวจสอบสิ่งแปลกปลอมที่อาจมีการลักลอบเข้าสู่ประเทศ ข้อมูลสินค้า จะถูกตรวจสอบโดยเปรียบเทียบข้อมูลกับรายละเอียดในระบบ Trade Net และยังมีการตรวจสอบสิ่งแปลกปลอมที่อาจลักลอบเข้าสู่ประเทศ

5.4.3 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Logistics)

(1) ความสำคัญ

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นิยาม “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ว่าเป็นการรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยการดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

อนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ปี ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980) ได้ให้ความหมายของ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ว่าเป็นการขนส่งสินค้าจากต้นทางในรัฐหนึ่งถึงปลายทางอีกรัฐหนึ่งโดยใช้รูปแบบของการขนส่งอย่างน้อย 2 รูปแบบขึ้นไป ที่มีผู้ประกอบการขนส่งเพียงรายเดียวและเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหาย (Liability) ทั้งหมดในระหว่างการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ (International) ที่ใช้สัญญา MT Contract ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อการจัดส่งสินค้า และการชำระค่าระวางต่างๆ ใช้เอกสารกำกับสินค้าเพียงฉบับเดียว (Single Document) ซึ่งออกโดยผู้ประกอบการขนส่ง โดยในสหรัฐอเมริกามักใช้คำว่า "Multimodal" ส่วนในสหภาพยุโรปมักเรียกว่า "Intermodal" ซึ่งเป็นคำที่มีความหมายเหมือนกัน

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลายาวนานในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป เป็นต้น เนื่องจากแต่ละโหมดการขนส่งนั้นมีข้อดีและข้อด้อยแตกต่างกันจึงเกิดจากแนวคิดที่จะประสมรูปแบบการขนส่งที่สามารถลดข้อจำกัดในภาพรวมได้และทดแทนการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว โดยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีวัตถุประสงค์เพื่อลดระยะเวลารวมในการขนส่ง (Total Time) ลดต้นทุนรวม (Total Cost) เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency) เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน (Core Competitiveness) และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง (Cargoes Security)

(2) องค์ประกอบ

จากนิยามและรูปแบบการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในปัจจุบันสามารถจำแนกองค์ประกอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างน้อย 4 ประการ ดังนี้

1) เป็นการขนส่งในลักษณะจากประตูจนถึงประตู หรือการขนส่งจากต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง (Door to Door Delivery)

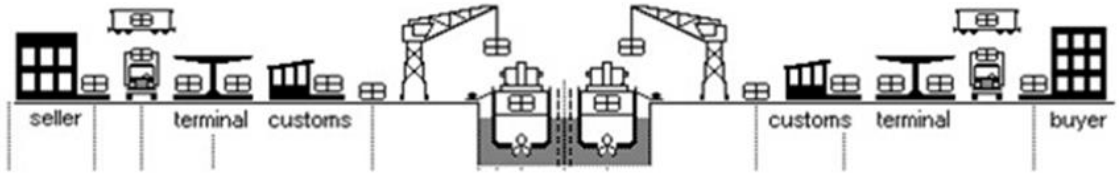
2) มีรูปแบบการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบ (ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ) โดยทั่วไปจะมุ่งเน้นรูปแบบการขนส่งที่ทดแทนการขนส่งทางถนน (Modal Shift)

3) มีสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว หรือมีผู้ประกอบการขนส่งเพียงรายเดียวและเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหาย (Liability) ทั้งหมดในระหว่างการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง หรือมีการคิดอัตราค่าขนส่งเดียวตลอดเส้นทาง (Single Rate)

4) อาจเป็นการขนส่งทั้งในประเทศ (Domestic Multimodal Transport) และ/หรือ ระหว่างประเทศ (Domestic Multimodal Transport) แต่โดยทั่วไปแล้วการขนส่งของที่จำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ขนส่งของต่อเนื่องกันไป มักเป็นการขนส่งที่มีระยะทางไกลๆ จึงนิยมนำเอาการขนส่งต่อเนื่องดังกล่าวไปใช้กับการขนส่งของระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่

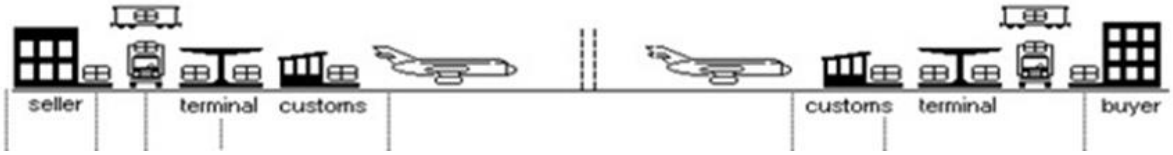
ลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหลากหลายขึ้นอยู่กับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กฎหมายและการกำกับดูแล (Law & Regulation) ลักษณะสินค้าและความต้องการของลูกค้า (Customers Demand) รวมทั้งความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) อย่างไรก็ตามลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่นิยมใช้ในปัจจุบัน มีดังนี้

1) ทางทะเลและทางบก (Sea / Land) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทนี้จะใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางทะเลและรวมถึงการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (Inland Waterway) ร่วมกับการขนส่งทางบกโดยรถไฟหรือรถยนต์แล้วแต่กรณี กล่าวคือผู้ขนส่งทางทะเลจะรับผิดชอบในการขนส่งระยะไกลซึ่งมีอัตราค่าระวางต่ำที่สุด ส่วนผู้ประกอบการขนส่งทางบกด้วยรถยนต์หรือรถไฟสามารถให้บริการแบบถึงประตูของผู้รับสินค้าจะรับผิดชอบในการขนส่งจากผู้ส่งของไปยังท่าเรือต้นทางและจากท่าเรือปลายทางไปยังผู้รับสินค้า ผลประโยชน์ที่ได้รับในรูปแบบนี้คือค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งทางทะเลร่วมกับทางบกจะต่ำกว่าการขนส่งทางบกอย่างเดียว และสามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จได้และยังใช้เวลารวมในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางทะเลทั้งหมด การขนส่งแบบนี้เป็นรูปแบบที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันโดยเฉพาะในประเทศไทย คือ การขนส่งทางทะเลมาถึงท่าเรือแหลมฉบัง และจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประตูโรงงานผู้ผลิตโดยทางรถยนต์



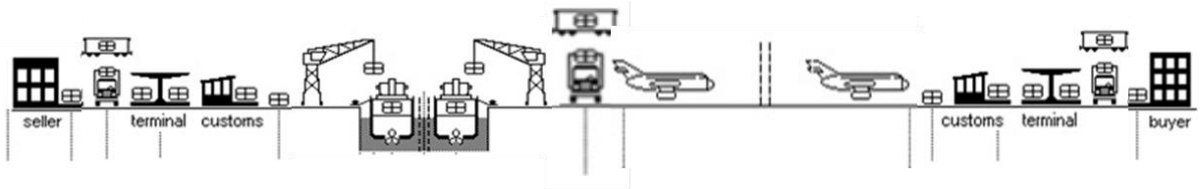
รูปที่ 5.4-3 การขนส่งต่อเนื่องทางทะเลและบก

2) ทางบกและทางอากาศ (Land (truck)/Air) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบลักษณะนี้เป็นการขนส่งที่นำประโยชน์ในเรื่องความเร็วของรูปแบบการขนส่งทางอากาศมาใช้ร่วมกับการขนส่งทางบกที่สามารถเสนอบริการการขนส่งแบบประตูถึงประตู (Door to Door Service) โดยที่ต้นทางจะใช้การขนส่งทางบกโดยรถยนต์นำตู้สินค้าที่มีสินค้าบรรจุอยู่แล้วไปส่งที่สนามบินต้นทางเพื่อทำเรื่องพิธีการศุลกากรขาออกและนำขึ้นเครื่องบินเพื่อนำไปส่งยังสนามบินปลายทาง เมื่อตู้สินค้าถึงสนามบินปลายทางแล้ว ผู้รับสินค้าก็จะดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าขาเข้า ก่อนที่จะใช้บริการของการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ในการนำสินค้าในตู้ดังกล่าวไปส่งยังจุดหมายปลายทางต่อไป ผลที่ได้คือการบริการที่เป็นแบบประตูถึงประตูที่การขนส่งทางอากาศรูปแบบเดียวไม่สามารถเสนอบริการได้และสินค้าจะถึงที่หมายได้เร็วกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ทั้งหมด อนึ่ง สินค้าที่เหมาะสมที่จะขนส่งลักษณะนี้ คือ สินค้าที่ราคาแพง น้ำหนักเบา และต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายเป็นพิเศษ เช่น ดอกไม้สด อัญมณี เป็นต้น



รูปที่ 5.4-4 การขนส่งต่อเนื่องทางบกและอากาศ

3) การประสมรูปแบบการขนส่งทางบก (Sea/Air/Land) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบลักษณะนี้จะเป็นการใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางทะเลที่มีอัตราค่าระวางต่ำและการขนส่งทางอากาศที่มีความรวดเร็ว และการขนส่งทางบกที่สามารถเข้าถึงมือลูกค้าได้สะดวกกว่ากล่าวคือ ที่ต้นทางสินค้าจะถูกขนมายังท่าเรือด้วยการใช้การขนส่งทางบก จากนั้นก็นำสินค้าดังกล่าวบรรจุใส่ตู้สินค้าที่ท่าเรือ แล้วจึงใช้การขนส่งทางทะเลนำสินค้านั้นมายังท่าเรืออีกท่าหนึ่ง จากท่าเรือที่เรือบรรจุทุกตู้สินค้ามาถึงนี้ สินค้าจะถูกขนย้ายจากตู้สินค้าโดยการขนส่งทางบก และนำมาบรรจุสินค้าดังกล่าวใส่ตู้สินค้าที่สนามบินในบริเวณใกล้เคียงเพื่อทำการส่งสินค้านั้นไปยังปลายทาง ผลที่ได้ก็คือการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายรวม เมื่อเปรียบเทียบแล้วต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศทั้งหมด และสินค้าถึงที่หมายเมื่อเปรียบเทียบแล้วเร็วกว่าการขนส่งทางทะเลทั้งหมด



รูปที่ 5.4-5 การขนส่งต่อเนื่องแบบประสม

(3) แนวทางการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของภาคเอกชน

การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในของภาคเอกชนมุ่งมุ่งเน้นไปที่การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ด้วยการเลือกรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดกว่า เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพ การดำเนินงาน ดังนี้

1) การพัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบหลักของประเทศ

1.1) กลุ่มผู้ประกอบการในประเทศออสเตรีย มีการรวมตัวกันตั้งเป็นบริษัทดำเนินกิจการขนส่งทางรถไฟเอกชน พร้อมดำเนินการปรับปรุงเส้นทางรถไฟเส้นทาง Traisental เพื่อใช้งานในการขนส่งสินค้า โดยเส้นทางรถไฟนี้มีความยาว 17 กิโลเมตร ถูกปล่อยทิ้งร้างไว้มาเป็นระยะเวลานานและทำให้สินค้ากว่า 100,000 ตันต่อปี ถูกเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางถนนแทน ซึ่งในการพัฒนาโครงการจะดำเนินงานผ่านคณะกรรมการบริษัท ที่ทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลและนำเสนอโครงการต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผ่านความเห็นชอบจากรัฐบาลท้องถิ่น โดยประโยชน์ของโครงการ คือ สามารถลดต้นทุนจมจากการที่ปล่อยรางรถไฟร้างไว้โดยไม่ใช้ประโยชน์ของรัฐ กิจการในพื้นที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นและยังสามารถขยายตลาดได้ง่ายขึ้น รวมทั้งลดการใช้การขนส่งสินค้าทางถนนได้ถึง 4,000 เที่ยว และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึง 1,000 ตัน ต่อปี

1.2) บริษัท SEAT (บริษัทผลิตชิ้นส่วนและประกอบรถยนต์ประเทศสเปน) มีการผลิตและส่งออกสินค้าที่ท่าเรือบาร์เซโลน่า (Port of Barcelona) ซึ่งมีสถานที่ตั้งอยู่ใกล้กับทางรถไฟ โดยบริษัทอยู่ในสถานการณ์ที่ค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จากปริมาณการขนส่งและปัญหาการจราจรทางถนน จึงมีความคิดในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางเพื่อขนส่งรถยนต์เชื่อมต่อระหว่างโรงงานกับท่าเรือบาร์เซโลน่า (Port of Barcelona) ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ คือ เกิดเพิ่มความน่าเชื่อถือและความตรงต่อเวลาในการขนส่ง ลดมลพิษจากการใช้รถไฟแทนรถบรรทุก และลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งในระยะยาว

2) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

2.1) บริษัท Flora Holland (บริษัทซื้อขายและประมูลดอกไม้ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศฮอลแลนด์) ได้รับผลกระทบจากความแออัดของการขนส่งทางถนนทั้งจากการจราจรติดขัดและการรอคิวเข้าส่งสินค้า ส่งผลให้ความน่าเชื่อถือและประสิทธิภาพในการให้บริการการขนส่งทางถนนลดลง โดยแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยโครงการ Green Barge ที่ใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศทดแทนการขนส่งทางถนน โดยเป็นโครงการที่ใช้โครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีเดิมของบริษัทที่มีอยู่แล้ว แต่มุ่งเน้นที่วิธีการดำเนินงานที่ต้องประสานความร่วมมือจากหลายบุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยในขั้นตอนเริ่มต้นจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งของสินค้าที่มีความสำคัญน้อยจากทางถนนไปเป็นการขนส่งทางเรือแทนเพื่อเป็นการทดลองระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้น จากนั้นทำการปรับปรุงการทำงานให้ได้เวลาและค่าใช้จ่ายที่ยอมรับได้ และเพิ่มประเภทสินค้าที่สำคัญๆ ไปยังการขนส่งทางน้ำ โดยในท้ายที่สุดจะเหลือการขนส่งทางถนนเฉพาะเท่าที่จำเป็น จากการดำเนินงานสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในโซ่อุปทานและความน่าเชื่อถือในการจัดส่งสินค้าคิดเป็นร้อยละ 95 เทียบกับการขนส่งทางถนน ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และลดต้นทุนจากการขนส่งทางถนน

2.2) Cargo Domizil เป็นบริษัทบริการด้านการขนส่งทางถนนใน ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ถูกตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1981 ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนนโยบายของ รัฐบาลสวิตเซอร์แลนด์ที่ห้ามการขนส่งทางถนนในเวลากลางคืน (22.00 น. – 05.00 น.) ส่งผลให้การขนส่งสินค้าของบริษัทต้องมีการวางแผนใหม่ โดยทางบริษัทได้เสนอบริการขนส่งสินค้าแบบการบรรทุกสินค้าไม่เต็มรถ (Less-than-Truckload : LTL) ด้วยบริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผสมระหว่างทางถนนและทางราง โดยบริษัทจะใช้รถบรรทุกรับสินค้าที่โรงงานลูกค้าและนำมารวมที่ศูนย์กระจายสินค้าของบริษัทจากนั้นจึงแบ่งสินค้าออกเป็น 2 ประเภท คือ สินค้าที่มีระยะใกล้ (Short Haul) และสินค้าที่มีระยะไกล (Long Haul) โดยสินค้าที่มีระยะใกล้จะถูกรวมสินค้าให้เต็มตู้และจัดเส้นทางไปส่งสินค้าภายในวันเดียวกันหรือวันต่อมา ส่วนสินค้าที่มีระยะไกลจะถูกขนส่งโดยรถไฟในเวลากลางคืน และถูกเก็บไว้ในศูนย์ของบริษัทรอรถบรรทุกมารับสินค้าในวันต่อมาเพื่อขนส่งไปยังที่หมาย

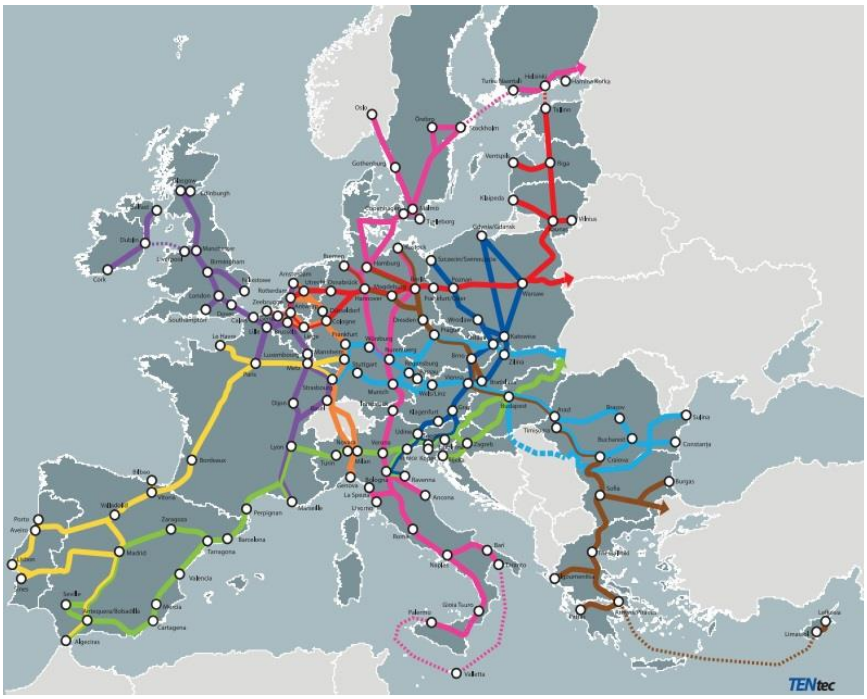
(4) แนวทางพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของภาครัฐ

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และจุดเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถือเป็นรากฐานสำคัญ ในปัจจุบันปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนเพิ่มมากขึ้น ส่วนหนึ่งเกิดมาจากการที่นโยบายของรัฐได้สนับสนุนในการขยายโครงสร้างทางถนนมาก ในลักษณะเดียวกัน การที่จะส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นการขนส่งประเภทอื่นๆ นั้น จำเป็นต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง ทางน้ำ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น สนามบิน สถานีรถไฟ ท่าเรือและอุปกรณ์ขนถ่าย

เป็นต้น ให้มีประสิทธิภาพที่จูงใจให้ผู้ประกอบการสนใจการขนส่งทางเลือก ความท้าทายของผู้กำหนดนโยบายคือการให้กรอบนโยบายบูรณาการระหว่างโหมดการขนส่ง การผสานงาน และการเชื่อมต่อกันอย่างเหมาะสม ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิผลของโครงสร้างพื้นฐานและประสิทธิภาพของการขนส่งได้ โดยการมุ่งเน้นความสะดวกของผู้ใช้งานเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการการขนส่งสามารถใช้จุดเด่นของการขนส่งแต่ละประเภท

1.1) สหภาพยุโรป มีแนวทางการสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งด้วยการกำหนดกรอบการพัฒนาที่ชื่อว่า TEN –T Program ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งแต่ละประเภทเข้าด้วยกันและสร้างทางเชื่อมต่อไปยังประเทศใกล้เคียงของสหภาพยุโรป โดย TEN – T Program ยังมีบทบาทสนับสนุนด้านการเงินให้กับโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งหมด ได้แก่ ทางอากาศ ทางบก ทางราง ทางลำน้ำ และทางทะเล โดยฝ่ายบริหารโครงการ TEN – T ได้ถูกคัดเลือกโดยคณะกรรมาธิการยุโรปในปี 2006 และต่อมาผู้ดำเนินโครงการ TEN – T ได้ถูกเปลี่ยนชื่อเป็น Networks Executive Agency (INEA) TEN – T Program ได้ใช้เงินไปกว่า 8,000 ล้านยูโร ในการพัฒนาระบบการขนส่ง โดยมีทั้งสิ้น 411 โครงการ โดยมี 30 โครงการหลัก คือ โครงการเกี่ยวกับทางรถไฟ 18 โครงการ โครงการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน 3 โครงการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำ 2 โครงการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ 6 โครงการและโครงการ โครงการทางด่วนทางทะเลอีก 1 โครงการ



รูปที่ 5.4-6 ภาพแสดงโครงข่ายของ TEN – T Program

1.1.1) ประเทศเนเธอร์แลนด์ ริเริ่มนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งประเภทต่างๆ โดยมุ่งเน้นที่ความปลอดภัย ความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืน รายละเอียดของแนวทางดังกล่าวประกอบด้วย (จากรายงานของ OECD ค.ศ. 2001)

1.1.2) การพัฒนาท่าและจุดเชื่อมต่อในระบบการขนส่งทางราง เช่น ศูนย์กลางการให้บริการการขนส่งทางราง Maasvlakte en Waalhaven เพื่อบริการการขนถ่ายที่มีประสิทธิภาพให้กับผู้ที่ต้องการใช้บริการ

1.1.3) การเพิ่มศักยภาพโครงข่ายการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เช่น จัดงบประมาณสำหรับคลอง Amsterdam – Lemmer ในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำ อาทิ การปรับปรุงท่าเรือ การบำรุงรักษาคลอง

1.1.4) การอุดหนุนชั่วคราวสำหรับการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ทำให้บริษัทที่ใช้บริการการขนส่งมีแรงจูงใจในการใช้บริการการขนส่งทางรางและทางน้ำที่สามารถลดต้นทุนของบริษัทได้

1.1.5) การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางเลือกในอนาคต โดยการศึกษาและจัดทำโครงการนำร่องระบบการขนส่งใต้ดิน

1.1.6) การจัดทำเส้นทางพิเศษสำหรับการขนส่งทางรถบรรทุก (Truck Route) โดยเส้นทางนี้จะสามารถใช้ได้เฉพาะรถบรรทุก ทำให้การขนส่งสินค้ารวดเร็วขึ้นจากการลดปัญหาจราจรติดขัด

1.1.7) การใช้ระบบ Telematics (ระบบการการสื่อสารสองทางระหว่างรถยนต์และศูนย์บริการสารสนเทศจราจรที่ให้ความปลอดภัยและความมั่นคงแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ) ทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ผู้ขับขี่ รวมทั้งเส้นทาง และนำข้อมูลเหล่านั้นมาประมวลผลเพื่อนำไปใช้งานต่างๆ เช่น ช่วยในการลดปริมาณรถบรรทุกเที่ยวเปล่า (Empty Kilometers) เป็นต้น

1.1.8) การสนับสนุนการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการเข้าถึงเขตนิคมอุตสาหกรรม (Industrial Park)

2) การพัฒนานโยบายและกฎหมาย

กฎหมายและองค์กรกำกับดูแลมีความสำคัญกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่น้อยไปกว่าการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากหากกฎหมายไม่รองรับการดำเนินธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ให้บริการขนส่งก็จะไม่มีความสนใจที่จะหันมาใช้ ดังนั้นมาตรการส่งเสริมเชิงกฎหมายจะสามารถผลักดันให้การขนส่งมีประสิทธิภาพและสร้างรากฐานการแข่งขันของประเทศได้

2.1) ประเทศสหรัฐอเมริกา มีการปรับใช้กฎหมายประสิทธิภาพการขนส่งเชื่อมโยงบนบก (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 : ISTEA) ในปี ค.ศ. 1991 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อผลักดันให้ระบบการขนส่งเชื่อมโยงทางบกมีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยส่วนสำคัญโดยรวมของกฎหมายนี้คือ

2.1.1) ก่อตั้งระบบทางหลวงแห่งชาติ (National Highway System : NHS) เพื่อบริหารโครงการต่างๆ ทางถนนให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่ง

2.1.2) จัดตั้งกองทุนทางหลวง (Highway Funds) เพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม เช่น โครงการถนนสวย เป็นต้น

2.1.3) การสร้างฐานข้อมูลทะเบียนพาหนะและจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงที่เป็นรูปแบบเดียวกันและมีความเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างรัฐ

2.1.4) ให้อำนาจรัฐในการตัดสินใจเพื่อการพัฒนาระบบการขนส่ง การวางแผนและการจัดการเพื่อส่งเสริมการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.5) สนับสนุนทางการเงินให้กับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ เพื่อผลักดันให้มีการพัฒนาการขนส่งเพื่อศตวรรษที่ 21

2.1.6) เปิดโอกาสการระดมทุนจากภาคเอกชนมากขึ้น

2.2) สหภาพยุโรป มีโครงการศึกษาด้านการเงิน นโยบายสนับสนุน และพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการทำข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transport) เพื่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและการลดปัญหาอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งที่ EU ให้ความสำคัญตาม European Commission 2003 โดยมีแผนการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังตารางที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.4-1 แผนการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของสหภาพยุโรป

นโยบาย	ปัญหาอุปสรรค	การแก้ไขอุปสรรค	การกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมแผน	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
การเพิ่มความเร็วการขนส่งทางราง	แต่ละประเทศใช้ขนาดรางรถไฟที่แตกต่างกันทำให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าระหว่างสถานี	การก่อสร้าง/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อรางรถไฟของประเทศสมาชิก	บังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ประเทศสมาชิกทำการเปลี่ยนขนาดรางรถไฟให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	เพิ่มความเร็วในการขนส่งสินค้าทางรางและลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
นำระบบราคากลางมาใช้ในการขนส่ง	ระบบราคาขนส่งสินค้าในประเทศสมาชิกไม่เป็นไปในทางเดียวกัน	สร้างระบบราคากลางเพื่อใช้ในการคิดค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าในประเทศสมาชิก	ประกาศใช้ระบบราคากลางกับทุกคน	มีการใช้ราคาที่ยุติธรรมกับผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการและทำให้ผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ๆสามารถแข่งขันในตลาดได้ง่ายขึ้น
การเปิดเสรีการขนส่งทางราง	การบริหารและจัดการการขนส่งสินค้าทางรางโดยรัฐบาลขาดประสิทธิภาพและมีค่าใช้จ่ายสูง	สร้างความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชนในการพัฒนาการจัดการและการบำรุงรักษาในงานทางรถไฟ	โฆษณาถึงประโยชน์ที่จะได้รับในการที่เอกชนมาบริหารสถานีรถไฟเอง	เกิดการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ในทางรถไฟมากขึ้น
ปรับปรุงมาตรฐานการทำงาน	ความสามารถการทำงานของประเทศสมาชิกมีความแตกต่างกันทำให้เกิดคอขวดที่ประตูผ่านแดน	ปรับปรุงมาตรฐานการทำงานของเจ้าหน้าที่ทั้งหมดของประเทศสมาชิก และนำมาใช้กับประตูผ่านแดน	ประกาศใช้ระบบปฏิบัติงานใหม่ให้ผู้ใช้บริการทราบโดยทั่วถึง	ผู้ใช้รับรู้มาตรฐานการทำงานของเจ้าหน้าที่
ปรับภาษีคาร์บอนไดออกไซด์	ภาษีเชื้อเพลิงของประเทศสมาชิกมีความแตกต่างกันทำให้ไม่เกิดการใช้งานในประเทศที่มีภาษีสูง	ทำการศึกษาราคาที่เหมาะสมสำหรับทุกประเทศในสมาชิก	นำผลการศึกษามาตั้งเป็นค่าต่ำสุดที่เหมาะสมในการจัดเก็บภาษีของประเทศสมาชิก	ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดค่าใช้จ่ายการขนส่งโดยรวม

นโยบาย	ปัญหาอุปสรรค	การแก้ไขอุปสรรค	การกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมแผน	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
ปรับปรุงการปฏิบัติงานในประตูผ่านแดน	การปฏิบัติงานขาดความยืดหยุ่นเกี่ยวกับเวลาเลิกงาน ทำให้เสียเวลารอในการส่งสินค้า	ทำการเพิ่มวันและเวลาในการทำงานของประตูผ่านแดน	บังคับใช้กฎใหม่กับประเทศสมาชิกให้เพิ่มวันและเวลาในการทำงานของประตูผ่านแดน	เพิ่มความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงาน ทำให้ความสามารถในการทำงานเพิ่มขึ้น

ที่มา : D. Tsamboulas et al. / Transportation Research Part A 41 (2007) 715–733

อีกทั้งยัง มีการพัฒนาโครงการ Marco Polo ในปี ค.ศ. 2003 เพื่อสนับสนุนการดำเนินการทางการค้าในตลาดให้บริการขนส่งสินค้า โครงการ Marco Polo ให้ความช่วยเหลือโครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในทุกๆ รูปแบบของการขนส่งสินค้า และให้ความช่วยเหลือแก่บริษัทและองค์กรทางการค้าในประเทศสมาชิกทุกประเทศในสหภาพยุโรปรวมถึงสมาชิกใหม่และประเทศผู้สมัครเข้าเป็นสมาชิก โครงการ Marco Polo ถือเป็นโครงการที่ดำเนินงานต่อเนื่องจากโครงการ PACT (Pilot Action for Combined Transport)

โครงการ Marco Polo มีจุดประสงค์เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืนเพื่อลดความแออัดของการจราจรบนถนน ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนการดำเนินการด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และตลาดอื่นๆที่ เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายในการปรับเปลี่ยนปริมาณสินค้าทางถนนระหว่างประเทศโดยรวมทั้งหมด 12 ล้านตัน-กิโลเมตรต่อปี ไปยังรูปแบบการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นๆ โดยมีการดำเนินการทั้งหมด 5 ประเภท ดังนี้

2.2.1) การดำเนินการเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดยจัดหาการช่วยเหลือเพื่อริเริ่มการให้บริการหรือพัฒนาการให้บริการที่มีอยู่แล้ว โดยโครงการเหล่านี้ควรมีเป้าหมายเพื่อเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนไปสู่รูปแบบการขนส่งอื่น โดยที่จะไม่ช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐาน แต่ให้ความช่วยเหลือด้ายบริการ โดยมีตัวอย่างการดำเนินการ เช่น การให้เงินช่วยเหลือสูงสุดเท่ากับ 1 ยูโรต่อ 500 ตัน-กิโลเมตร ที่เปลี่ยนจากการขนส่งสินค้าทางถนนไปใช้การขนส่งรูปแบบอื่น การให้เงินช่วยเหลือขั้นต่ำ 500,000 ยูโร สำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า อย่างน้อย 250 ล้านตัน-กิโลเมตร ตลอดอายุสัญญา โดยอัตราเงินช่วยเหลือไม่เกินร้อยละ 35 ของต้นทุนที่เป็นจริง การให้เงินช่วยเหลือมีระยะเวลาให้ถึง 3 ปี เป็นต้น และการสนับสนุนต้องไม่มากเกินไปจนทำให้เกิดการบิดเบือนทางการแข่งขัน อีกทั้งโครงสร้างต้องสามารถดำเนินต่อไปได้ภายหลังจากการช่วยเหลือทางการเงินเสร็จสิ้น

2.2.2) การดำเนินการเพื่อกระตุ้นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง มีจุดมุ่งหมายเพื่อเอาชนะอุปสรรคของโครงสร้างในตลาด (Structural Barriers in the Market) ซึ่งโครงการควรเป็นนวัตกรรมใหม่ และสามารถเอาชนะอุปสรรคได้ในทางปฏิบัติจริง โดยมีตัวอย่างการดำเนินการ อาทิเช่น การให้เงินช่วยเหลือขั้นต่ำ 2 ล้านยูโร โดยการให้เงินช่วยเหลือสูงสุดต้องไม่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง แต่การให้บริการต้องประสบผลความสำเร็จในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และอัตราการให้เงินช่วยเหลือสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 35 ของต้นทุนที่แท้จริง การพัฒนาหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยเหลือการบริการสามารถให้การส่งเสริมได้ โดยการช่วยเหลือมีระยะเวลาได้ถึง 5 ปี และโครงการต้องสามารถขยายผลหรือแพร่หลายต่อไปได้ โดยมีตัวอย่างโครงการในการดำเนินการ ได้แก่ การให้บริการขนส่งทางน้ำ

ภายในประเทศแบบบูรณาการ การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การแลกเปลี่ยนหน่วยสินค้าในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และระบบข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อถือได้

2.2.3) การดำเนินการเพื่อการเรียนรู้อย่างเป็นองค์รวม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความร่วมมือและแบ่งปันความรู้ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้และปฏิบัติได้ (Know – How) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการฝึกฝนร่วมกัน หรือแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เพื่อช่วยให้สามารถจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความซับซ้อนได้ โดยมีตัวอย่างการดำเนินการ อาทิเช่น การให้เงินช่วยเหลือขั้นต่ำ 250,000 ล้านยูโร และอัตราการให้เงินช่วยเหลือสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 50 ของต้นทุนที่แท้จริง การให้เงินช่วยเหลือมีระยะเวลาได้ถึง 2 ปี โดยโครงการต้องสามารถขยายผลหรือแพร่หลายต่อไปได้ และเป็นนวัตกรรมในระดับภาคพื้นยุโรป โดยมีตัวอย่างโครงการในการดำเนินการ ได้แก่ โครงการจัดตั้งศูนย์กลางการฝึกอบรมด้านการขนส่งในทวีปยุโรป การดำเนินการเพื่อการพัฒนาความเข้าใจของผู้ขนส่งเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การปรับเปลี่ยนขั้นตอนและการดำเนินงานของระบบการขนส่งให้เข้ากับความต้องการทางโลจิสติกส์ในปัจจุบัน การจัดทำแบบจำลองความร่วมมือและการพัฒนาศักยภาพของระบบการขนส่งทางราง

2.2.4) การดำเนินการเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางทะเล มีจุดมุ่งหมายเพื่อการเปลี่ยนจากการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งทางทะเลระยะสั้น หรือการประสานการขนส่งทางทะเลระยะสั้นกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยมีตัวอย่างการดำเนินการ เช่น การให้เงินช่วยเหลือสูงสุดเท่ากับ 1 ยูโร ต่อ 500 ตัน-กิโลเมตร แต่ไม่เกินอัตราร้อยละ 35 ของต้นทุนที่แท้จริงในการเปลี่ยนการขนส่งจากทางถนน การให้เงินช่วยเหลือขั้นต่ำ 2.5 ล้านยูโร เพื่อส่งผลให้เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งอย่างน้อย 1.25 พันล้านตัน – กิโลเมตร ตลอดอายุสัญญา มีมาตรการขั้นเตรียมการและความช่วยเหลือทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน สามารถให้การสนับสนุนได้และการให้เงินช่วยเหลือมีระยะเวลาได้ถึง 5 ปี โดยโครงการต้องสามารถขยายผลหรือแพร่หลายต่อไปได้ และต้องสามารถดำเนินต่อไปได้หลังจากการช่วยเหลือด้านการเงินสิ้นสุด

2.2.5) การดำเนินการเพื่อการหลีกเลี่ยงการจราจร มีจุดมุ่งหมายเพื่อรวบรวมการขนส่งไปสู่โลจิสติกส์การผลิต เพื่อหลีกเลี่ยงสัดส่วนขนาดใหญ่ของการขนส่งทางถนน ซึ่งการกระทำเหล่านี้จะแตกต่างจากการปฏิบัติในส่วนอื่นๆ ของมาร์โค โปโล เนื่องจากการปฏิบัติในส่วนนี้จะมุ่งเน้น ไปที่การหลีกเลี่ยงการขนส่งทางถนนมากกว่าการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนน โดยมีตัวอย่างการดำเนินการ เช่น การให้เงินช่วยเหลือขั้นต่ำ 1 ล้านยูโร สำหรับการหลีกเลี่ยงการขนส่งสินค้าทางถนนอย่างน้อย 5 ล้านตัน – กิโลเมตร หรือ 25 ล้านคัน – กิโลเมตร การให้เงินช่วยเหลือสูงสุด 1 ยูโร ต่อ 500 ตัน – กิโลเมตร หรือ 25 คัน – กิโลเมตร โดยไม่เกินร้อยละ 35 ของต้นทุนที่แท้จริง จากการหลีกเลี่ยงการขนส่งสินค้าทางถนน มีมาตรการขั้นเตรียมการและความช่วยเหลือทางด้านโครงสร้างพื้นฐานสามารถให้การสนับสนุนได้ และการให้เงินช่วยเหลือมีระยะเวลาได้ถึง 5 ปี ซึ่งผลของโครงการต้องกระจายไปสู่พื้นที่ต่างๆ และต้องนำไปสู่การลดจราจรอย่างเหมาะสมอย่างน้อยร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าที่ให้บริการขนส่งทางถนนที่มีอยู่จริงในโลจิสติกส์การผลิต

3) การพัฒนาองค์กรบูรณาการขนส่งสินค้า (Freight Integrators)

องค์กรบูรณาการขนส่งสินค้า (Freight Integrators) คือ บริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้าจากประตูถึงประตู (Door to door) อย่างครบวงจร รวบรวมและคัดเลือกรูปแบบการขนส่งต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืนสูงสุดในการให้บริการและไม่คำนึงถึงรูปแบบการขนส่งสินค้ารูปแบบใดรูปแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ในรายงานของ ZLU (2003) ได้มีการศึกษาเรื่องนี้อย่างละเอียดรวมถึงอธิบายประเภทของการตลาดของการขนส่งสินค้าต่างๆ เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) บริษัทนายหน้าการตลาดของการขนส่งสินค้า

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Marketing Companies : IMC) และได้สรุปปัญหาและเสนอแนะแนวทางเพื่อการสนับสนุนพัฒนาบริษัทบูรณาการการขนส่งสินค้าเชิงองค์กรดังต่อไปนี้

3.1) การจัดตั้งศูนย์กลางเพื่อการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

3.1.1) สนับสนุนการขนส่งทางทะเลระยะสั้น การขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการขนส่งทางราง รวมถึงการปรับปรุงภาพลักษณ์ของระบบขนส่งทั้ง 3 รูปแบบ

3.1.2) สนับสนุนแนวคิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เผยแพร่ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3.1.3) เผยแพร่ข้อมูลโดยละเอียดในการในการให้บริการในเส้นทางต่างๆ และข้อมูลจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ

3.1.4) เผยแพร่ข้อมูลโดยละเอียดเกี่ยวกับความถี่ในการให้บริการ ระยะเวลาในการรอคอย (Lead Time) ผู้ให้บริการและช่วงเวลาในการให้บริการ

3.1.5) สนับสนุนการวางแผนและการจัดทำรายละเอียดโครงการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่างๆ

3.2) จัดทำ Web Site เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยข้อมูลที่แสดงบน Web Site ควรประกอบด้วย รายละเอียดในการให้บริการ ข้อมูลความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ ข้อมูลตารางเวลาและระยะเวลาในการรอคอย ข้อมูลช่วงราคาในการให้บริการ ข้อมูลสถานที่ติดต่อในการให้บริการและผู้ปฏิบัติการขนส่งสินค้า ข้อมูลจุดเชื่อมต่อไปยังศูนย์กลางการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3.3) จัดรางวัลประจำปีให้แก่บริษัทที่มีผลงานเด่น เพื่อเป็นการสนับสนุนภาพลักษณ์ที่ดีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลงานของบริษัทที่มีผลงานดีเด่นในรูปแบบวิธีปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ทางด้านโลจิสติกส์หรือจัดทำกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ประสบความสำเร็จ

3.4) สนับสนุนการศึกษาและฝึกอบรมทางวิชาชีพการบูรณาการขนส่งสินค้า โดยการจัดตั้งโครงการที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการ Leonardo da Vinci ในการพัฒนาโครงสร้างทางการศึกษาและฝึกอบรมวิชาชีพทางการบูรณาการขนส่งสินค้า โครงการดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อจัดทำหลักสูตรการอบรมทางวิชาชีพการบูรณาการขนส่งสินค้า จัดทำรายละเอียดเนื้อหาและแนวทางในการฝึกอบรมระหว่างการทำงานวิจัยการลงมือปฏิบัติในระบบการศึกษาของประเทศ ทดลองหลักสูตรในโครงการโรงเรียนนำร่อง ผลักดันให้เกิดการยอมรับทางกฎหมายและการยอมรับวิชาชีพ และสนับสนุนการศึกษารูปแบบใหม่

4) การพัฒนาด้านการดำเนินงานและบริหารจัดการ

รายงานสมุดปกขาวของยุโรป (European Commission, 2001) ได้เสนอแนวทางที่น่าสนใจอีกแนวทางหนึ่ง คือ การส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานของหน่วยบรรทุก เช่น คอนเทนเนอร์ หรือพาเลต (Pallets) ทั้งนี้การส่งเสริมมาตรฐานของหน่วยรถบรรทุกจะทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับความนิยมมากขึ้นเนื่องจากอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าจากรูปแบบหนึ่งไปยังอีกรูปแบบหนึ่ง

มีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งรายงานของ ZLU (2003) ได้กล่าวถึงการจัดมาตรฐานในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้อย่างละเอียด โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

4.1) การจัดมาตรฐานหน่วยสินค้าในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยจัดตั้งองค์กร European Palette – Pool เพื่ออำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนพาเลตภายในประเทศและระหว่างประเทศทั้งแบบกล่องและแบบแบนได้อย่างรวดเร็วและสะดวกขึ้น โดยประเภทของพาเลตสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ พาเลตสำหรับสินค้า (Cargo) พาเลตสำหรับแคร่รถไฟ (Wagon) และพาเลตสำหรับคอนเทนเนอร์

4.2) การจัดมาตรฐานการรับรองและการชี้วัดคุณภาพของบริษัทบูรณาการการขนส่งสินค้า บริษัทบูรณาการขนส่งสินค้าสามารถใช้ระบบการรับรองคุณภาพต่างๆ เช่น ISO9000 ISO14000 และระบบ EMAS ในการรับรองคุณภาพในการให้บริการโดยรวม และการจัดการทางด้านสิ่งแวดล้อมได้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ทั้งสองระบบนี้ไม่สามารถใช้ในการชี้วัดคุณภาพของบริษัทบูรณาการการขนส่งสินค้าได้ การชี้วัดระดับคุณภาพของบริษัทบูรณาการการขนส่งสินค้านั้นจำเป็นต้องประกอบด้วย รายละเอียดตัวชี้วัดคุณภาพที่จำเป็น คำจำกัดความของตัวชี้วัดทางคุณภาพที่จำเป็น การพัฒนาฐานข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ การระบุคุณสมบัติที่จำเป็นในการได้รับการอนุมัติเป็นบริษัทบูรณาการการขนส่งสินค้า การจัดทำเครื่องหมายและใบรับรอง การจัดทำกระบวนการในการชี้วัดบริษัทบูรณาการการขนส่งสินค้า การจัดตั้งองค์กรอิสระในการชี้วัดบริษัทบูรณาการการขนส่งสินค้า

4.3) การจัดมาตรฐานการจัดเก็บเอกสาร ในรายงาน Consultation Paper : Integrator Action Plan (European Commission, 2003) ได้กล่าวถึงการจัดมาตรฐานการจัดเก็บเอกสารและการจัดมาตรฐานระบบข้อมูลในส่วนของการจัดมาตรฐานในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนี้ การจัดเอกสารในรูปแบบการขนส่งทุกๆ รูปแบบควรทำให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และควรมีการสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ในกรณีที่เป็นไปได้ การจัดมาตรฐานการจัดเอกสารจะทำให้การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความยุ่งยากน้อยลงและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งโดยการลดข้อผิดพลาดและความล่าช้าในการจัดส่ง

4.4) การจัดมาตรฐานระบบข้อมูล การพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการสนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลของระบบการขนส่งต่างๆ และการจัดทำข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อช่วยในการวางแผน การสั่งจองสินค้า การติดตามสินค้า และการรองรับที่เหมาะสมในภาวะฉุกเฉินรวมถึงการบูรณาการระบบข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้ากับระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ระบบการจัดการจราจร ระบบการจัดการสินค้าคงเหลือ และระบบการจัดการภาษีศุลกากร อย่างไรก็ตาม การจัดทำมาตรฐานระบบข้อมูลควรกระทำควบคู่ไปกับการทบทวนข้อบังคับทางศุลกากรและข้อกำหนดทางด้านความปลอดภัยต่างๆ

5.5 บริบทการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ที่น่าสนใจ

ส่วนนี้จะกล่าวถึง บริบทการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน อาทิ การเปลี่ยนแปลงทางด้านกิจกรรมทางโลจิสติกส์ต่างๆ หรือการนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการดำเนินกิจกรรม โดยส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต มีดังต่อไปนี้

(1) Logistics Outsourcing เป็นกระบวนการจัดหาบริการด้านโลจิสติกส์จากภายนอกเข้ามาดำเนินการในกิจกรรมโลจิสติกส์ของบริษัท โดยจะทำให้องค์กรเล็กลงแต่มีความคล่องตัวมากขึ้นและสามารถเน้นการดำเนินการเฉพาะแต่กิจกรรมที่เป็นกิจกรรมหลักซึ่งองค์กรมีความถนัดทำให้สามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันหรือเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำนวนมากที่ทำหน้าที่ดูแลกิจกรรมโลจิสติกส์ให้กับผู้ผลิตสินค้า ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์กลุ่มนี้ส่วนมากจะเป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่สามารถให้บริการในลักษณะ 3PL หรือ 4PL

(2) Digital Market / B2C Market / e-Market Place ถือเป็นพื้นที่ใหม่ในการสร้างความมีตัวตนให้กับสินค้าและบริการผ่านอินเตอร์เน็ต ซึ่งปัจจุบันมีแนวโน้มการใช้งานสูงขึ้นเนื่องจากมีความสะดวกสบาย สามารถเข้าถึงข้อมูลสินค้าได้ง่าย และราคาสินค้าที่จูงใจ ทั้งนี้ จากคำสั่งซื้อผ่านระบบ Digital ส่งผลให้ระบบโลจิสติกส์ในการกระจายสินค้าเปลี่ยนไปเป็นแบบ **Door to Door Delivery / Express Service / Direct Sales Market** ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าพัสดุที่มีปริมาณและน้ำหนักไม่มาก แต่ต้องการความรวดเร็ว ความถูกต้องและความปลอดภัยของสินค้าสูง อีกทั้งในปัจจุบันมีการพัฒนาเข้าสู่การทำธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) มากขึ้น

(3) Logistics Tech-Start Up ปัจจุบันมี Start Up สาขาต่างๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากรวมทั้งสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม ในธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยเงินทุนจำนวนมากซึ่งกลุ่ม Start-Up ถึงแม้จะมีรูปแบบหรือแนวความคิดเชิงธุรกิจที่สร้างสรรค์ แต่มักพบกับปัญหาด้านการลงทุนและไม่ประสบผลสำเร็จ ทำให้กลุ่ม Logistics Tech-Start Up ส่วนใหญ่ที่มีแนวความคิดในการพัฒนาธุรกิจด้วยการใช้ Online Market ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางและ Matching ระหว่าง Supply กับ Demand

(4) Emerging Logistics Technology เป็นส่วนของการพัฒนาและปรับใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ดังนี้

1) แอพพลิเคชั่นบนอุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ (Mobile Applications) แนวโน้มการใช้งานสมาร์ทโฟนเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนา Mobile Applications และเทคโนโลยีของสมาร์ทโฟน ทำให้ผู้ใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่มีแนวโน้มใช้โปรแกรมต่างๆ เพื่อตอบสนองกิจกรรมในชีวิตประจำวัน เช่น ทำธุรกรรมทางการเงิน เชื่อมต่อและสืบค้นข้อมูลบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ชมภาพยนตร์ ฟังเพลง หรือแม้แต่การเล่นเกมซึ่งมีทั้งออนไลน์และออฟไลน์ เป็นต้น ด้วยอัตราการขยายตัวด้านการใช้งานอุปกรณ์เคลื่อนที่ ทำให้บริษัทชั้นนำด้านโทรศัพท์มือถือหลายแห่งหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาโปรแกรมบนโทรศัพท์มือถือ โดยเชื่อว่าจะมีอัตราการดาวน์โหลดเพื่อใช้งานที่เติบโตอย่างเห็นได้ชัด

2) Cloud Technology เป็นเทคโนโลยีที่ทำให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงข้อมูลทุกที่ ทุกเวลา และทุกอุปกรณ์ โดยมีการขยายขอบเขตการใช้งานจากระดับบุคคล ไปสู่การใช้งานในระดับองค์กร ไม่ว่าจะเป็นองค์กรขนาดเล็ก และขนาดใหญ่มากขึ้น การขยายตัวดังกล่าวทำให้เกิดแนวคิดการใช้งานผ่าน Cloud Technology แพร่หลายมากขึ้น อีกทั้งยังสามารถลดเงินลงทุนด้าน IT ขององค์กรทั้งในส่วนของ Hardware และ Software องค์กรจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับระบบ IT ได้อย่างะดวกรวดเร็วจากการไม่มีข้อจำกัดดังกล่าว

3) Drone หรือ อากาศยานไร้คนขับ คือ อากาศยานที่ไม่ต้องมีมนุษย์ขึ้นไปบังคับการบิน แต่ใช้วิธีควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์จากระยะไกล แต่เดิมโดรนถูกใช้ในกิจกรรมทางการทหารเป็นส่วนมาก แต่ในปัจจุบันโดรนถูกใช้ทำประโยชน์ในหลายๆ ธุรกิจ เช่น ธุรกิจการเกษตร ธุรกิจภาพยนต์ รวมทั้งธุรกิจโลจิสติกส์ ตัวอย่างเช่น เมื่อปลายปี พ.ศ. 2556 ทางบริษัท Amazon ได้เริ่มทดสอบการส่งสินค้าด้วยโดรน ซึ่งสามารถขนส่งพัสดุที่มีน้ำหนักประมาณ 2.3 กิโลกรัม บินไปส่งสินค้าถึงหน้าบ้านผู้สั่งของภายในรัศมี 16 กิโลเมตร รอบคลังสินค้า แต่ด้วยติดปัญหาทางกฎหมายและต้องขออนุมัติจากองค์การการบินสหรัฐอเมริกา (FAA) จึงคาดว่าจะสามารถนำมาใช้ได้จริงในอีก 4-5 ปี สำหรับบริษัท DHL เริ่มนำโดรนมาใช้ในการส่งสินค้าประเภทยาจากท่าเรือ Norddeich ในเยอรมนี ไปยังเกาะ Jurist ในทะเลเหนือเป็นระยะทาง 7.5 ไมล์ นับเป็นเส้นทางแรกที่เริ่มใช้การขนส่งสินค้าด้วยโดรนในยุโรป



รูปที่ 5.5-1 ภาพแสดงการใช้โดรนในการขนส่งสินค้าของบริษัทโลจิสติกส์

4) เทคโนโลยีคิวอาร์โค้ด (QR Code) QR Code ย่อมาจาก Quick Response Code คือ บาร์โค้ด 2 มิติ (2 Dimension Barcode) ชนิดหนึ่งที่ประกอบด้วยมอดูลสีดำเรียงตัวกันมีสัณฐานสี่เหลี่ยม มีพื้นหลังสีขาว สามารถอ่านได้ด้วยเครื่องสแกนคิวอาร์ในโทรศัพท์มือถือที่มีกล้องหรือสมาร์ทโฟน เพื่อถอดข้อมูลต่างๆ เช่น ข้อความ เบอร์โทรศัพท์ URL เพื่อเชื่อมโยงไปยังเว็บไซต์ QR Code ตัวอย่างการนำเทคโนโลยี QR Code มาประยุกต์ใช้ อาทิ ระบบการตรวจสอบย้อนกลับในการส่งออกผักสด โดยเทคโนโลยี QR Code เป็นเครื่องมือในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้า และสามารถตรวจสอบสินค้าเพื่อค้นหาแหล่งที่มาของผลผลิต กระบวนการผลิต ตั้งแต่ฟาร์ม โรงคัดบรรจุ รวมถึงการขนส่ง ได้อย่างรวดเร็ว สามารถหาสาเหตุของปัญหา เช่น สารตกค้าง ศัตรูพืช ลดความเสี่ยงของการขยายตัวของปัญหา และสามารถหาแหล่งที่มาของผักสดได้ว่ามาจากแหล่งใด ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2557 สภาหอการค้าไทยร่วมกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) และสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (สทอภ.) สร้างมาตรฐาน ThaiGAP ควบคุมความปลอดภัยผักผลไม้ไทยตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ พร้อมระบบตรวจสอบย้อนกลับด้วย QR Code เจาะลึกทุกขั้นตอนการผลิตด้วยข้อมูลภูมิสารสนเทศ สร้างความเชื่อมั่นให้ผู้บริโภคโดยมีพิกัดแปลงเกษตร ข้อมูลเกษตรกร ข้อมูลสินค้า ข้อมูลโรงคัดบรรจุสินค้า สถานที่ขายสินค้าระบุชัดเจนอยู่ภายในโปรแกรม เพียงผู้บริโภคสแกน QR Code ข้อมูลทั้งหมดก็จะปรากฏอยู่ที่หน้าจอสมาร์ทโฟน ที่นอกจากจะทำให้เกิดความมั่นใจของผู้บริโภคแล้ว ยังทำให้ผู้ประกอบการเกษตรได้รับความเชื่อถืออีกด้วย ตัวอย่างการนำ QR Code มาประยุกต์ใช้แสดงได้ดังภาพ 5.5-2



รูปที่ 5.5-2 ภาพแสดงการประยุกต์ใช้ QR Code

5) แนวคิด Industry 4.0 เป็นการบูรณาการโลกของการผลิตเข้ากับการเชื่อมต่อทางเครือข่ายในรูปแบบ “The Internet of Things (IoT)” คือการทำให้กระบวนการผลิต/สินค้าเชื่อมกับเทคโนโลยีดิจิทัล ยกตัวอย่างเช่น การมีระบบป้อนข้อมูลให้เครื่องจักรสามารถผลิตสิ่งของตามการสั่งออนไลน์จากผู้บริโภคโดยตรง การใส่ตัวส่งข้อมูลในเครื่องใช้ไฟฟ้าเพื่อประมวลสถิติการใช้และแจ้งโดยอัตโนมัติกลับไปยังโรงงานเมื่อเกิดปัญหาทางเทคนิค การใช้คอมพิวเตอร์ขนาดเล็กมากตรวจสอบภายในสุขภาพในร่างกาย ฯลฯ แนวทาง Industry 4.0 มีเรื่องสำคัญๆที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีที่ทันสมัยและก้าวหน้าอยู่ด้วยกัน 9 ประเด็น ได้แก่ 1) การใช้หุ่นยนต์อัตโนมัติช่วยในการผลิต (Autonomous Robots) มาเป็นผู้ช่วยในการผลิต 2) จำลองสถานการณ์ (Simulation) เพื่อทดสอบหรือทดลองสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ 3) การบูรณาการเชื่อมโยงระบบต่างๆ เข้าด้วยกัน (System Integration) 4) ความสามารถของการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทำให้เกิดอุปกรณ์อัจฉริยะ (Internet Of Things) 5) ความปลอดภัยด้านไซเบอร์และข้อมูลดิจิตอล (Cybersecurity) 6) การเก็บข้อมูลและประมวลผลผ่านระบบคลาวด์หรือออนไลน์ต่างๆ (Cloud Computing) 7) การขึ้นรูปชิ้นงานด้วยเนื้อวัสดุ Additive Manufacturing เช่น การขึ้นรูปชิ้นงานในเครื่องพิมพ์ 3 มิติ 8) เทคโนโลยี Augmented Reality (AR) ที่ผสานเอาโลกแห่งความเป็นจริงเข้ากับโลกเสมือนโดยผ่านอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ทีวี 3 มิติ เครื่องเล่นเกม และ 9) ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big data) คือชุมนุมของชุดข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และซับซ้อน มีทั้งการบันทึกและจัดเก็บ การค้นหา การแบ่งปัน และการวิเคราะห์ข้อมูล

(5) บทบาทของบริษัทต่างชาติ ที่เข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการไทยด้วยการจัดตั้งบริษัทในลักษณะหาหุ้นส่วนบุคคลสัญชาติไทยเข้ามาถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 และอีกร้อยละ 49 เป็นของนักลงทุนชาวต่างชาติ ทำให้ตลาดมีการแข่งขันที่สูงขึ้น ซึ่งส่งผลเสียแก่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ที่ยังไม่มีความพร้อมในการแข่งขัน แต่มีส่วนข้อดี คือ การนำเอาเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาพัฒนามาตรฐานธุรกิจ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยเร่งการพัฒนาและปรับตัวให้พร้อมกับการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยพบว่า กลุ่มธุรกิจที่ต่างชาติมีการถือหุ้นโดยส่วนใหญ่ 10 ธุรกิจ คือ โรงแรม ร้านอาหาร ซื้อขายให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ นายหน้าค้าอสังหาริมทรัพย์ รถเช่า สปา ร้านขายของที่ระลึก ธุรกิจขายปลีกผ่านอินเทอร์เนต ธุรกิจขายตรง และสินค้าเกษตร โดยในปัจจุบันพบว่า นักลงทุนชาวจีนมาลงทุนในประเทศไทยสูงขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวและการบริโภคในประเทศจีน โดยเข้ามาดำเนินธุรกิจในลักษณะควบคุมกิจกรรมตลอดห่วงโซ่อุปทานของสินค้าบางชนิด อาทิเช่น ทุเรียน ซึ่งมีความต้องการสูงมากในประเทศจีน โดยมีการลงทุนให้แก่เกษตรกรในการปลูกและดูแลผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่ต้องการตั้งแต่ก่อนการปลูก และเมื่อผลผลิตออกจะต้องทำการขายให้แก่ผู้ให้เงินลงทุนเท่านั้น ซึ่งทำให้เกษตรกรไม่ต้องแบกรับความเสี่ยงต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งหาตลาดในการรองรับสินค้า ส่วนด้านการท่องเที่ยวพบว่ามีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวตลอดห่วงโซ่อุปทานทั้งในธุรกิจโรงแรม บริษัททัวร์ ร้านอาหาร หรือบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทำให้ประเทศไทยไม่ได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ โดยอาจได้รับผลประโยชน์เพียงบางส่วน เช่น การจ้างงาน การใช้วัตถุดิบภายในประเทศ เป็นต้น ดังนั้น จึงต้องมีการศึกษาผลกระทบและความได้เปรียบเสียเปรียบจากการลงทุนของบริษัทต่างชาติ อย่างจริงจัง รวมทั้งหามาตรการในการรับมือ หรือวิธีการแก้ไข เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างสูงสุด

(6) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนันสนุนภาคบริการ เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางด้านการบริการของภูมิภาค ทั้งด้านการท่องเที่ยว การบริการด้านการแพทย์และสุขภาพ (Healthcare & Wellness) รวมทั้งการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เป็นต้น เพื่อเป้าหมายการหลุดพ้นจากการเป็นประเทศรายได้ปานกลาง โดยจำเป็นต้องพัฒนาสัดส่วนมูลค่าภาคบริการต่อ GDP ให้มีค่าสูงขึ้นกว่าปัจจุบัน ซึ่งโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนหนึ่งในการสนันสนุนและขับเคลื่อนในหลายภาคบริการ เช่น การขนส่งผู้โดยสารในธุรกิจท่องเที่ยวที่อาจพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบขนส่งสินค้า รวมทั้งการขนส่งยาและเวชภัณฑ์ในธุรกิจด้านการแพทย์และสุขภาพที่ต้องอาศัยความตรงต่อเวลาและการควบคุมอุณหภูมิ เป็นต้น

5.6 บทสรุปปัจจัยจากบริบทที่มีผลต่อการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะถัดไป

ภายหลังการศึกษาบริบทต่างๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะถัดไป ทั้งในระดับโลก ภูมิภาค อนุภูมิภาค และนโยบายระดับประเทศ รวมถึงบริบทที่เปลี่ยนไปในระดับโซ่อุปทาน ที่ปรึกษาสามารถสรุปออกมาเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อการกำหนดนโยบาย หรือทิศทางการพัฒนาต่างๆ ของประเทศ โดยสามารถแบ่งกลุ่มปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่ม มีปัจจัยรวมทั้งสิ้น 15 ปัจจัย ดังต่อไปนี้

5.6.1 ปัจจัยภายนอกประเทศ

ปัจจัยภายนอกประเทศเกิดจากบริบทการเปลี่ยนแปลงจากภายนอกประเทศ ที่ไม่สามารถควบคุมได้ โดยสามารถแบ่งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีความสำคัญ ทั้งสิ้น 6 ปัจจัย ดังนี้

(1) AEC และการเปิดเสรีภาคบริการ

ในปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามในกรอบความตกลงการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS) ซึ่งสถานะล่าสุดได้ลงนามข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 9 AFAS เป็นการขยายความร่วมมือด้านการค้าบริการ ลดอุปสรรคด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิก และเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกลุ่มเศรษฐกิจให้มากขึ้น ซึ่งหนึ่งในธุรกิจบริการที่มีความสำคัญ คือ ธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ การเปิด AFAS จะทำให้ประเทศในอาเซียนสามารถเข้ามาลงทุนทำธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ได้อย่างเสรีมากขึ้น ก่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น ซึ่งประเทศไทยควรต้องเสริมสร้างความแข็งเกร่ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการไทย รวมถึงการหาโอกาสหรือช่องทางการค้าเพื่อเข้าไปพัฒนาธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศภูมิภาคอาเซียนที่อยู่ในกรอบข้อตกลง AFAS

(2) Green Logistics/Green Supply Chain

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ถือเป็นบริบทใหม่ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ โดยถูกหยิบยกให้เป็นประเด็นสำคัญในในเวทีโลกมาซักระยะหนึ่ง ซึ่งนานาประเทศต่างให้ความสำคัญกับปัญหาภาวะโลกร้อน (Global Warming) การปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมถึงบรรจุภัณฑ์ที่ไปทำลายทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะในสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม การค้า และการบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเริ่มนำประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมมาเป็นอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี (NTB) เพิ่มขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยควรต้องเริ่มพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยสร้างความสมดุลระหว่างการควบคุมดูแลกิจกรรมโลจิสติกส์ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ควบคู่ไปกับการส่งเสริมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งแตกต่างกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั่วไปที่ให้ความสำคัญกับความรวดเร็ว การลดต้นทุน และคุณภาพการบริการ เท่านั้น โดยตัวอย่างแนวทางการพัฒนาในต่างประเทศ เช่น การสนับสนุนการเชื้อเพลิงทดแทนและเชื้อเพลิงสะอาด การกำหนดให้ใช้มาตรฐานเชื้อเพลิงและเครื่องยนต์ที่ปล่อยมลพิษน้อย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและนโยบายสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Switch/Shift) การใช้มาตรการส่งเสริมปกป้องและกำกับดูแลสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมของผู้บริโภคให้เกิดความต้องการเชิงอนุรักษ์ (Green Demand) ที่จะสามารถขับเคลื่อนสินค้าและบริการสู่แนวทางการรักษาสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน

(3) การย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

ภายหลังจากที่ไทยถูกยกเลิกสิทธิพิเศษทางการค้า GSP ประกอบกับนโยบายผลักดันจากภาครัฐในการขึ้นค่าแรง 300 บาท ที่ทำให้ต้นทุนการผลิตในหลายอุตสาหกรรมสูงขึ้นมาก จนทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตของโรงงานอุตสาหกรรมในหลายอุตสาหกรรมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีต้นทุนในการดำเนินการต่ำกว่า ส่งผลถึงนโยบายภาครัฐในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันที่ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ที่ทันสมัย เปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจจากการพึ่งพาการผลิตไปสู่การผลิตสมัยใหม่ที่ใช้ความรู้การผลิตขั้นสูง เพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มของสินค้า โดยเน้นที่การลงทุนการพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการ อย่างไรก็ตาม การย้ายฐานการผลิตสามารถพิจารณาเป็นโอกาสที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเข้าไปมีบทบาทในประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น เช่นกัน

(4) การเปิดประเทศเมียนมา

ภายหลังการเลือกตั้งครั้งล่าสุดของประเทศเมียนมา ทำให้การส่งสัญญาณถึงการเปิดประเทศของเมียนมาอย่างเป็นทางการ รวมทั้งโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ 19 แห่ง ตามพื้นที่แนวชายแดนโดยเฉพาะที่ติดกับไทยและจีน เพื่อเป็นการกระตุ้นการส่งออก โดยนำร่องด้วยการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดเมียวดีเป็นแห่งแรก เพื่อพัฒนาการค้าชายแดนและการลงทุนระหว่างไทย – เมียนมา และรองรับการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก การเปิดประเทศเมียนมาทำให้เป็นโอกาสในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจโดยเฉพาะพื้นที่ฝั่งตะวันตกของไทยที่มีชายแดนติดเมียนมา

(5) การค้าชายแดนและขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

การค้าชายแดนและขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมีแนวโน้มที่จะเป็นฟันเฟืองสำคัญในการพัฒนาประเทศและความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ด้วยข้อตกลงต่างๆ ที่มีความคืบหน้าไปมาก ทั้งข้อตกลง GMS CBTA รวมทั้งความตกลงระหว่างประเทศซึ่งสมประโยชน์ต่อทั้งสองฝ่าย ประกอบกับประเทศเพื่อนบ้านของไทยเริ่มก้าวเข้าสู่ยุคของการพัฒนาอุตสาหกรรมบนพื้นฐานแรงงาน ประชาชนเริ่มมีกำลังซื้อมากขึ้น และมีความต้องการบริโภคสินค้าจากไทยจำนวนมาก รวมทั้ง การเชื่อมโยงเศรษฐกิจสู่สองประเทศมหาอำนาจของโลกคือ จีนและอินเดีย ยิ่งเป็นแรงกระตุ้นให้การค้าชายแดนและขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยมีความสำคัญมากขึ้น

(6) บทบาทของประเทศจีนสู่ผู้นำโลก

ด้วยการพัฒนาอย่างรวดเร็วของประเทศจีนทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า และการเมือง ทำให้ประเทศจีนกลายเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภคที่สำคัญของโลกที่นานาประเทศให้ความสนใจและต้องการสานสัมพันธ์อันดีด้วยจนเรียกได้ว่าประเทศจีนก้าวเข้าสู่ความเป็นผู้นำเศรษฐกิจของโลก โดยนโยบายสำคัญในช่วงที่ผ่านมา คือ “One Belt and One Road” ที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต โดยจากสถานะในเวทีระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน การดำเนินยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะส่งผลดีต่อไทย รวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนในการยกระดับความร่วมมือและผลักดันการเข้าไปมีส่วนร่วมในธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ของจีน ในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินสำหรับการลงทุนเพื่อยกระดับและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและภูมิภาคในภาพรวม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนต่อการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในมิติต่างๆ ทั้งด้านกายภาพ (คมนาคมขนส่ง) และเชิงสถาบัน (กฎระเบียบข้อบังคับ) ตลอดจนประชาชนกับประชาชน อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป อย่างไรก็ตาม อาจต้องเผ้าระวังการดำเนินนโยบายของจีนอย่างใกล้ชิด ทั้งนโยบายการพัฒนาความเชื่อมโยงทางบก (Silk Road Economic Belt) ที่ทำให้เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างจีนและสหภาพยุโรป ที่ส่งผลกระทบต่อแนวคิดการพัฒนา North-South Economic Corridor รวมทั้งโครงการพัฒนาท่าเรือต่างๆ ที่มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงสินค้าจีนไปยังสหภาพยุโรปโดยผ่านประเทศไทย สำหรับนโยบายการพัฒนาความเชื่อมโยงทางทะเล (Maritime Silk Road) ถึงแม้จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางทะเลของอาเซียนเป็นสำคัญ แต่เป้าหมายการพัฒนาจะเป็นประเทศแถบช่องแคบมะละกาที่มีจุดยุทธศาสตร์ตามแนวเส้นทางการเดินเรือโลกที่สามารถควบคุมจังหวะของการเดินเรือระหว่างประเทศได้ ทั้งนี้ การสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานผ่าน AIIB ประเทศไทยจำเป็นต้องพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อมีส่วนร่วมในการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากนโยบาย One Belt and One Road อย่างแท้จริง

5.6.2 ปัจจัยภายในประเทศ

ปัจจัยภายในประเทศเกิดจากบริบทการเปลี่ยนแปลงจากภายในประเทศ เช่น นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ชาติ เป็นต้น โดยส่วนใหญ่เป็นปัจจัยที่ทางภาครัฐได้มีการจัดตั้งขึ้น โดยสามารถแบ่งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีความสำคัญ ทั้งสิ้น 6 ปัจจัย ดังนี้

(1) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

ประเทศไทยกำหนดพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ 10 พื้นที่ตามบริเวณด่านการค้าชายแดน ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกสูง ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษจะช่วยในการผลิตและการบริการเพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษยังมีส่วนช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคลดความเหลื่อมล้ำ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เพิ่มขีดความสามารถของประเทศ โดยในทุกพื้นที่เขตเศรษฐกิจจะมีอุตสาหกรรมและธุรกิจโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนา ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีบทบาทสำคัญในการเป็นแหล่งผลิตสินค้าและประตูการค้าในการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค

(2) ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor)

เป็นการต่อยอดการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ปัจจุบันฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศและเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน โดยประเทศไทยวางเป้าหมายการพัฒนา EEC ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เพื่อส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) โดยจะมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ และมีการดึงดูดนักลงทุนโดยให้สิทธิประโยชน์เพิ่มมากขึ้นจากเดิม ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจะมีบทบาทสำคัญต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต ทั้งในด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจ เกิดการจ้างงานใหม่ และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

(3) Digital Economy

การก้าวเข้าสู่ยุคการสื่อสารไร้พรมแดนอย่างสมบูรณ์ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนไปอย่างมาก การเข้าสู่ข้อมูลด้านการค้าและการบริการทำได้ง่ายขึ้น เกิดการปฏิวัติด้านการซื้อสินค้าและบริการ รูปแบบการลงทุนเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็นการทำธุรกรรมโดยผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) การพัฒนาระบบ NSW เพื่อรองรับบริบทดังกล่าวประเทศไทยจึงมีการปรับโครงสร้างส่วนราชการจากกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ไปสู่โครงสร้างใหม่และเปลี่ยนชื่อเป็นกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยมีการกำหนดแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาสนับสนุนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เศรษฐกิจและสังคมที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Digital Economy) จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือหลักในการสร้างสรรค์นวัตกรรมการผลิต การบริการ ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนสู่ยุคดิจิทัล

(4) การหลุดพ้นจากประเทศรายได้ปานกลาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้วยการพัฒนาธุรกิจบริการให้เป็นตัวขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ

ภาคบริการโดยรวมของไทยได้เพิ่มบทบาทต่อเศรษฐกิจไทยอย่างต่อเนื่อง รวมถึงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของภาคบริการ แต่อย่างไรก็ตาม ไทยยังไม่สามารถเพิ่มสัดส่วนภาคบริการต่อ GDP ให้อยู่ในระดับสูงเทียบเคียงกับประเทศที่พัฒนาแล้วที่ใช้ภาคบริการเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของระบบเศรษฐกิจ การจะทำให้ภาคบริการของไทยสามารถเติบโตได้อย่างมีศักยภาพ ภาครัฐจำเป็นต้องยกระดับภาคบริการของไทย

ให้ก้าวไปสู่ความเป็น Modern Services มากยิ่งขึ้น มีสนับสนุนภาคบริการทางด้านอื่นๆที่นอกเหนือจากธุรกิจการท่องเที่ยว เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและช่วยรองรับแรงกระแทกจากปัญหาวิกฤตต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้อย่างยั่งยืน

(5) นโยบายส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ประเทศไทยวางกลไกและมาตรการระยะยาวสำหรับขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคต เพื่อกำหนดทิศทางการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศทั้งในภาคการเกษตรภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน มีคุณภาพ และมีการสนับสนุนเศรษฐกิจภูมิภาคอย่างเป็นระบบ มีความต่อเนื่อง และยั่งยืน โดย 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายประกอบไปด้วยการต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) และพัฒนา 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) ซึ่งอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เป็นส่วนหนึ่งในเป้าหมายการพัฒนา ทั้งนี้ 10 อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและเป็นที่สนใจของนักลงทุนทั่วโลก ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของไทยในอนาคตต่อไป

(6) การเติบโตเมืองเศรษฐกิจชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดนของประเทศไทยมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบทบาทของเมืองชายแดนส่วนใหญ่เป็นทางด้านโลจิสติกส์และการค้าข้ามพรมแดนที่เชื่อมโยงกับฐานผลิตในภาคกลางของประเทศ แต่ยังไม่มีฐานการผลิตหลักในพื้นที่ แต่พื้นที่เมืองชายแดนมีจุดที่ตั้งที่ได้เปรียบในการเชื่อมโยงกับภูมิภาค จึงควรส่งเสริมการพัฒนาในลักษณะ คลัสเตอร์เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนใน/จังหวัดอื่นๆ เพื่อสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และเพื่อให้พื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนได้ โดยไม่ให้เป็นเพียงทางผ่านของสินค้า รวมถึงกระจายประโยชน์ในการพัฒนาและเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่

5.6.3 ปัจจัยในระดับโซ่อุปทาน

ปัจจัยการพัฒนาในระดับโซ่อุปทาน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของบริบทที่สำคัญในปัจจุบันของโซ่อุปทาน โดยสามารถแบ่งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีความสำคัญ ทั้งสิ้น 3 ปัจจัย ดังนี้

(1) Green Logistics

มุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้มีการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนของผู้ประกอบการ ซึ่งแนวคิดนี้ครอบคลุมทุกกิจกรรมของกระบวนการโลจิสติกส์ ได้แก่ การจัดหาวัตถุดิบ การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ กระบวนการผลิต การกระจายสินค้า การขนส่ง ตลอดจนการจัดการผลิตภัณฑ์ที่ใช้งานไม่ได้หรือหมดอายุการใช้งานกลับคืนสู่ผู้ผลิต (Reverse Logistics) โดยแนวทางในการพัฒนาในระดับโซ่อุปทานในต่างประเทศส่วนใหญ่เกิดจากความสมัครใจที่มีเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานระยะยาวหรือเพื่อให้ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี เช่น การใช้เชื้อเพลิงทดแทน (Alternative Fuels) การเพิ่มประสิทธิภาพยานพาหนะในการขนส่ง การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Switch/Shift) การบริหารจัดการเส้นทางการขนส่งเพื่อลดระยะทาง การอบรมพนักงานขับรถ (Driver Training) การพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยมีเครื่องหมายฉลากเขียวรับรอง (Green Label) การพัฒนาคลังสินค้าสีเขียว (Green Warehouse) และการพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Packaging) เป็นต้น

(2) Cross Border Logistics

ในการพัฒนาการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจะต้องพัฒนาความเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมกับการพัฒนากฎระเบียบ/ข้อตกลงระหว่างประเทศให้สามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่ง พร้อมทั้งพัฒนาผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในการดำเนินการ โดยแนวทางในการพัฒนาของภาคเอกชนในต่างประเทศ เช่น การสร้างเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศ (Business Network / Alliance) และการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการ อาทิ ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS Tracking) ระบบติดตามสินค้าด้วยอาร์เอฟไอดี (RFID) อุปกรณ์ควบคุมการเปิดปิดตู้สินค้า (E – Lock / E – Seal) กล้องบันทึกและกล้องวงจรปิด ระบบปฏิบัติการบริหารการขนส่ง (Transport Management System : TMS) และระบบจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System : WMS) เป็นต้น สำหรับตัวอย่างการดำเนินงานภาครัฐในต่างประเทศเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เช่น การจัดตั้งองค์กรขับเคลื่อนการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ การพัฒนามาตรการหรือโครงการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศช่วยในการกำกับดูแลและบริหารจัดการ อาทิระบบการออกของอัตโนมัติ ระบบข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ ระบบขนส่งอัจฉริยะ

(3) Multimodal Logistics

ในการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องพัฒนาความเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐานและประสิทธิภาพในการขนส่งของแต่ละโหมดการขนส่ง ซึ่งจะผลถึงประสิทธิภาพและต้นทุนรวมในการขนส่ง รวมทั้งพัฒนากฎระเบียบที่สนับสนุนการดำเนินงาน และการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการให้สามารถดำเนินการได้ เป้าหมายหนึ่งของการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ไปยังรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดกว่า เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยตัวอย่างมาตรการภาครัฐในต่างประเทศที่ใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนา เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและจุดเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพที่จูงใจให้ผู้ประกอบการสนใจการขนส่งทางเลือก การกำหนดนโยบายในการพัฒนาที่ชัดเจนและสอดคล้องในทุกโหมดการขนส่ง การส่งเสริมภาคเอกชนให้ดำเนินการในลักษณะบูรณาการการขนส่งสินค้า (Freight Integrators) ที่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าจากประตูถึงประตู (Door to door) อย่างครบวงจร และการพัฒนาด้านการดำเนินงานและบริหารจัดการ เช่น การจัดมาตรฐานหน่วยสินค้าในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การจัดมาตรฐานชี้วัดคุณภาพของบริษัทผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การกำหนดมาตรฐานการจัดเก็บเอกสาร และฐานข้อมูล เป็นต้น

5.6.4 ปัจจัยอื่นๆ

(1) การขยายตัวของการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

การขนส่งทางอากาศในภูมิภาคมีการขยายตัวเป็นอย่างมากโดยเฉพาะหลังจากการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ส่งผลให้การเดินทางและการขนส่งทางอากาศระยะใกล้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ประกอบกับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและเป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านการบินส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ทั้งนี้ การขนส่งทางอากาศโดยส่วนใหญ่ยังคงมุ่งเน้นไปที่การขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก แต่หากพิจารณาด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศถือว่ามีปริมาณไม่มากนัก โดยประเทศไทยควรใช้จุดแข็งจากการเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปัจจุบันเป็นฐานในการพัฒนาต่อยอดสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาคในอนาคต ต่อไป

(2) การเปลี่ยนโครงสร้างและสัดส่วนตลาดการค้าหลักของไทย

รูปแบบการขนส่งและกระบวนการทางโลจิสติกส์จะถูกออกแบบให้เหมาะสมกับรูปแบบการค้าเสมอ โดยจากสภาพเศรษฐกิจของโลกที่ซบเซาส่งผลให้การส่งออกของไทยชะลอตัวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา ซึ่งต้องใช้ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่รองรับการขนส่งระยะไกล เช่น การขนส่งทางเรือและทางอากาศเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันประเทศไทยมีสัดส่วนการส่งออกส่วนใหญ่ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศในทวีปเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งมีระยะทางการขนส่งสั้นกว่าเดิมมาก รวมทั้งปลายทางการขนส่งบางส่วนมีดินแดนที่ติดต่อกัน ส่งผลต่อการพัฒนารูปแบบการขนส่งในอนาคตที่ต้องตอบสนองการขนส่งระยะสั้นมากขึ้น เช่น การขนส่งทางทะเลระยะสั้น (Short Sea Shipping) การขนส่งทางอากาศโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น

(3) รูปแบบธุรกิจโลจิสติกส์

ในมุมมองของผู้ผลิตสินค้า กิจกรรมโลจิสติก์ถือเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดต้นทุน (Cost) เป็นส่วนที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้และบริษัทต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่าย รวมทั้งเป็นกิจกรรมที่ไม่ใช่ความถนัดหลัก (Core Business) ของบริษัท แต่ในทางกลับกันในมุมมองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ถือว่ากิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนที่ก่อให้เกิดรายได้และเป็นจุดแข็งของธุรกิจ ดังนั้น จึงเกิดกระบวนการทางธุรกิจใหม่ที่เรียกว่า Logistics Outsourcing ที่ผู้ผลิตจัดจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติก์ เช่น การเก็บสินค้า การขนส่ง และการส่งออก เป็นต้น ซึ่งจากแนวโน้มดังกล่าวทำให้บริษัทโลจิสติกส์ขยายขอบเขตความสามารถมากขึ้นจนเป็นบริษัทในระดับ 3PL และ 4PL ซึ่งสามารถดูแลกิจกรรมโลจิสติกส์ในระดับ Supply Chain ได้

(4) เทคโนโลยีโลจิสติกส์

จากกิจกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันที่มีความซับซ้อน มีรายละเอียดมากขึ้น และต้องการความผิดพลาดเป็นศูนย์ ประกอบกับต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น ส่งผลให้เกิดการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบเทคโนโลยีที่ เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร เช่น Mobile Technology, Cloud Technology และ Internet of Things (IOTs) ที่สามารถรวบรวมและประมวลผลข้อมูลอย่างถูกต้อง รวดเร็ว ง่ายในการเข้าถึง และสามารถตรวจจับข้อมูล/สั่งงานระยะไกลได้ (Remote Sensing) รวมทั้งเทคโนโลยีจำพวกระบบอัตโนมัติ (Automation) และหุ่นยนต์ (Robotic) ที่ถูกประยุกต์ใช้ในกิจกรรมคลังสินค้า อีกทั้งในปัจจุบันเริ่มมีการใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone) เข้ามาใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งอีกด้วย

บทที่ 6
ปัจจัยและบริบทเชิงพื้นที่สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป

เป็นบทสรุปประเด็นที่มีความสำคัญที่ได้จากกิจกรรมประชุมรับฟังความคิดเห็นและการลงพื้นที่ ซึ่งประกอบไปด้วยการประชุมกลุ่มย่อยจำนวน 3 ครั้ง (พื้นที่กรุงเทพฯ จำนวน 3 ครั้ง ภาคตะวันออก 1 ครั้ง และภาคตะวันตก 1 ครั้ง) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ จำนวน 3 ครั้ง (พื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้) ดังแสดงรายละเอียดการดำเนินกิจกรรมของโครงการในภาคผนวก ข โดยมีบทสรุปปัจจัยและบริบทเชิงพื้นที่สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป ดังนี้

6.1 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม

6.1.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) ภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

จากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตลอดหลายปีที่ผ่านมาอาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐาน แต่ในด้านโครงสร้างการค้าและการบริหารจัดการขนส่งยังไม่มีความชัดเจน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศมีหลักคิดในการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงศูนย์กลางของประเทศคือกรุงเทพมหานคร ซึ่งการพัฒนาในระยะถัดไปควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างเมืองเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ เพื่อพัฒนาและสร้างความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคหรือแหล่งเศรษฐกิจในภูมิภาคให้มากขึ้น รวมถึงมุ่งเน้นความสามารถในการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีพิจารณาภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะต้นทาง (แหล่งผลิต) ถึงปลายทาง (ตลาด/แหล่งบริโภค) ซึ่งอาจไม่ได้สิ้นสุดเพียงแค่ชายแดนของประเทศไทย ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้กับประเทศเพื่อนบ้านในจุดที่ขาดความเชื่อมต่อ (Missing Link) หรือจุดที่เป็นอุปสรรคในการขนส่ง อาจมีความจำเป็นมากขึ้นเพื่อการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตในประเทศไทยสู่แหล่งบริโภคในต่างประเทศ

ส่วนประเด็นในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง ทางอากาศ และศุลกากร ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พบว่ามีการอนุมัติงบประมาณเพื่อพัฒนาจำนวนมาก และในบางโครงการมีความคาบเกี่ยวด้านการลงทุนต่อเนื่องไปยังแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 จึงเป็นไปได้ว่าบริบทด้านโลจิสติกส์ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อาจไม่ใช่เรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่จะเป็นเรื่องการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและการเจรจาเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานใช้งานได้ประโยชน์สูงสุด (เช่น เรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ) ซึ่งหากเป็นประเด็นด้านการเจรจาต่างๆ (AEC, AFAS, RCEP, TPP) หน่วยงานหลักที่เป็นผู้กำกับดูแลอาจเปลี่ยนเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญโดยตรง เช่น กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น ในกรณีมีการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมควรพิจารณาเชิง Demand Side มากกว่าเชิง Supply Side โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน่วยงานภาครัฐที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นต้น

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนในประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีความสมบูรณ์ทั้งเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศและเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านชายแดนภายในประเทศ แต่ยังคงมีความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้านที่ยังไม่มีการพัฒนารองรับให้เป็นมาตรฐานเดียวกับประเทศไทย รวมถึงต้องการให้มีศูนย์รวบรวมสินค้าที่สามารถครอบคลุมการให้บริการในพื้นที่ได้ถึง 4-5 จังหวัด และสมควรอยู่บนเส้นทาง ASEAN Highway ซึ่งเป็นลักษณะจุดชุมทางในการขนส่งสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง การค้าและอุตสาหกรรม

(3) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

ในการพัฒนาท่าเรือจะต้องส่งเสริมให้ท่าเรือของไทยเป็นจุดต้นทาง – ปลายทางของการขนส่ง มิเช่นนั้นสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยอาจขนส่งไปใช้บริการท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน ดังบทเรียนจากท่าเรือในประเทศมาเลเซียที่สินค้าไทยถูกลากไปส่งออกที่ท่าเรือปีนังและพอร์ทคลัง โดยมีแนวนโยบาย เช่น สินค้าที่ผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน : ส่งเสริมให้สินค้าที่ผลิตในประเทศ CLMV ขนส่งผ่านท่าเรือในประเทศไทย สินค้าที่ผลิตในประเทศไทย : ส่งเสริมการสร้างท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่ยุทธศาสตร์หรือนิคมอุตสาหกรรมเพื่อดึงสินค้าที่ผลิตตามจุดต่างๆ ของประเทศเข้าสู่ท่าเรือ อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางลำน้ำยังคงขาดการพัฒนาอย่างแท้จริง ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นยังคงไม่ได้รับการแก้ไขมาเป็นระยะเวลานานทั้งเรื่องความสูงสะพาน ความลึกร่องน้ำและปริมาณการปล่อยน้ำ กฎหมายและกฎระเบียบในการกำกับดูแลลำน้ำ และความสะดวกของถนนเชื่อมโยงท่าเรือลำน้ำ ฯลฯ โดยภาครัฐต้องสร้างความชัดเจนในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางลำน้ำให้มากขึ้น

(4) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

การบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานของประเทศไทยยังขาดการพิจารณาในมิติที่เชื่อมโยงกันเป็นภาพรวม โดยพบว่ามีหลายหน่วยงานทำหน้าที่กำกับท่าอากาศยาน เช่น การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กรมการบินพลเรือน บริษัทเอกชน และกองทัพอากาศ เป็นต้น ซึ่งทำให้ขาดการบริหารจัดการแบบบูรณาการ และการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางอากาศไปในทิศทางเดียวกัน

(5) โครงสร้างพื้นฐานศุลกากรและพื้นที่ชายแดน

การพัฒนาประตูการค้าชายแดนต้องพิจารณาความเชื่อมโยงกับประตูการค้าของประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น ด้วยการพิจารณาความสมประโยชน์ในการใช้จุดผ่านแดนของทั้งสองประเทศ เนื่องจากพบว่ามีหลายด่านชายแดนซึ่งประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างมากแต่ในทางกลับกันประเทศเพื่อนบ้านกลับไม่มีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศไทยแต่อย่างใด อีกทั้งในการพิจารณาด่านชายแดนในการพัฒนาการเชื่อมโยงประตูการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะพื้นที่ฝั่งตะวันตกของประเทศไทยยังมีการเชื่อมโยงน้อยมาก โดยมีด่านศุลกากรหลักในพื้นที่แม่สอด แม่สาย บ้านพุน้ำร้อน และระนอง เท่านั้น โดยมีความเห็นว่าควรต้องเปิดช่องในการพัฒนาสำหรับด่านอื่นๆ ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นด่านสำคัญได้ อาทิ ด่านสิงขร ที่สามารถเดินทางผ่านเมียนมาไปยังฝั่งอันดามันและเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลไปยังอินเดียได้

6.1.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

(1) ด้านการค้า

ประเทศไทยอาจต้องเตรียมแผนรองรับอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers : NTB) ของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา ในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม (Green) ซึ่งหากไม่รีบพัฒนาอาจจะต้องโดนการกีดกันเช่นเดียวกับเรื่องการบินและการค้ามนุษย์ อย่างที่ผ่านมา และกระทรวงพาณิชย์ควรเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทมากขึ้นในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะถัดไป เนื่องมาจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งของประเทศไม่ว่าจะทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จะไร้ประโยชน์ทั้งหมดหากไม่มี **"สินค้า"** โดยกระทรวงพาณิชย์ต้องมีบทบาทอย่างมากในการสร้างความได้เปรียบทางการค้าและควบคุมช่องทางการค้า (ประเทศไทยผลิตสินค้าได้แต่ขายไม่เป็นทำให้ระบบโลจิสติกส์ไม่ได้รับผลประโยชน์มากนัก) การเจรจาการค้า แก้ไขข้อกฎหมาย ออกนโยบายสนับสนุน ซึ่งจะส่งผลกระทบด้านบวกต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างแท้จริง

ด้านเทคโนโลยีควรมีการใช้ประโยชน์จากระบบ e-Payment เพื่อความสะดวกในการทำธุรกรรมทางด้านการเงิน เนื่องจากกระบวนการทางการเงินด้านโลจิสติกส์จะมีผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหลายส่วนทั้งในและนอกประเทศ ซึ่งต้องทำธุรกรรมทางการเงินที่ค่อนข้างซับซ้อน โดยหากมีการปรับระบบให้สามารถทำธุรกรรมได้สะดวกมากขึ้นผ่านทางระบบ e-Payment ก็จะสามารถช่วยผู้ประกอบการได้มาก เช่น การลดต้นทุนจากการใช้กระดาษ และลดระยะเวลาในกระบวนการจ่ายเงิน เป็นต้น

ด้านการพัฒนาระบบการประกันภัยไทย โดยควรมีการพัฒนาแผนระบบการประกันภัยด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความสอดคล้องกับการขนส่งหลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ (ทั้งตัวสินค้าและยานพาหนะ) เช่น ในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศยังไม่มีประกันตัวสินค้า มีแต่การประกันยานพาหนะ สำหรับการขนส่งโหมดอื่นๆ ทั้งทางเรือและอากาศซึ่งเป็นส่วนที่ต่างชาติเป็นผู้กำหนดและดำเนินการ

(2) ด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

ในภาพรวมของการพัฒนาควรพิจารณาบริบทด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการสร้างรายได้จากธุรกิจบริการโลจิสติกส์ด้วย เช่น การลดกฎเกณฑ์ (Deregulation) ในบางข้อ เป็นต้น

1) ด้านการพัฒนาธุรกิจการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ จะต้องพิจารณามาตรการควบคุมการไหลของการขนส่งสินค้าที่จะเข้าสู่ประเทศไทยด้วย เช่น รถขนส่ง สินค้า และคน ที่จะเข้ามาดำเนินการและปฏิบัติงานในพื้นที่ประเทศไทย และในการเจรจาหรือดำเนินการเพื่อเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางถนนที่อนุญาตให้รถของประเทศเพื่อนบ้านสามารถเข้ามาดำเนินการในประเทศไทยได้ อาจต้องพิจารณาบริบทของประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น โดยมีข้อมูลที่น่าสนใจดังนี้

1.1) สปป.ลาว เริ่มมีนโยบายกีดกันโดยมีการกำหนดให้ทุนจดทะเบียนในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ของบริษัทต่างชาติที่จะเข้าไปลงทุนด้านโลจิสติกส์สูงขึ้นมากเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการ สปป.ลาว หรือการจดทะเบียนในลักษณะการร่วมทุน ทำให้การเข้าไปลงทุนยากมากขึ้น

1.2) สปป.ลาว มีนโยบายลดภาษีสำหรับการลงทุนซื้อรถรถบรรทุกของประเทศจีน ซึ่งคิดเป็นเงินที่ถูกลงกว่า 4 – 5 แสนบาท/คัน เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนซื้อรถประเภทเดียวกันในประเทศไทย ทำให้มีความเป็นไปได้ที่ผู้ประกอบการต่างชาติที่ลงทุนใน สปป.ลาว จะซื้อรถจีนใน สปป.ลาว และเข้ามาดำเนินการในประเทศไทย (หากมีการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศอย่างเต็มรูปแบบ) ซึ่งในการนี้เห็นได้ว่าประเทศไทยอาจเสียผลประโยชน์ทั้งในอุตสาหกรรมรถยนต์และลดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

2) ด้านการพัฒนาธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ควรมีการพิจารณาให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้เพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าในปัจจุบันโครงสร้างธุรกิจการขนส่งทางน้ำ (ทางทะเล) ทั้งผู้ให้บริการท่าเรือ สายเรือ ชิปปิ้ง และผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล กว่าร้อยละ 90 เป็นบริษัทข้ามชาติทั้งสิ้น โดยอาจมีนโยบายเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางทะเลในเส้นทางที่ยังคงมีศักยภาพ เช่น การขนส่งในพื้นที่อ่าวไทย และการขนส่งระยะสั้น (Short Sea Shipping) เป็นต้น

3) ด้านการพัฒนาธุรกิจการขนส่งทางอากาศ มีแนวคิดในการพัฒนาธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) โดยจากสัดส่วนการขนส่งสินค้าด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 20 : 80 (สินค้า : สัมภาระผู้โดยสาร) ซึ่งพบว่าพื้นที่ว่างใต้ท้องเครื่องยังสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาธุรกิจใหม่ได้ แต่ทั้งนี้ยังคงต้องมีเรื่องพิจารณาในเชิงเทคนิคอีกพอสมควร หากต้องการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบ เช่น รอบการใช้งานของสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งค่อนข้างเร็วซึ่งจะต้องหาวิธีในการโหลดสินค้าที่เหมาะสม ข้อกำหนดของสินค้าที่สามารถใช้บริการได้ และมิติเชิงกฎหมาย เป็นต้น

4) ด้านเทคโนโลยี ควรมีการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการส่งทางบก เช่นเดียวกับใน Manifest สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือและทางเครื่องบิน หรือชุดข้อมูลที่เห็นความเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต ผู้รับขนส่ง ผู้นำเข้าส่งออก ตัวสินค้า และตัวรถขนส่ง เป็นต้น

6.1.3 ด้านการพัฒนาบุคลากร

ควรมีนโยบายเพื่อแก้ไขข้อจำกัดในการวางแผนด้านกำลังคนของกระทรวงแรงงานที่ขาดฐานข้อมูลด้านกำลังคนเพื่อใช้ในการวางแผน Skill Needs เช่น จำนวนแรงงานในหมวดหมู่ต่างๆ และความเชี่ยวชาญที่ต้องการ เป็นต้น รวมทั้งยังขาดบุคลากรกลุ่มครูสร้างครู (Train The Trainer) เนื่องจากในขั้นตอนการพัฒนาคนของกระทรวงแรงงานจะต้องทราบถึงจำนวน ความต้องการ และเป้าหมายในการพัฒนากลุ่มคน (ซึ่งตรงนี้ขาดฐานข้อมูล) จากนั้นต้องสร้างครู (ขาด Train The Trainer) และถึงจะสร้างคนเป็นขั้นตอนสุดท้าย และการพัฒนาบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของภาคเอกชน อาจต้องมีการศึกษาและรวบรวมข้อมูลอย่างจริงจังเพื่อกำหนดความเชี่ยวชาญของกลุ่มบุคลากรที่ต้องการพัฒนาและการสร้างครู แต่หากมีความเร่งด่วนในการพัฒนาอาจใช้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการทำงานในแต่ละสายงานมาเป็นครูผู้สอนเพื่อพัฒนาบุคลกรในระยะเร่งด่วน อีกหนึ่งองค์ความรู้ที่สำคัญในการพัฒนาคนในปัจจุบัน คือ เรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น เรื่อง ERP และ MRP ในปัจจุบันถึงแม้จะมีผู้ที่สามารถใช้งานเป็นจำนวนมากแต่ยังขาดผู้ที่จะสามารถพัฒนาโปรแกรมเหล่านี้เพื่อนำไปใช้ในระดับ Supply Chain และ SMEs

6.1.4 ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน

แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 มุ่งเน้นไปในเรื่อง “การขนส่ง” มากเกินไป โดยหากพิจารณากรอบของคำว่า “โลจิสติกส์” พบว่ายังมีอีกหลายส่วนที่ต้องพัฒนา เช่น การบริหารจัดการ โซ่อุปทาน และเทคโนโลยี ซึ่งต้องผนวกเข้าไว้ในแผนถัดไป และมุ่งเน้นที่การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการ Supply Chain ในผู้ประกอบการกลุ่ม SMEs เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็น Trading Nation ด้วยรากฐาน SMEs ด้านนโยบายและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะถัดไป อาจต้องพิจารณาในลักษณะของต้นทางปลายทางการขนส่ง (O-D) มิใช่แค่พิจารณาเพียงที่ประตูการค้า เนื่องจากประตูการค้าเป็นเพียงจุดหนึ่งของทั้งเส้นทางการขนส่งเท่านั้น และการที่ประสิทธิภาพการดำเนินงานที่ประตูการค้าสูงเพียงอย่างเดียวอาจไม่ได้หมายความถึงความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้นหรือไม่ได้หมายถึงความสำเร็จในการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทาง รวมถึงการพิจารณาเรื่อง Reverse Logistics รองรับการขนส่งสินค้าขากลับ เช่น สินค้าที่ด้อยคุณภาพจากประเทศเพื่อนบ้าน สินค้าอันตราย หรือของเสียที่เกิดจากการผลิต เพื่อนำกลับไปส่ง/ทำลายยังประเทศผู้ผลิต และควรพิจารณาสนับสนุน ส่งเสริมอุตสาหกรรมและโซ่อุปทานสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ (รถบรรทุก) อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมเรือ อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (เพื่อลดการนำเข้าอุปกรณ์ เช่น GPS, RFID, Barcode ฯลฯ) และอุตสาหกรรมซอฟท์แวร์ที่เกี่ยวข้อง และควรมีการด้านการพัฒนาโซ่อุปทานอาหารและโซ่อุปทานความเย็น (Cold Chain) ควรมุ่งพัฒนาโดยมีเหตุผลหลายประการ ดังนี้

1) **ด้านอุปสงค์ (Demand)** ปัจจุบันประเทศไทยพึ่งพาการส่งออกเพียงอย่างเดียวไม่ได้อีกต่อไป การท่องเที่ยวกลายเป็นบริการใหม่ที่ขับเคลื่อนประเทศไทยซึ่งนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามามีความจำเป็นต้องบริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาหารไทยเป็นหนึ่งในสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั่วโลกเข้าสู่ประเทศ ซึ่งในการขนส่งวัตถุดิบและอาหารที่เป็นสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) จะต้องมีระบบบริหารการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อคงคุณภาพของอาหารสู่มือผู้บริโภค

2) **ด้านอุปทาน (Supply)** แนวโน้มทางการผลิตอาหารและสินค้าเกษตรของไทยลดลงจากคนรุ่นใหม่ไม่นิยมทำการเกษตรและพื้นที่เกษตรจำนวนมากถูกเปลี่ยนไปเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม ดังนั้นในอนาคตอาจต้องพึงพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านและอาจต้องพิจารณาประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับสินค้าในกลุ่มวัตถุดิบการผลิตอาหารด้วย

จากแนวโน้มท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นสวนทางกับกับความสามารถในการผลิตที่มีแนวโน้มลดลงและอาจต้องพึ่งพาการนำเข้าจากเพื่อนบ้าน จึงต้องมีการพัฒนาการบริหารจัดการโซ่อุปทานอาหารและโซ่อุปทานความเย็น (Cold Chain) อย่างเป็นระบบจากแหล่งผลิตวัตถุดิบจบถึงผู้บริโภค

6.1.5 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ถึงแม้ว่าในปัจจุบัน กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานดูแลเรื่อง NSW แต่ก็มิได้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายในการพัฒนาระบบของหน่วยงานอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกับ NSW ดังนั้น ในการพัฒนาระบบ NSW ในระดับ B2G และ B2B อาจต้องมีองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับทิศทางในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงของแต่ละหน่วยงานให้มีความสอดคล้องและอยู่ในมาตรฐาน (Platform) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้อย่างสะดวก โดยหน่วยงานหลักที่เป็นผู้กำกับดูแลอาจเปลี่ยนเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญโดยตรง เช่น กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม หรือหน่วยงานกลางในการควบคุมดูแลระบบ NSW เป็นต้น

6.1.6 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

การพัฒนาด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์นั้นสามารถได้หลากหลายวิธีการ ซึ่งการพัฒนาฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ถือเป็นเรื่องสำคัญมากในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งฐานข้อมูลการขนส่งทางถนน เนื่องจากกว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบันเป็นการขนส่งทางถนน และจากแนวโน้มทางการค้าที่เดิมประเทศไทยมีคู่ค้าสำคัญคือสหรัฐอเมริกาและยุโรปซึ่งต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำและอากาศเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันประเทศไทยมีโครงสร้างเศรษฐกิจผูกกับอาเซียนและจีน ซึ่งการขนส่งทางถนนกลายเป็นโหมดการขนส่งที่มีแนวโน้มสำคัญมากขึ้นในอนาคต โดยตัวอย่างข้อมูลที่สามารถใช้ในการพิจารณาเพื่อวางแผนด้านโลจิสติกส์ในอนาคต เช่น ต้นทาง – ปลายทางการขนส่ง (O-D) และการไหลของสินค้า (Commodity Flow) เป็นต้น ทั้งนี้ ในการพัฒนาการขนส่งทางบกจะเป็นตัวสะท้อนถึงการขับเคลื่อนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีได้อย่างมีนัยสำคัญ จากการคิดเป็นร้อยละ 80 ของการขนส่งอยู่ที่โหมดการขนส่งทางถนน (สามารถดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะ คือ (1) ลดสัดส่วนการขนส่งทางถนนลงจากร้อยละ 80 โดยเพิ่มการขนส่งโหมดอื่น เช่น ราง ลำน้ำ ชายฝั่ง และ (2) พัฒนาการดำเนินงานด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพสูงสุด) อีกทั้งประเทศไทยจะต้องมีกระบวนการในการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ด้วย **“ข้อมูล”** มากกว่า **“ความคิดเห็น”** จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องเร่งทุ่มงบประมาณเพื่อพัฒนาเรื่อง Logistics Big Data ที่มีความครอบคลุม สอดคล้อง และสามารถใช้ประโยชน์อย่างบูรณาการ

อีกทั้ง ส่วนภาคเอกชนต้องการความชัดเจน ความมั่นคง และความต่อเนื่อง ในการพัฒนาด้านการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ เช่น หากมีนโยบายด้านรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ควรมีเป้าหมายในการพัฒนาให้ชัดเจนว่าในการขนส่งทางรถบรรทุกจะต้องเปลี่ยนเป็นรถยนต์ไฟฟ้าร้อยละเท่าไหร่ ภายในปีไหน เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถปรับตัวได้ โดยอาจมีมาตรการด้านภาษีเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เอกชนหันมาใช้งานรถขนส่งแบบรถยนต์ไฟฟ้า ทั้งนี้ ภาคเอกชนเคยได้รับประสบการณ์ที่ไม่ดีจากนโยบายพลังงาน NGV ซึ่งภาครัฐสนับสนุนแต่ขาดความต่อเนื่องในระยะยาวส่งผลให้บางรายขาดทุนเป็นจำนวนมาก

ในการดำเนินงานเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ในระยะถัดไปควรเพิ่มเติมกลไกในการอนุมัติโครงการ เฝ้าตรวจติดตามความคืบหน้า และประเมินผลการดำเนินงาน

(1) การอนุมัติโครงการ ควรต้องมีการกลั่นกรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานเจ้าของโครงการ สศช. และสำนักงบประมาณ (ส่วนนี้คือ Context Evaluation ใน CIPP Model) โดยในแต่ละโครงการจะต้องสามารถสืบกลับได้ว่าจะส่งผลต่อดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ได้อย่างไร

(2) เฝ้าตรวจติดตามความคืบหน้า กลไกเดิมที่ใช้ในการกำกับแผนงานโครงการด้วย กบส. ควรมีการประชุมติดตามงานบ่อยครั้งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อสามารถติดตามความคืบหน้า แก้ไขปัญหาและตัดสนใจได้อย่างทันท่วงที และควรพัฒนาระบบสารสนเทศที่สามารถเฝ้าตรวจติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานได้อย่างทันถ่วงที

(3) ประเมินผลการดำเนินงาน ควรให้หน่วยงานวิจัยพัฒนาเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนเรื่องโลจิสติกส์มากขึ้น โดยเสนอแนะให้พัฒนากลไกในการทำงานระหว่าง สศช. กับหน่วยงานภาคการศึกษาวิจัย เช่น สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) หรือ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

(สกว.) และกำหนดให้เป็นหน่วยงานตรวจติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นในเชิงวิชาการ ลักษณะคล้ายการประเมินภายใน (Internal Audit) ทุกๆ 2-3 เดือน

6.1.7 ด้านดัชนีชี้วัดความสำเร็จ

ด้านดัชนีชี้วัดความสำเร็จควรพิจารณาตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในการพัฒนาโลจิสติกส์ระยะถัดไปให้มีความสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานรับผิดชอบ ในกรณีที่ภารกิจของหน่วยงานมีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ และควรปรับลดจำนวนตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์จากเดิมที่มี 21 ตัว ซึ่งมากเกินไปที่ผู้บริหารจะใช้ในการพิจารณาความคืบหน้าและความสำเร็จของแผนงาน โดยควรพิจารณาใช้ตัวชี้วัดที่มีความสำคัญๆ จำนวนเพียง 3-4 ตัวชี้วัดเป็นตัวชี้วัดหลัก สำหรับตัวอื่นๆ กำหนดให้เป็นตัวชี้วัดรองอีกทั้งการกำหนดนโยบายของรัฐบาลผ่านสำนักงบประมาณ และกรอบการค้าของไทยที่ต้องเปลี่ยนแปลงไปสู่มาตรฐานในระบบสากลมากขึ้น ทำให้ระบบโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อรองรับมาตรฐานที่สูงขึ้น ดังนั้น ในการพิจารณาตัวชี้วัดความสำเร็จในการพัฒนาระบบโลจิสติส์ในระยะถัดไปมีความจำเป็นต้องใช้ตัวชี้วัดที่มีมาตรฐานในระดับสากลซึ่งนานาชาติเข้าใจและยอมรับ อย่างไรก็ตาม อาจต้องทำความเข้าใจ ตีความหมาย และพิจารณาความเหมาะสมของวิธีประเมินผลตัวชี้วัดของสากลที่อาจขาดความสอดคล้องและไม่สะท้อนรูปแบบการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันของไทย เช่น

(1) Trading Across Border เป็นตัวชี้วัดที่มีรูปแบบในการประเมินที่ใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นโดยใช้ 2 รหัสฮาโมไนซ์เป็นตัวแทนสินค้าและใช้ประตูการค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังมาเป็นตัวแทนในการประเมินตัวชี้วัด โดยไม่มีการแยกทางเรือและทางบก ซึ่งหากไม่ทำความเข้าใจและตีความหมายในภาพรวมอาจเกิดความผิดพลาด

(2) Time Release Study (TRS) เป็นตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการชี้วัดความสำเร็จในการพัฒนาในระยะถัดไป แต่ควรปรับปรุงในการนำไปใช้เนื่องจากการรวบรวมค่าเป็นในลักษณะ “เวลา” มิใช่ “ลำดับ” และมีการประเมินค่าทุกๆ 2 ปี ตาม World Customs Organization (WCO) กำหนด

ในการพัฒนาตัวชี้วัดความสำเร็จควรมีการรวมกลุ่มหรือจัดหมวดหมู่ตัวชี้วัดย่อยให้เหมาะสม รวมทั้งสร้างความเชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัดย่อยและตัวชี้วัดรายกลุ่มเข้ากับตัวชี้วัดในภาพรวม เพื่อประสิทธิภาพในการวัดผลที่ดีขึ้น ทั้งนี้ อาจพิจารณาตัวชี้วัดบางตัวที่เป็นตัวชี้วัดในลักษณะ Leading KPI มากกว่าที่จะเป็น Lacking KPI รวมถึงควรมุ่งเน้นตัวชี้วัดเชิงคุณภาพมากกว่าเชิงปริมาณ และหากต้องการให้สอดคล้องกับนโยบายของสำนักงบประมาณจะต้องใช้ตัวชี้วัดที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลด้วย หรือในบางหน่วยงานอาจต้องพัฒนาตัวชี้วัดขึ้นมาใหม่เพื่อใช้วัดผลในการพัฒนา และควรวัดที่ Outcome เป็นหลัก เช่น ปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ต้นทุนที่ลดลง รายได้ที่เพิ่มขึ้น เวลาที่ลดลง ซึ่งเป็นตัวชี้วัดเชิงประจักษ์ที่ประเทศและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับผลอย่างแท้จริง ยกตัวอย่างเช่น

ส่วนตัวชี้วัดที่ใช้ในการวัดผลความสำเร็จในระดับ SMEs หรือ LSP ควรวัดที่รายได้และกำไรที่เกิดขึ้น มิใช่วัดผลในภาพรวมแค่ปริมาณสินค้า มูลค่าการนำเข้าส่งออกที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากได้สะท้อนสถานะการดำเนินงานบริษัท

ส่วนตัวชี้วัดการพัฒนา NSW โดยเฉพาะอย่างยิ่งในลักษณะ B2G ที่เอกชนต้องประสานงานผ่านหน่วยงานรัฐเพื่อออกใบรับรองต่างๆ ตัวชี้วัดความสำเร็จที่แท้จริง เช่น “ระยะเวลาที่ลดลง” “ปริมาณกระดาษที่ลดลง” และ “ขั้นตอนและความยุ่งยากในการสำแดงที่ลดลง” เป็นต้น มิใช่ตัวชี้วัดเชิงระบบ เช่น

จำนวนหน่วยงานที่สามารถเชื่อมโยงระบบ หรือปริมาณ Transaction ในการใช้งานที่เพิ่มขึ้น ซึ่งไม่ได้บอกนัยแห่งความสำเร็จที่แท้จริง

6.1.8 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย

นโยบายที่สำคัญในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ระยะถัดไปควรมีคำสำคัญที่สะท้อนถึงบริบทที่สำคัญ เช่น Look West, Green, Digital, Intermodal, Logistics ชายแดน และการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค เป็นต้น

นโยบายพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจด้านตะวันตก (Look West) โดยพิจารณาว่ากว่า 20 ปีที่ประเทศไทยมีการพัฒนาพื้นที่ฝั่งตะวันออกทั้งภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีการลงทุนทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความสัมพันธ์ทางการค้า และความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ โดยเป้าหมายปลายทางของการขนส่งสินค้าของประเทศไทยอยู่ที่ประเทศจีนซึ่งเป็นแหล่งความต้องการใหญ่ของโลก แต่การขนส่งสินค้าจากไทยไปเพื่อไปจีนยังติดปัญหาใหญ่อยู่ที่ สปป.ลาว ซึ่งอาศัยข้อได้เปรียบจากการเป็นประเทศทางผ่านและสิทธิประโยชน์ทางภาษีกับจีน เพื่อการสร้างความยากลำบากในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีน ทั้งนี้ พื้นที่ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเมียนมาเริ่มเปิดประเทศและมีการผ่อนปรนในหลายๆ ด้าน โดยหากพิจารณาพื้นที่ของเมียนมาที่เชื่อมโยงกับประเทศไทยพบว่าเป็นแหล่งความต้องการใหม่ที่สำคัญ อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนและอินเดียซึ่งถือว่าเป็นแหล่งความต้องการที่สำคัญของโลกทั้งสองประเทศ การเชื่อมโยงนโยบาย Look West เพื่อขยายภาพความร่วมมือระหว่างไทย – จีน และไทย – อินเดีย ด้วยการพัฒนานโยบาย Look West ร่วมกับ One Belt One Road กับประเทศจีน และเชื่อมโยงกับ BIMSTEC กับประเทศอินเดีย อีกทั้งอาจพิจารณาการขนส่งทางน้ำร่วมด้วย โดยเป็นการขนส่ง**ชายแดนผ่านท่าเรือ** โดยอาศัยท่าเรือระนองเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (เป็นหนึ่งในนโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทย)

นโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์ ควรพัฒนาในสองมิติอย่างจริงจัง คือ **1) มิติการลดต้นทุน** ซึ่งเป็นหัวใจในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 1 และ 2 ที่ผ่านมา และ **2) มิติการเพิ่มรายได้** ซึ่งมีการกำหนดเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แต่ในการดำเนินงานจริงยังไม่ได้ให้ความสำคัญมากนัก โดยเป็นประเด็นที่น่าจะต้องมีการพัฒนาอย่างจริงจังในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 เช่น การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการบิน และการผลักดันให้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์เป็นธุรกิจเพิ่มรายได้ของประเทศ และจากการพิจารณาบริบทตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีความเป็นไปได้ว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะเพิ่มเติมในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Green) และรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: *EV*) จึงมีความเป็นไปได้ที่จะกำหนดประเด็นดังกล่าวไว้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 และหน่วยงานหลักที่เป็นผู้กำกับดูแลอาจเปลี่ยนเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญโดยตรง เช่น กระทรวงพลังงาน เป็นต้น

นโยบายการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ประตูการค้าทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ควรมีความเฉพาะเจาะจงลงไปในแต่ละประตูการค้า เนื่องจากสภาพการดำเนินงานและสภาพปัญหาในแต่ละประตูการค้ามีความแตกต่างกันตามโครงสร้างการดำเนินธุรกิจ และไม่สามารถพิจารณาในภาพรวมได้ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน กฎหมายกฎระเบียบ ระบบ ICT แม้กระทั่งเรื่องการพัฒนาคนให้มีความเหมาะสมในแต่ละประตูการค้า เป็นต้น

6.2 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคเหนือ

6.2.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน หากต้องการเชื่อมโยงพื้นที่ภาคเหนือของไทยสู่ประเทศจีนผ่านเส้นทาง R3B จะต้องพัฒนาความร่วมมือและข้อตกลงระหว่างประเทศไทย-เมียนมา-จีน เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีความไม่แน่นอนสูง ส่งผลต่อต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ อีกทั้งเส้นทางดังกล่าวไม่สามารถขนส่งผ่านเมียนมาไปยังประเทศจีนได้ เนื่องจากพรมแดนระหว่างจีน-เมียนมา ไม่อนุญาตให้คนหรือสินค้าจากประเทศที่สามผ่าน รวมทั้งระบบการขนส่งของประเทศจีนจะใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่และใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 45 ฟุต ซึ่งต่างจากระบบของไทยซึ่งใช้ตู้ขนาด 20 และ 40 ฟุต เป็นหลัก ดังนั้น ในการพิจารณาเพื่อเชื่อมโยงการค้ากับประเทศจีนอาจต้องคำนึงถึงรูปแบบการขนส่งของจีนและประเทศเพื่อนบ้านด้วย และเห็นควรให้มีมาตรการเพื่อสนับสนุนการใช้งานจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ทางกระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินการในพื้นที่ภาคเหนือ โดยมีความน่าเป็นห่วงว่าอาจไม่มีผู้ใช้บริการ เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ขนถ่ายสินค้าอยู่ใน สปป.ลาว ดังนั้น ถึงแม้โครงสร้างพื้นฐานสร้างเสร็จก็ไม่มั่นใจว่าจะมีการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

ทางท่าเรือเชียงแสนต้องการเพิ่มเติมทุ่นเทียบเรือในท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เพื่อใช้งานระหว่างการซ่อมบำรุงทุ่นเทียบเรือหลัก และจากข้อจำกัดด้านที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนทำให้ส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจ เช่น มีต้นทุนการขุดลอกสูง อยู่ห่างไกลจากปากแม่น้ำ (สามเหลี่ยมทองคำ) ค่อนข้างมาก ส่งผลต่อต้นทุนในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ไม่จูงใจให้เกิดการใช้งาน และหันไปใช้บริการท่าเรือเอกชนและสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ที่มีความสะดวกมากกว่า ในพื้นที่บริเวณท่าเรือยังขาดมีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้รองรับการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น คลังสินค้าในการให้บริการรับฝากเก็บสินค้า หรือแม้กระทั่งศูนย์อาหารไว้บริการแก่พนักงานขับเรือหรือรถเมื่อมาใช้บริการที่ท่าเรือ ดังนั้น เพื่อความอยู่รอดของธุรกิจภาครัฐจะต้องมีมาตรการจูงใจให้เกิดการใช้บริการที่ท่าเรือเชียงแสน ดังนี้

1) การปรับปรุง/ตีความหมายกฎระเบียบใหม่ เกี่ยวกับพื้นที่ในการดำเนินกิจการท่าเรือซึ่งห้ามดำเนินการอื่นๆ นอกจากกิจการท่าเรือ จนไม่สามารถดำเนินกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ ได้ในพื้นที่บริเวณท่าเรือกว่า 300 ไร่

2) การพิจารณาโครงสร้างในการคิดค่าบริการของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนให้มีความแตกต่างจากท่าเรือชายฝั่งทั่วไป เนื่องจากทำให้อัตราค่าบริการท่าเรือเชียงแสนค่อนข้างสูงและไม่จูงใจ โดยควรมีการพิจารณาโครงสร้างการคิดค่าบริการใหม่โดยเฉพาะค่าภาระหน้าท่า (Service Charge) ให้สามารถวางตู้ได้นานขึ้นหรือไม่คิดค่าภาระหน้าท่า เพื่อจูงใจให้เกิดการใช้งานมากขึ้น

(3) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ซึ่งในปัจจุบันมีโครงการในการสร้างห้องเย็น แต่ยังขาดผู้เชี่ยวชาญที่จะเข้ามาควบคุมและดูแล

6.2.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

ด้านการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะ สปป.ลาว มีการกีดกันทางการค้าเพิ่มมากขึ้นจากการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้นและทำให้สินค้าบางประเภท (ผักผลไม้) เปลี่ยนเส้นทางการขนส่งไปยังช่องทางที่ถูกกว่า โดยค่าธรรมเนียมที่เป็นอุปสรรคในการทำการค้าในปัจจุบันและโครงสร้างการค้าระหว่างไทย-จีน มีพ่อค้า สปป.ลาว เป็นผู้ Re-Export เนื่องมาจากระบบภาษีนำเข้าของจีนยังให้สิทธิทางภาษีสินค้าจาก สปป.ลาว โดยถ้าเป็นสินค้าจากไทยนำเข้าที่ประเทศจีนจะต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 13 แต่หากระบุว่าเป็นสินค้า สปป.ลาว จะเสียภาษีเพียงร้อยละ 6.5 เท่านั้น ส่วนพื้นที่ประเทศเมียนมาที่ติดกับอำเภอเชียงของ คือรัฐฉาน ซึ่งมีความต้องการสินค้าไทยสูงมาก โดยหากเมียนมามีการเปิดประเทศและสามารถควบคุมความสงบได้ รัฐฉานจะกลายเป็นแหล่งความต้องการที่ทีขนาดใหญ่มากที่สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับภาคเหนือของไทยได้อย่างลงตัว โดยมีเส้นทางการค้า คือ แม่สาย-เชียงตุง-มัณฑะเลย์

6.2.3 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในเส้นทางขนส่งไทย-ลาว-จีน ต้องหามาตรการเพื่อลดข้อจำกัดในการขนส่งผ่าน สปป.ลาว ซึ่งอาศัยโอกาสที่เป็นประเทศทางผ่านสร้างอำนาจต่อรองด้านการขนส่งได้อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการผ่านประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการมองว่าเป็นต้นทุนแฝงที่ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยลดลง และถึงแม้ว่าจะมีข้อตกลงระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว เกี่ยวกับการขึ้นค่าธรรมเนียมที่จะต้องแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่ในทางปฏิบัติรัฐบาลท้องถิ่นของ สปป.ลาว อ้างว่าเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลกลางของ สปป.ลาว ซึ่งรัฐบาลท้องถิ่นไม่ได้ทำการตกลงด้วย ทั้งนี้ ประเทศไทยอาจต้องพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางเลือก เช่น ไทย-เมียนมา-จีน เพื่อสร้างอำนาจต่อรองและเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการขนส่งสินค้าสู่ประเทศจีน

6.3 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

6.3.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) ภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การดำเนินงานถึงปัจจุบันพบว่าถึงแม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานถูกก่อสร้างจนสำเร็จแต่กลับไม่มีผู้ใช้งาน เนื่องจากโครงสร้างการค้าตกไปอยู่ในมือของ สปป.ลาว ที่เป็นผู้กำหนดจังหวะในการขนส่งอย่างแท้จริง ส่งผลให้กิจกรรมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เกิดขึ้นใน สปป.ลาว ทั้งนี้ หากปล่อยให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะนี้ต่อไปประเทศไทยอาจกลายเป็นเพียงทางผ่านของสินค้า และปล่อยให้พ่อค้าลาวกุมอำนาจในการตัดสินใจในโซ่อุปทานอย่างแท้จริง อีกทั้งยังสามารถสร้างเงื่อนไขทางการค้าที่ลดทอนความสามารถในการแข่งขันของไทย เช่น การกำหนดจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า การเรียกเก็บค่าใช้เส้นทาง และการเรียกเก็บภาษีสินค้าเพิ่มเติม เป็นต้น และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยที่ผ่านมาใช้เวลาในการดำเนินการค่อนข้างนานและมีข้อจำกัดในการลงทุนค่อนข้างมาก ทำให้เมื่อมีการก่อสร้างและใช้งานจริงบริบททางการค้าและตำแหน่งยุทธศาสตร์ทางการค้าได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพตามแผนที่วางไว้

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

1) เส้นทางการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ เพื่อรองรับการค้าชายแดนที่ต้องการให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีดังนี้

1.1) การขยายเส้นทางถนนหมายเลข 212 มุกดาหาร-บ้านต้อ จาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้ามายังชายแดนจังหวัดมุกดาหาร (มีแผนในการพัฒนาปี พ.ศ. 2560)

1.2) การเร่งขยายเส้นทางถนนหมายเลข 22 ช่วงจากสนามบินนครพนมไปยังด่านชายแดนเชื่อมโยงสะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 3 จาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและรองรับการเป็นสนามบินศุลกากร (สามารถนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้) ของสนามบินจังหวัดนครพนม (ปัจจุบันมีแผนในการสำรวจและมีแผนก่อสร้างปี พ.ศ. 2561)

1.3) การปรับปรุงคุณภาพเส้นทางถนนทางหลวงหมายเลข 212 ที่มุ่งหน้าเข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-แขวงคำม่วน) ที่ปัจจุบันมีสภาพผิวทางที่ต้องซ่อมแซมตลอดมาเป็นระยะเวลานาน และเห็นว่าควรมีการพัฒนาผิวการจราจรให้เหมาะสมและรองรับการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกมากขึ้น

1.4) เส้นทางการขนส่งสินค้าในปัจจุบันที่มีต้นกำเนิดของสินค้า (Origin) อยู่ในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศเป็นหลัก และมีปลายทางที่ประตูการค้าของประเทศทั้งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก โดยเส้นทางในแผนการพัฒนาหลักในปัจจุบันเป็นเส้นทางตามแผนงานที่ ADB วางไว้เป็นต้นแบบ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการมีความเห็นว่าควรมีการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตสินค้าไปยังประตูการค้าชายแดนโดยตรงอย่างเร่งด่วน ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งและลดต้นทุนค่าขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ

1.5) โครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดชายแดนควรมีการพัฒนาโครงข่ายในลักษณะวงแหวนที่เชื่อมโยงระบบการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดชายแดนเข้าไว้ด้วยกัน (ยกตัวอย่างในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ขอนแก่น มุกดาหาร นครพนม อุดรธานี และหนองคาย) รวมทั้งควรเชื่อมโยงวงแหวนดังกล่าวเข้ากับเส้นทางการขนส่งหลักของประเทศ

2) เส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมในการพัฒนา มีดังนี้

2.1) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (จังหวัดบึงกาฬ-บอลิคำไซ) ถึงแม้ว่าเมื่อพิจารณาจากระยะทางพบว่าสั้นกว่าเส้นทาง R12 แต่ในการดำเนินงานจริงอาจต้องพิจารณาสภาพเส้นทางในการขนส่งที่ผ่านเขาสูงมากกว่าเส้นทาง R12

2.2) เส้นทาง R12 เป็นเส้นทางที่ศักยภาพมากกว่าเส้นทาง R9 จากระยะทางที่สั้นกว่า (เส้นทาง R12 จากนครพนม-หนานหนิง รวมระยะทางประมาณ 1,000 กิโลเมตร เป็นระยะทางที่สั้นที่สุดสู่ประเทศจีนตอนใต้ โดยถ้าใช้เส้นทาง R9 จะไกลกว่าประมาณ 500 กิโลเมตร) แต่ยังคงมีอุปสรรคในการเดินทางจากเส้นทางผ่านเขาประมาณ 17 กิโลเมตร ใน สปป.ลาว ซึ่งเป็นช่วงที่มักเกิดอุบัติเหตุและเกิดความล่าช้าในการเดินทาง

(3) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง

การพัฒนาเส้นทางรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบันมุ่งเน้นการขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นหลักดังจะเห็นปลายทางการขนส่งอยู่ที่จังหวัดนครพนม ซึ่งหากพิจารณาการขนส่งระหว่างประเทศพบว่าเส้นทางที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางใน สปป.ลาว คือ เส้นทางบ่อเต็น-หลวงพระบาง-วังเวียง-เวียงจันทน์ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งทางรางของไทยในเส้นทางหนองคาย-ท่านาแล้ง โดยการพัฒนาการขนส่งทางรางในการพัฒนาระยะถัดไปควรต้องพิจารณาความเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

(4) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

จังหวัดมุกดาหารยังไม่มีสนามบินเชิงพาณิชย์ ในขณะที่นครพนมมีสนามบินเชิงพาณิชย์และเป็นสนามบินศุลกากร อย่างไรก็ตามโครงการเพื่อการพัฒนาสนามบินที่มุกดาหารยังคงมีความจำเป็นแต่อาจพัฒนาเพื่อรองรับการท่องเที่ยวมากกว่าการขนส่งสินค้า โดยผู้ใช้บริการเป็นนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจใน สปป.ลาว ที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยวใน สปป.ลาว และเวียดนามตอนกลาง

(5) โครงสร้างพื้นฐานศุลกากรและพื้นที่ชายแดน

1) ด่านศุลกากรมุกดาหาร CCA - เนื่องด้วยปัจจุบันการพัฒนา CCA มีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ คือ กระทรวงคมนาคม (จัดหาพื้นที่ ก่อสร้างอาคาร ถนน และสะพานมิตรภาพ) และกรมศุลกากร (ผู้ปฏิบัติและบริหารด่านชายแดน) ดังนั้น ในการพัฒนา CCA จะต้องหารือร่วมกันอย่างใกล้ชิดระหว่างกรมศุลกากรกับกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เริ่มต้นเพื่อพิจารณาทั้งองค์ประกอบทั้งในด้านการใช้งานพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และขั้นตอนการปฏิบัติงานของศุลกากร (Operation) เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุน ยกตัวอย่างเช่น การลงทุนซ้ำซ้อนในพื้นที่ด่านชายแดนมุกดาหาร ที่เดิมศุลกากรมุกดาหารเป็นผู้ดำเนินงานและมีการติดตั้งเครื่อง X-Ray แบบ Fixed ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงในการใช้งาน แต่ในการจัดหาพื้นที่และประกาศพื้นที่ CCA ของกระทรวงคมนาคมกลับประกาศพื้นที่อยู่นอกที่ตั้งของเครื่อง X-Ray ดังกล่าว จนต้องซื้อ Mobile X-Ray เพิ่มเติม เป็นต้น ซึ่งจากเหตุการณ์ดังกล่าว อาจต้องมีการพิจารณาสิ่งอำนวยความสะดวกเดิมในพื้นที่ เช่น เครื่อง X-Ray อาคารปฏิบัติงาน และลานจอดรถ ฯลฯ เพื่อพิจารณาพื้นที่ CCA ที่เหมาะสมเพื่อลดมูลค่าการลงทุน ทั้งนี้ กรมศุลกากรอาจต้องมีบทบาทเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาพื้นที่เนื่องจากเป็นหน่วยที่ใช้พื้นที่ CCA โดยตรง และทราบข้อดี ข้อจำกัด และปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานมากกว่า

2) ด่านศุลกากรมุกดาหาร ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า – ปัจจุบันศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ถูกพัฒนาขึ้นทั่วประเทศตามแผนของ สนข. อยู่ในความรับผิดชองของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ซึ่งยังไม่ได้เป็นพื้นที่ศุลกากร (ศุลกากรแจ้งว่าต้องแก้ปัญหาด้วยการประกาศเขตศุลกากรเพิ่มเติมให้ครอบคลุมพื้นที่นั้นๆ) ซึ่งทำให้การบริหารจัดการชายแดนไม่เบ็ดเสร็จและอาจส่งผลต่อความสามารถในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ซึ่งปัญหาในลักษณะนี้อาจเกิดขึ้นกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วย โดยแนวทางในการแก้ไขอาจพิจารณาให้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าอยู่ในการควบคุมของศุลกากร เพื่อควบคุมการเข้าออกของสินค้าและการกระจายสินค้า เช่น เป็นสินค้าเข้าประเทศ สินค้าในคลังทัณฑ์บน หรือสินค้าไปยังประเทศที่สาม เป็นต้น

2.1) ในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจะต้องให้ความสำคัญกับการจัดสรรพื้นชุมชนให้อยู่ห่างจากพื้นที่พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อลดปัญหาความยุ่งยากในการบริหารจัดการและเหตุผลด้านความปลอดภัยจากโรงอุตสาหกรรม โดยนำปัญหาที่เกิดจากการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดมาเป็นบทเรียน

2.2) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการชายแดน โดยในอนาคตพื้นที่ด่านชายแดนจะต้องมีกระบวนการบริหารจัดการชายแดนที่เป็นระบบ เช่น

- การจัดหาพื้นที่และ CCA ที่เหมาะสม (ในมิติของศุลกากร)
- การจัดหาที่ตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เหมาะสม
- การรวบรวมหน่วยงานภายในประเทศที่เกี่ยวข้องภายใน CCA หรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายเพื่อกำหนดพื้นที่ แนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน

6.3.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

โครงสร้างการค้าและการลงทุนของธุรกิจไทยในพื้นที่บริเวณชายแดนมีรูปแบบที่เปลี่ยนไปจากเดิม คือ เริ่มมีการลงทุนในธุรกิจการผลิตสินค้าในพื้นที่ชายแดน สปป.ลาว จากนั้นจะส่งออกสินค้าดังกล่าวกลับมาบริโภคในไทยมาไทยและส่งไปยังประเทศที่ 3 ยกตัวอย่างเช่น บริษัทปูนซีเมนต์ไทยจำกัด (SCG) ซึ่งมีการลงทุนโรงงานผลิตปูนในแขวงคำม่วน มีกำลังการผลิตประมาณ 5,000 ตันต่อวัน กำลังดำเนินการขนส่งปูนกลับมาขายในประเทศไทย (พื้นที่ 7 จังหวัดชายแดนภาคอีสาน) ประมาณวันละ 180 คันต่อวัน (150 ตันต่อวัน) อีกทั้งอยู่ระหว่างการเจรจากับ สปป.ลาว ให้ SCG สามารถใช้รถไทยเดินทางเข้าไปถึงโรงงานแล้วใช้เส้นทาง R12 วิ่งกลับมายังคนรพนม (แต่หากเจรจาไม่ได้ก็ต้องใช้วิธียกตู้และเปลี่ยนสินค้า) และการค้าชายแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่จะมีปลายทางการขนส่งสินค้าที่ประเทศจีนตอนใต้ มิใช่เวียดนามตอนกลางหรือ สปป.ลาว อย่างในบริบทเดิมที่มีการคาดการณ์ไว้ จึงต้องระวังในการกำหนดยุทธศาสตร์อย่างรอบคอบ

6.3.3 ด้านการพัฒนาบุคลากร

จากการเติบโตของการค้าชายแดนทำให้การกำกับดูแลทางศุลกากรเริ่มไม่ทั่วถึง จำนวนบุคลากรที่มีอยู่ไม่เพียงพอ และไม่สามารถเพิ่มเติมกำลังคนของศุลกากรโดยเฉพาะที่ชายแดน จึงมีข้อเสนอแนะแนวทางการขอเพิ่มกำลังคนว่าควรต้องแยกส่วนงานและโครงสร้างการทำงานของหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการด่านชายแดนออกมาอย่างชัดเจน เพื่อให้ กพร. พิจารณาว่าเป็นหน่วยงานใหม่ ไม่ใช่การเสริมอัตราโครงสร้างเดิม

6.3.4 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ประเทศไทยอาจต้องพิจารณาการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับกลุ่ม**สินค้าผ่านแดน**ที่อาศัยเส้นทางในประเทศไทยเป็นเพียงทางผ่านไปยังประตูการค้าและประเทศที่สาม ซึ่งไทยอาจไม่สามารถเรียกรับผลประโยชน์ใดๆ กับสินค้ากลุ่มนี้ได้เลย ในทางกลับกันยังคงใช้โครงสร้างพื้นฐานของไทยในการดำเนินการและรัฐบาลต้องใช้ภาษีในการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ ไทยอาจต้องพิจารณาและกำหนดความสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Free Flow และใช้ไทยเป็นทางผ่านได้อย่างสะดวก) กับการเรียกรับผลประโยชน์บางอย่าง (Take Benefit) เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ประเทศไทย เช่น กิจกรรมเปลี่ยนถ่ายสินค้า และกิจกรรมศุลกากร ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการต่อรองในลักษณะเดียวกับที่

ประเทศเพื่อนบ้าน (CLMV) ใช้กับประเทศไทย ส่วนด้านรถขนส่งสินค้าของไทยยังไม่สามารถเดินรถในประเทศเวียดนามได้เนื่องจากเวียดนามมีกฎหมายห้ามรถพวงมาลัยขวาเข้าประเทศ ซึ่งข้อมูลอีกด้านหนึ่งจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกล่าวว่าถึงแม้จะมีกฎระเบียบที่สามารถเดินรถได้ในประเทศเวียดนาม ผู้ประกอบการอาจแบกรับความเสี่ยงต่างๆ ที่เกิดขึ้นไม่ไหว

สำหรับการส่งออกผลไม้ที่ด่านศุลกากรนครพนม พบว่ามีเอกสารบางรายการ (เอกสารด้านการตรวจโรคพืชและผลไม้) ที่จะต้องไปดำเนินการที่จังหวัดมุกดาหาร ทำให้เสียเวลาในการดำเนินงาน โดยเห็นว่าควรมีการพัฒนาเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดและควรอยู่ในรูปแบบ One Stop Service ทั้งนี้อาจกำหนดเป็นโครงการนำร่องเพื่อผลักดันให้เกิดระบบ One Stop Service ผ่านทาง NSW รายสินค้าอย่างเต็มรูปแบบเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาต่อไป และสินค้าจำพวกผลไม้ส่งออกไปจีนมักประสบปัญหาระยะเวลาในการเปิด-ปิดด่านชายแดน โดยมีข้อเสนอแนะให้กรมศุลกากรเปิดด่านในกรณีพิเศษเป็นฤดูกาล (Season) โดยพิจารณาตามฤดูการผลไม้เป็นหลัก เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผลไม้ซึ่งเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายและต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง อีกทั้งเรื่องการขนส่งสินค้าผ่านแดนมีประเด็นกำกับดูแลทั้งเรื่องคน รถขนส่ง และสินค้า ซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม 7 หน่วยงาน ทำให้การขับเคลื่อนนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการชายแดนเป็นไปได้ยาก จึงมีข้อเสนอแนะที่จะจัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อเป็นผู้ตัดสินใจในด่านชายแดนที่สามารถตัดสินใจได้ทั้ง 7 มิติ

นอกจากนี้เส้นทาง R12 ยังคงอยู่ในกรอบข้อตกลง GMS IICBTA แต่ยังไม่อยู่ในข้อตกลง GMS CBTA จึงเกิดช่องโหว่ในการเรียกเก็บค่าผ่านทางใน สปป.ลาว ทั้งนี้ หากภาครัฐต้องการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนอาจต้องพิจารณากรอบความร่วมมือระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว มากกว่าที่จะรอกรอบความร่วมมือ GMS CBTA ซึ่งมีรอบการดำเนินงานช้ากว่า

สุดท้ายหน่วยงานภาครัฐของไทยควรมีการสร้างกลไกหรือออกกฎหมายเพื่อเป็นข้อต่อรองและปกป้องธุรกิจและโครงสร้างเศรษฐกิจภายในระเทศ ก่อนที่จะมีการเจรจาระหว่างประเทศ โดยภาคเอกชนมองว่าการตกลงระหว่างประเทศที่ผ่านมาประเทศไทยมุ่งเน้นไปที่การเปิดประเทศและทำตามกรอบของอาเซียนเป็นหลักซึ่งมักทำให้ไทยเสียโอกาสและเสียเปรียบทางการค้ามาโดยตลอด

6.3.5 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย

กรอบในการพัฒนาของยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อาจต้องพิจารณาในภาพกว้างกว่าเดิม โดยพิจารณากรอบการพัฒนาไปสิ้นสุดที่ประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศปลายทางการค้า เช่น การขนส่งผลไม้จะมีปลายทางที่มณฑลกวางเจา (ตลาดเจียงหนาน) เป็นต้น และคำนึงถึงบริบทใหม่ในการพัฒนาเชิงพื้นที่จะเป็นประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การค้าข้ามแดน เส้นทางการค้าชายแดน รวมทั้งเรื่องการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ สำหรับกรมศุลกากรอาจต้องปรับบทบาทจากหน่วยงานเก็บรายได้ เป็นหน่วยงานอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น โดยการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาในส่วนของ e-Customs (G2G) และ e-Certificate (B2G) สำหรับการพัฒนาในระยะถัดไปควรเป็นการพัฒนาระบบ e-Port (B2B) และ e-Trade (B2B)

ด้านเทคโนโลยีควรพัฒนาระบบการขึ้นทะเบียนรถที่ผ่านด่านชายแดนโดยใช้เทคโนโลยี เช่น E-plate ที่สามารถระบุรายละเอียดรถทั้งหมด แต่ต้องเป็นร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบกและกรมศุลกากร โดยอาจใช้ฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกในการระบุข้อมูลรถ แต่ให้กรมศุลกากร

เป็นผู้ดำเนินงานตรวจสอบรถ ซึ่งอาจต้องมีนโยบายในการปรับหน้าที่ความรับผิดชอบให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานกำกับรถขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และการพัฒนาระบบการขึ้นตรวจสอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เช่น การบูรณาการข้อมูลใน **"ใบกำกับการเคลื่อนย้าย"** มีการผูกข้อมูลกับ **"ใบกำกับการขนส่งสินค้า"** รวมทั้งการออกแบบใบ Manifest ทางบก

จากการลงพื้นที่พบว่า บริบทเดิมคือการขนส่งด้วยเส้นทาง EWEC ไปทางตะวันออกด้วยเส้นทาง R9 ไปยังดานัง แต่ 10 ปีผ่านมาพิสูจน์แล้วว่าท่าเรือดานังยังคงเป็นท่าเรือที่ไม่ได้รับการพัฒนาทั้งจากนักลงทุนหรือแม้แต่รัฐบาลเวียดนามเอง ทั้งนี้ การขนส่งตามเส้นทาง EWEC ผ่าน สปป.ลาว และเวียดนามต่างมีจุดหมายคือประเทศจีนเป็นสำคัญ ในทางกลับกันแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจในเส้น EWEC กลับมีทิศทางขยายตัวออกไปทางตะวันตกมากขึ้น คือ เศรษฐกิจการค้าที่เชื่อมโยงเมียนมา ดังนั้นกรอบในการพัฒนาประเทศในอนาคตอาจต้องเป็นการ Look West ที่เชื่อมโยงเมียนมาและจีน

6.4 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคใต้

6.4.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) ภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ภาครัฐควรมีนโยบายและแผนในการบูรณาการการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด อาทิเช่นการบูรณาการการขนส่งทางน้ำ (ท่าเรือ) และการขนส่งทางอากาศ (ท่าอากาศยาน) ที่ในปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานต่างอยู่ภายใต้การกำกับของหลายหน่วยงานที่มีแผนการพัฒนาเป็นของตนเองและยังขาดการพิจารณาประโยชน์ในภาพรวม

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

ปัจจุบันการขนส่งทางถนนยังเป็นโหมดการขนส่งที่นิยมในภาคใต้ ซึ่งควรมีการเร่งรัดให้เกิดการสร้างถนนมอเตอร์เวย์สาย หาดใหญ่-สะเดาให้เกิดอย่างรวดเร็ว เพิ่มตอบสนองความต้องการในการขนส่งไปยังด่านชายแดน และแก้ปัญหาจราจรบริเวณชายแดน

(3) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง

ระบบการขนส่งทางรางในปัจจุบันเน้นการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลักไม่ใช่การขนส่งสินค้า ส่วนการขนส่งสินค้าจะขนส่งผ่านด่านปาดังเบซาร์ทางถนนเป็นหลักก่อนที่จะนำสินค้าขึ้นขบวนรถไฟในฝั่งมาเลเซียเพื่อส่งต่อไปยังท่าเรือปีนัง สาเหตุของการขนส่งสินค้ารูปแบบนี้เกิดการข้อตกลงระหว่างไทยและมาเลเซียที่หัวรถจักรไทยยังไม่สามารถวิ่งเข้าไปยังประเทศมาเลเซียได้ รวมถึงในภาคใต้ยังไม่มี ICD ในการรวมสินค้าจากที่ต่างๆ เพื่อขนส่งทางราง เหมือน ICD ลาดกระบัง อีกทั้งระบบรางไม่อยู่ในพื้นที่ของโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้ผู้ประกอบการเกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อนและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนโหมดการขนส่ง รวมทั้งการเสียเวลารอเพื่อให้ได้ปริมาณที่เหมาะสมกับต้นทุนในการขนส่งแต่ละเที่ยว ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้านิยมส่งสินค้าทางถนนมากกว่า ดังนั้น ควรมีการสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า หรือ ICD เช่นเดียวกับลาดกระบัง อาจจะอยู่ที่บริเวณสถานีทุ่งสง-ทุ่งโพธิ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อทำการรวบรวมสินค้าประเภทตู้คอนเทรนเนอร์จากโรงงานบริเวณภาคใต้ ก่อนกระจายไปยังท่าเรือ หรือบริเวณสถานีบางกล่ำซึ่งอยู่ในบริเวณที่มีโรงงานอุตสาหกรรม 20-30 โรงงาน ที่มีการส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียปริมาณสูงมาก และสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนโหมดการขนส่งจากเดิมที่ใช้ทางถนน

เป็นทางรางเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และแก้ปัญหาการจราจรที่แออัดบริเวณด่านชายแดน และควรมีการรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูง เพื่อช่วยในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ไปยังประเทศมาเลเซียและท่าเรือต่างๆ ให้มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยอาจมีชุมทางการกระจายสินค้าอยู่ที่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

(4) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

1) โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมระหว่างท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากปารา ควรศึกษาเปรียบเทียบถึงผลดี ผลเสีย ผลกระทบ และความคุ้มค่า อย่างรอบคอบ เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าฝั่งทะเลอันดามัน และฝั่งอ่าวไทยมีปริมาณที่ไม่เท่ากัน รวมการทำแลนด์บริดจ์ทำให้เกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อนบริเวณท่าเรือ เช่น การยกตู้คอนเทนเนอร์จากลงจากเรือ ขึ้นรถไฟ และยกขึ้นเรือใหม่อีกครั้ง ทำให้เสียเวลามีค่าใช้จ่ายที่สูงมากขึ้น ซึ่งการนำเรือผ่านช่องแคบมะละกาอาจจะมีความรวดเร็วกว่าและค่าใช้จ่ายน้อยกว่า รวมถึงผลกระทบของการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการสร้างโครงการแลนด์บริดจ์มีการผ่านพื้นที่ของชุมชน ทำให้เกิดการประท้วงเกิดขึ้น

2) ท่าเรือสงขลา ควรเร่งพัฒนาความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือสงขลา โดยท่าเรือสงขลาถูกออกแบบให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ แต่ในปัจจุบันท่าเรือสงขลาทำการขนส่งตู้คอนเทรนเนอร์เป็นหลัก โดยผลจากการออกแบบทำให้ไม่สามารถติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าเพื่อใช้ในการขนส่งตู้คอนเทรนเนอร์ได้ และเกิดข้อจำกัดคือเรือที่จะทำการรับ-ส่งสินค้าจะต้องมีปั้นจั่นติดตั้งบนเรือเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบัน เรือประเภทนี้ไม่เป็นที่นิยมเนื่องจากการติดตั้งปั้นจั่นในเรือทำให้ขนสินค้าได้น้อยลงและน้ำหนักมากขึ้นทั้งนี้ ควรต้องปรับปรุงท่าเรือสงขลาใหม่ เช่น การปรับปรุงรากฐานบริเวณหน้าท่าให้สามารถรองรับการติดตั้งของปั้นจั่นหน้าท่าได้ ทำการติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า จำนวน 3 ตัว การปรับปรุงผังอาคารภายในท่าเรือ ย้ายอาคารสำนักงานไว้ทางด้านหน้าท่าเรือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในการทำงานจากผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการทำงานภายในท่าเรือ การขยายลานเก็บตู้คอนเทรนเนอร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บตู้คอนเทรนเนอร์ จากเดิมรองรับได้ 175,000 TEU เป็น 450,000 TEU อีกทั้งลดต้นทุนการทำงาน เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันกับท่าเรืออื่นได้ และปรับปรุงพื้นที่บริเวณแอ่งกลับลำเรือมีความตื้นเขินเนื่องจากมีการพัดนำตะกอนดินทรายจากปากทะเลสาบเข้ามาที่บริเวณท่าเรือ รวมถึงการสร้างสันเขื่อนกั้นคลื่นทะเลจาก ของท่าเรือ ปตท. ทำให้บริเวณท่าเรือสงขลา กลายเป็นแอ่งที่มีทางเข้าออกเพียง 1 ทาง จึงทำให้มีลักษณะทางกายภาพ ในการสะสมตะกอน ทำให้บริเวณแอ่งกลับเรือไม่สามารถใช้งานได้ในปัจจุบัน ซึ่งทำให้การสัญจรของเรือขนส่งสินค้าสามารถเข้า-ออก ได้เพียงครั้งละลำเท่านั้น อีกทั้ง ขาดงบประมาณที่ใช้ในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ก่อให้เกิดการสะสมของตะกอน ทำให้ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มประสิทธิภาพของเรือ และควรมีการพัฒนาท่าเรือสำรองเพื่อรองรับสินค้าและเพื่อความมั่นคงทางฝั่งทะเลอันดามัน เนื่องจากท่าเรือภูเก็ตในปัจจุบันรองรับการท่องเที่ยวมากกว่าการขนส่งสินค้า อีกทั้งการขนส่งไปยังท่าเรือภูเก็ตต้องผ่านตัวอำเภอเมืองภูเก็ตซึ่งมีการจราจรที่หนาแน่นและยากต่อการจัดการ เป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้า ซึ่งท่าเรือที่แนะนำอาจเป็นท่าเรือปากปารา จังหวัดสตูล แต่แนะนำให้ลดขนาดของท่าเรือลงมาให้เล็กลง เนื่องจากไม่มีสินค้าปริมาณมากในการป้อนเข้าสู่ท่าเรือสินค้าที่ส่งออกผ่านทางทะเลอันดามันมีจำนวนไม่มาก นอกจากนี้ในพื้นที่อื่นๆ เช่น ท่าเรือระนอง มีร่องน้ำที่มีความซับซ้อนจึงไม่มีการนำร่อง ร่องน้ำมีความตื้น รวมถึงเส้นทางการเข้าไปส่งสินค้ายังท่าเรือระนองต้องผ่านภูเขาที่มีความลาดชัน ทำให้รถเทรลเลอร์ขนาดใหญ่ไม่สามารถบรรทุกสินค้าไปยังท่าเรือได้ ส่วนในจังหวัดกระบี่และพังงา ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยว ทำให้ค่าแรงของคนงานมีค่าสูงมาก รวมถึงไม่มีฐานในการผลิตสินค้าส่งเข้าสู่ท่าเรือ รวมถึง

เร่งสร้างความชัดเจนเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือสงขลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งความล่าช้าในการต่อสัญญาสัมปทานการบริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งในปัจจุบันอายุสัมปทานท่าเรืออยู่ในระยะสั้น 5 ปี และมีการต่อสัญญาที่ล่าช้ากว่ากำหนด 2 ปี จึงทำให้ทางบริษัท ผู้ได้รับสัมปทานไม่สามารถดำเนินการลงทุนทางด้านอุปกรณ์เครื่องมือ ที่ใช้ภายในท่าเรือให้มีความทันสมัย เนื่องจากมีความเสี่ยงในการลงทุนมากอันเกิดจากสัญญาสัมปทาน

(5) โครงสร้างพื้นฐานศุลกากรและพื้นที่ชายแดน

ด่านปาดังเบซาร์ สภาพพื้นที่คับแคบ และไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ไม่มีการแยกยานพาหนะกับผู้โดยสารออกจากกันอย่างชัดเจน ทำให้ไม่สามารถตรวจผู้โดยสาร พร้อมสัมภาระได้อย่างเต็มที่และก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับประชาชนผู้มาใช้บริการ อีกทั้งพื้นที่รอบข้างของด่านศุลกากรเป็นของส่วนราชการอื่นๆ เช่น เทศบาล การรถไฟ และหน่วยงานภาคเอกชน ซึ่งเกิดปัญหาเกี่ยวกับที่อาศัยของประชาชนที่อยู่ติดกับด่านชายแดน โดยในความเป็นจริงแล้ว พื้นที่รอบข้างของด่านศุลกากรควรที่จะอยู่ในอารักษ์ของศุลกากร ไม่ควรปล่อยให้สิทธิ์กับฝ่ายอื่นในการครอบครองพื้นที่ และในพื้นที่ส่วนนี้ควรต้องขอสิทธิ์ให้กลับมาเป็นของทางศุลกากร เพื่อป้องกันปัญหาต่างๆ เช่น เรื่องความมั่นคง การลักลอบของหนีภาษี รวมถึงยาเสพติดผิดกฎหมาย ในการพัฒนาเพื่อยกระดับด่านปาดังเบซาร์ สิ่งที่ต้องทำคือการเพิ่มพื้นที่ของด่านให้มากขึ้น เนื่องจากปัจจุบัน เกิดปัญหาพื้นที่จอดรถในด่านปาดังเบซาร์ความแออัดและมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถบรรทุกและรถโดยสารของนักท่องเที่ยว โดยสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความแออัดบริเวณด่านปาดังเบซาร์มี 2 สาเหตุหลัก คือ เรื่องของศาสนาของคนที่มาใช้บริการทางฝั่งมาเลเซียที่ต้องทำศาสนกิจ เช่น การทำละมาด ทำให้ต้องมีการหยุดการทำงาน อีกสาเหตุหนึ่ง คือ เครื่องจักรที่ชำรุดและไม่มีมาตรการรองรับ จึงทำให้ผู้ที่มาใช้บริการต้องรอนานกว่าที่ควร และบางครั้งทำให้สินค้าส่งไม่ทันตามกำหนด

6.4.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

(1) ด้านการค้า

ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปัจจุบันพบว่าความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยไม่มีการกระจายทั้งระบบ จากตัวอย่าง ราคาผลไม้ในตลาด พบว่า ราคาผลไม้ที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศนั้นมีราคาน้อยกว่าผลไม้ภายในประเทศไทย สาเหตุไม่ได้มาการราคาค่าขนส่ง เพราะผู้ประกอบการขนส่งมีการแข่งขันกันที่สูงราคาค่าขนส่งจึงไม่ได้มีส่วนทำให้ราคาสินค้าสูง แต่เกิดจากเกษตรกรของไทยไม่สามารถต้นทุนการผลิตได้เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว จะพบว่ามีการรวมกลุ่มเกษตรกรที่มีความแข็งแรง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง สินค้ามีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม รวมถึงในปัจจุบัน ประเทศไทยยังถูกกีดกันทางการค้าจากประเทศฝั่งยุโรปเนื่องจากการทำอุตสาหกรรมประมงของประเทศไทยที่เป็น แบบ IUU คือ การประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน ขาดควบคุม ซึ่งต้องมีการพิจารณายุทธศาสตร์ให้ครอบคลุม และพัฒนาไม่ให้สภาพยุโรปเกิดการกีดกันทางการค้าในสินค้าอื่นๆ โดนการปฏิบัติตามข้อกำหนดสากลต่างๆ เช่น IKO และเพื่อพัฒนาไปตามเป้าหมายที่วางไว้ในการเป็นผู้นำในอาเซียน ซึ่งประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันมากกว่าประเทศสิงโปร์และมาเลเซียที่มีความสามารถสูงทางด้านบริการเพียงอย่างเดียว

ด้านการสร้างโอกาสทางค้า ประเทศอินเดียถือว่าเป็นโอกาสทางการค้าที่สูงมากเนื่องจากเป็นตลาดใหญ่ มีประชากรจำนวนมาก และเป็นช่องทางการค้าเข้าสู่เอเชียกลาง แต่ปัญหาในการค้าขายกับประเทศอินเดียนั้น พบว่ามีสินค้าขาออกเพียงขาเดียว ส่วนขากลับนั้นไม่มีสินค้าส่งกลับไทย ทำให้เกิดความไม่คุ้มค่าในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขนส่งตู้เปล่ากับมายังไทย วิธีแก้คือต้องมีปริมาณการส่งออกที่มากเพียงพอและราคาที่จูงใจในการขนส่ง เช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงการหาตลาดใหญ่ เช่น ประเทศเมียนมาที่มีท่าเรือที่ขนส่งน้ำมันให้แต่ประเทศจีน ซึ่งมีโครงการที่จะสร้างรางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งในอนาคต ซึ่งเป็นโอกาสในการรับสินค้าจากจีนเข้าสู่ประเทศไทยลดการวิ่งเรือ ตู้เปล่าเข้าประเทศไทย หรือทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางซ่อมตู้คอนเทนเนอร์เพื่อดึงดูดตู้เปล่าเข้าสู่ประเทศ ลดค่าใช้จ่ายนำเข้าตู้เปล่า

(2) ด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

ด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ ควรสนับสนุนในประเทศไทยมีกฎหมายเรื่องการขนส่งทางทะเล ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างการร่าง พรบ. และการเร่งรัดการออกกฎระเบียบ ว่าด้วยเรื่องการค้ากำไรเกินควรและการผูกขาดทางการค้า เพื่อรักษาผลประโยชน์ของผู้ประกอบการไทย และควรทบทวนมาตรการผ่อนปรนที่กำหนดให้รถทางฝั่งมาเลเซียสามารถเข้ามาในประเทศไทยได้จนถึงใจกลางเมืองหาดใหญ่ได้ แต่รถของประเทศไทยไม่สามารถข้ามฝั่งไปยังประเทศมาเลเซียได้เกิน 2 กิโลเมตร จึงทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียโอกาสทางการค้า รวมถึงค่าซ่อมแซมถนนที่เกิดความเสียหายจากการขนส่งโดยรถบรรทุกมาเลเซีย ประเทศไทยต้องเป็นผู้รับผิดชอบเนื่องจากไม่มีการเก็บค่าผ่านทางหรือค่าซ่อมแซมจากทางประเทศมาเลเซีย และการสนับสนุนให้มีโรงงงานแปรรูปสินค้าให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการส่งออก เนื่องจากการส่งออกสินค้าทางภาคใต้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประเทศมาเลเซีย โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งออกเป็นประเภทวัตถุดิบในการผลิต เช่น ไม้ยางพารา น้ำยาพารา เนื่องจากภาคใต้ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อทำการแปรรูปสินค้า

ด้านการให้สัมปทานการดูแลท่าเรือ ศูนย์รวบรวมและกระจายต่างๆ รวมถึงผู้บริหารจัดการการขนส่ง จะต้องมีการตรวจสอบและออกกฎระเบียบข้อบังคับ ให้ผู้รับสัมปทานมีความเป็นกลางเพื่อผลประโยชน์ของประเทศไทยเป็นหลัก เพื่อไม่เกิดการเสียค้าผลประโยชน์ให้แก่ผู้ต่างชาติ และควรมีนโยบายการปรับปรุงประเทศเพื่อรับการเปลี่ยนแปลง เช่น เรื่อง One Belt One Road เมื่อก่อนเคยมีประเทศไทยอยู่ในแผนแต่ในปัจจุบันไม่มีแล้ว เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงตามที่ประเทศจีนต้องการ แต่ในปัจจุบันไทยยังมีความสำคัญทางด้านส่งสินค้าทางเรือกับจีนอยู่ และเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโดยการทำ Coastal Shipping ระหว่างตราด กัมพูชา เวียดนาม ซึ่งไทยอาจจะพัฒนาต่อเป็นท่าเรือสงขลา สุราษฎร์ แหลมฉบัง สนับสนุนการเปลี่ยนโหมดในการขนส่งสินค้า รถบรรทุกขนส่งแค่ถึงท่าเรือลดการใช้ถนน ค่าขนส่งจะถูกลง

รวมถึงการคำนึงถึงโอกาสจากการเปิดประเทศที่มากขึ้น รวมถึงสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคจากประเทศไทย เป็นที่นิยมของประชาชนในประเทศเมียนมา แต่การค้าขายระหว่างประเทศไทยตอนใต้กับประเทศเมียนมาตอนใต้ ยังไม่มีได้มีการพัฒนาที่เห็นได้ชัด ควรมีการสนับสนุนการพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้น เช่น การตัดถนนเชื่อมโยงระหว่างด่านสิงขรไปยัง มะลิ ประเทศเมียนมา เพื่อเชื่อมโยงการค้าขายระหว่างกัน โดยการพัฒนาควรมีการคำนึงถึงปัญหาทางด้านการผูกขาดในการส่งสินค้าจากชาวบ้านในพื้นที่

6.4.3 ด้านการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน

การพัฒนาบุคลากรควรมีการส่งเสริมความรู้ความสามารถทางด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศให้แก่เกษตรกรต้นน้ำ เพื่อช่วยให้การทำงานให้สะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันบุคลากรเหล่านี้ยังมีความรู้ความสามารถไม่เพียงพอ รวมถึงการสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ทุกคน ให้มีความตระหนักถึงหน้าที่ ความสำคัญของตนเองในการเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และควรมีการสนับสนุนงบประมาณด้านการวิจัยและพัฒนาให้มากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีมูลค่าอยู่ที่ 0.8 ต่อ GDP ซึ่งในประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีการสนับสนุนงบทุนและวิจัยจำนวนมากเพื่อให้เกิดการพัฒนาภายในประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งงานวิจัยที่ควรสนับสนุนให้ทำอย่างเร่งด่วนคือการพัฒนาคุณภาพของสินค้าให้มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการซื้อสินค้า

6.4.4 ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน

ภาคใต้ควรมีการสนับสนุนการผลิตสินค้าในระดับพื้นบ้าน ไม่มองการส่งออกเป็นหลัก ซึ่งในอนาคตประเทศไทยจะนำเข้ามากกว่าส่งออกเนื่องจากคนในประเทศมีกำลังซื้อสูงขึ้น บริโภคดีขึ้น และต้องให้ความสำคัญกับการให้บริการ ในอนาคตต้นทุนการผลิตวัตถุดิบพื้นฐานภายในประเทศอาจมีราคาสูง ต้องอาศัยการพึ่งพาวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน

6.4.5 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ด่านปาดังเบซาร์ การดำเนินการทางพิธีการศุลกากรมีการใช้เวลาที่ค่อนข้างนาน จึงทำให้สินค้ามีการสะสมบริเวณด่านศุลกากรปาดังเบซาร์จำนวนมาก รวมไปถึงทางด่านฯ มีพื้นที่จำกัดในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ เพราะฉะนั้นจึงมีการเสนอว่าหากจะตั้งสถานีเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้านั้นต้องเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ได้รับความร่วมมือกันระหว่างประเทศ โดยต้องมีการหารือกับทั้งทางประเทศไทยและทางประเทศมาเลเซียว่าจะต้องมีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรในสถานีทั้งสองประเทศ เพื่อให้เกิดระบบการใช้งานที่เหมือนกัน ลดความซ้ำซ้อนและระยะเวลาในการทำงาน อีกทั้งแบบฟอร์มการผ่านแดนของสินค้าประเทศไทยกับของมาเลเซียมีรูปแบบแตกต่างกัน ซึ่งเป็นส่วนนึงของความล่าช้าในการผ่านแดน เนื่องจากการต้องทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน และไม่สามารถส่งต่อข้อมูลถึงกันได้ รวมถึงด่านศุลกากรมาเลเซียมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาล่าช้ากว่าประเทศไทย จึงทำให้ระบบในการทำงานเกิดความล่าช้า และไม่สามารถเชื่อมโยงหากันได้ แต่ประเทศมาเลเซียมีศักยภาพทางด้านการพัฒนาสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ดังนั้นควรสนับสนุนการเป็นโครงการนำร่องในการนำเอาเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาใช้บริเวณด่านชายแดน เช่น ระบบ RFID เพื่อช่วยสนับสนุนการทำงานให้มีความสะดวกรวดเร็วในการทำงานมากขึ้น

6.4.6 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ในต่างประเทศมีการพัฒนาที่รวดเร็วเนื่องจากรัฐบาลนโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เข้มข้น ส่วนประเทศไทยมีการจัดตั้ง กบส. เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์และเป็นช่องทางให้ภาคเอกชนออกความคิดเห็น โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีหน่วยงานภาครัฐ 12 กระทรวง และภาคเอกชน 3 สภาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ ข้อจำกัดในการพัฒนาคือขาดการประชุมอย่างต่อเนื่องในการผลักดันหรือกำหนดนโยบายทางด้านโลจิสติกส์ ส่งผลให้การพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่เป็นรูปธรรม เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศฮ่องกงที่มีการจัดตั้งคณะกรรมการที่มีสัดส่วนของภาคเอกชนมากกว่าภาครัฐ

มีการรับความคิดเห็นของภาคเอกชนมากกว่าของไทย แต่ยังคงให้อำนาจภาครัฐในการตัดสินใจอยู่ ด้วยการขับเคลื่อนลักษณะนี้ก่อให้เกิดโครงการทางด้านโลจิสติกส์มากมาย เช่น จัดทำรางรถไฟจากเซินเจิ้นมายังฮ่องกง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าโดยตรงไปยังการท่าเรือ รวมถึงการพัฒนาจุดตรวจปล่อยเพียงจุดเดียวที่เห็นเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง

6.4.7 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย

ด้าน Green Logistics & Green Environment สำหรับประเทศไทย ยังต้องใช้เวลาในการพัฒนา เนื่องจากขาดการผลักดันของภาครัฐให้ออกเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนด นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ เพื่อบังคับให้ภาคเอกชนปฏิบัติตาม รวมถึงภาคเอกชนในส่วนต้นน้ำและกลางน้ำ ไม่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาเรื่องการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม เพราะทำให้ต้นทุนสินค้าเพิ่มขึ้น มีผลให้ในส่วนของผู้ประกอบการทางปลายน้ำหรือผู้ส่งออก มีปัญหาในการส่งออกเนื่องจากติดปัญหา กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ของประเทศคู่ค้า และควรนำเอาตัวอย่างทางด้าน Green Logistics & Green Environment ของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ยุโรป อเมริกา ออสเตรเลีย ในการกำหนดกฎหมายกฎระเบียบ นโยบาย เช่น การปลูกป่าทดแทนภายหลังการตัดไม้การทำอุตสาหกรรม หรือการใช้ป่าปลูกแทนป่าธรรมชาติของอุตสาหกรรมไม้ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายประเภทนี้ออกมาควบคุม

6.5 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคตะวันออก

6.5.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) ภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ในการลงทุนภาครัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ควรมีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้ชัดเจน เนื่องจากประเทศไทยมีงบประมาณจำกัดในการพัฒนาจึงควรรีบพัฒนาในประเด็นที่สำคัญก่อนเป็นลำดับแรก

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

การขนส่งทางถนนในประเทศยังคงมีปัญหาค้างคาเรื่องน้ำหนักบรรทุกซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนตกเป็นจำเลยของสังคมมาโดยตลอด โดยให้ข้อมูลว่ามีผู้ประกอบการบางรายที่มีการขนส่งเกินน้ำหนักซึ่งทำลายถนน รวมทั้งทำลายโครงสร้างราคาการให้บริการขนส่งทางถนนด้วย ทั้งนี้อาจต้องแก้ไขปัญหาอย่างบูรณาการตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา รวมทั้งมาตรการลงโทษและการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจังเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างถาวร รวมถึงเสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางรถบรรทุก (Truck Route) ในบางเส้นทางหรือบางพื้นที่ เช่น พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และ EEC เป็นต้น โดยเส้นทางที่สร้างขึ้นพิเศษนี้อาจมีมาตรฐานในการรับน้ำหนักสูงขึ้นและมีการเก็บค่าใช้บริการ และประเด็นด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศอาจต้องพิจารณาความเหมาะสมและประเด็นต่างๆ ที่ครบถ้วนทั้งสองทิศทาง คือ รถขนส่งของไทยที่ไปวิ่งในประเทศเพื่อนบ้าน และรถขนส่งของประเทศเพื่อนบ้านที่เข้ามาวิ่งในประเทศไทย เช่น น้ำหนักในการขนส่ง ประเภทรถ เส้นทางการขนส่งการกำกับดูแล (การบังคับติด GPS) ค่าผ่านทาง และการลงโทษ เป็นต้น

(3) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางภายในประเทศที่ภาครัฐให้ความสำคัญในปัจจุบัน ภาครัฐควรพิจารณาความเชื่อมโยงการขนส่งระบบรางไปยังต่างประเทศเพื่อรองรับการขนส่งในอนาคตด้วย โดยต้องพิจารณาในหลายด้าน เช่น ความเชื่อมโยงของเส้นทาง ขนาดและมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน รูปแบบการเดินรถระหว่างประเทศ พื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า รูปแบบการให้บริการ ผู้ดำเนินการขนส่ง และกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ ในการผลักดันและส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางราง ภาครัฐอาจต้องมีมาตรการและนโยบาย (Soft Policy) ที่เหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นทางรางและทางน้ำ ยกตัวอย่างเช่นในบางประเทศที่มีมาตรการด้านภาษีเมื่อใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ เป็นต้น

(4) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางลำน้ำ (แม่น้ำบางปะกง) มีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจมาก เช่น ร่องน้ำตื้นเขิน มีแรงต้านจากกลุ่มอนุรักษ์เมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือ ความสูงของสะพานที่เรือไม่สามารถผ่านได้ และการมีประตูน้ำตลอดเส้นทาง เป็นต้น ภาครัฐควรหาวิธีการแก้ไขเพื่อให้มีการขนส่งทางลำน้ำเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงมีมาตรการพิเศษเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนของไทยบ้าง เนื่องจากประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจหลายด้านทั้งเรื่องการต่อต้านจากชุมชน การกำหนดเขตผังเมืองที่ทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ธุรกิจได้ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งถนนและราง ซึ่งเอกชนต้องรอและหวังให้ภาครัฐมาช่วยพัฒนา ทั้งนี้มีความเห็นว่านอกจากพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาของภาครัฐ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ EEC ในพื้นที่อื่นๆ ก็ต้องการการพัฒนาและภาครัฐควรให้ความสำคัญด้วยเช่นกัน

ด้านการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีโครงการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและควรต้องพิจารณาประกอบการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator : SRTO) โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านอุปสงค์และอุปทานของการให้บริการบรรจุและขนส่งสินค้า (Dry Port and ICD) และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเรือ A) ซึ่งอาจต้องพิจารณาประกอบการวางแนวนโยบายในระยะถัดไป

(5) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

ในการพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อาจต้องพิจารณาบริบทเรื่อง EEC อย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทและแผนการพัฒนาในพื้นที่อู่ตะเภาทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

6.5.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศฉบับที่ 12 เกี่ยวกับความยั่งยืนในการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งความยั่งยืนนี้หมายความถึงความสามารถในการดำเนินการได้เองด้วยผู้ประกอบการไทยมิใช่การยืมจมูกต่างชาติดำเนินการ โดยในธุรกิจโลจิสติกส์ปัจจุบันถูกต่างชาติเข้าครอบงำเป็นอย่างมากและหากปล่อยไปโดยไม่มีมาตรการใดๆ ประเทศไทยอาจสูญเสียความยั่งยืนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในอนาคต จึงต้องมีมาตรการเข้มข้นในการส่งเสริม LSP ไทยทั้งขนาดใหญ่ และ SMEs ให้มีความสามารถในการแข่งขันได้เพื่อค้านอำนาจกับบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาดำเนินการและเพื่อความยั่งยืนในการพัฒนาด้านต่างๆ ของโลจิสติกส์

จึงควรมีนโยบายด้านวิจัยพัฒนา (Research and Development) เพื่อสร้างองค์ความรู้และเทคโนโลยีโลจิสติกส์ ลดการนำเข้า และลดความเสี่ยงในการใช้เทคโนโลยีของต่างประเทศ

6.5.3 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ประเด็นด้านกฎหมายที่ควรมีการพัฒนา คือ ด้านการค้าชายแดน ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศด้านการส่งเสริมพานิชนาวีและด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

6.5.4 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ควรมีการพัฒนาเรื่องข้อมูลการขนส่งทางถนนและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่ยังขาดความเชื่อมโยงกันอย่างมากเมื่อมีการเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งทางเรือและทางอากาศ ซึ่งข้อมูลมีความเชื่อมโยงตั้งแต่ผู้ผลิต สินค้า ผู้ขนส่ง ผู้นำเข้า/ส่งออก และข้อมูลสายเรือ/สายการบิน ฯลฯ

6.5.5 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย

การพัฒนาตามกรอบ EEC ควรมีการทำแผนแม่บทการพัฒนา EEC (ปัจจุบันมีการทำ พรบ. EEC ที่บูรณาการในมิติของงบประมาณ) เพื่อสร้างความสอดคล้องด้านระยะเวลาในการพัฒนาโครงการต่างๆ โดยต้องพิจาณาการพัฒนาทางราง ทางถนน ทางอากาศ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม ให้สอดคล้องกันและส่งเสริมกัน อีกทั้งภาคเอกชนจะสามารถใช้แผนดังกล่าวในการเตรียมความพร้อมด้านการให้บริการและสื่อสารต่อไปยังฝั่ง Demand Site (ลูกค้า) ให้เกิดการขยายผลในวงกว้างมากขึ้น

6.6 ปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคตะวันตก

6.6.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

ควรเร่งพัฒนาเส้นทางถนนกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนจากแหล่งผลิตสู่ชายแดน การพัฒนาถนนแนวตะเข็บชายแดน อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี เส้นทางทล.3087 อ.จอมบึง-ด่านมะขามเตี้ย ระยะทาง 50 กิโลเมตร จากสองช่องทางเป็น 4 ช่องทาง ที่ในปัจจุบันยังติดเรื่องความมั่นคง รวมทั้งการปรับปรุงเส้นทางที่เข้าสู่อำเภอสวนผึ้ง (ทช.3208 และ รบ.4019)

(2) โครงสร้างพื้นฐานศุลกากรและพื้นที่ชายแดน

จากการเกิดขึ้นของโครงการทวายส่งผลให้ราคาที่ดินบริเวณชายแดนบ้านพุน้ำร้อนสูงขึ้นหลายเท่าตัว และส่งผลต่อเนื่องถึงโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งนักพัฒนาพื้นที่ลงทุนไม่ไหว ส่วนด่านเจดีย์สามองค์ปัจจุบันเป็นเพียงจุดผ่อนปรนการค้า ซึ่งมีความพยายามที่จะยกระดับให้เป็นจุดผ่านด่านถาวร แต่ติดปัญหาข้อพิพาทเรื่องการปักปันเขตแดน ทั้งนี้ มีความพยายามที่จะหาพื้นที่พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรอีกหลายจุด แต่ยังไม่มีข้อลงตัวจากปัญหาด้านยุทธศาสตร์และความมั่นคง ซึ่งผลจากการที่ด่านชายแดนบริเวณ จังหวัดกาญจนบุรี ยังไม่ได้ถูกยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ส่งผลให้สินค้าบางรายการไม่สามารถใช้เป็นช่องการการนำเข้าได้ (ฝ่ายความมั่นคงอนุญาติให้สินค้าอุปโภคบริโภคเท่านั้นที่ผ่านได้) โดยต้องขึ้นไปนำเข้าที่ช่องทาง อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก แทนดังจะเห็นจากตัวเลขการค้าชายแดน

ของด่านศุลกากรแม่สอดในระหลังที่เพิ่มขึ้นมาก ดังนั้นจึงควรเร่งยกระดับหรือหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาด่านเจดีย์สามองค์ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งสามารถเชื่อมโยงเมืองพญาตองซู (Payathonzu) ที่เป็นประตูสู่ 5 เมืองใหญ่ในประเทศพม่า ได้แก่ มู่ดง (Mudon) ไซอินสจี ตาบูซายัต (Thanbyuxayat) เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) และเมืองเย (Ye) และมีความเห็นว่าควรมีการพัฒนาด่านพุน้ำร้อนควรพัฒนาเพื่อเป็นช่องทางรองรับการค้าชายแดนก่อน แล้วจึงพัฒนาเป็นช่องทางรองรับการค้าระหว่างประเทศในพื้นที่ทวายในระยะถัดไป

6.6.2 ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันตกในระยะถัดไปต้องพิจารณาบริบทการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนเป็นยุทธศาสตร์ระยะสั้น ส่วนโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายเป็นยุทธศาสตร์ระระยาว ด้วยอาศัยโอกาสจากการเปิดประเทศของเมียนมาในปัจจุบันเพื่อเริ่มพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศ ส่วนการพัฒนาทวายหากเกิดขึ้นจริงจะกลายเป็นปัจจัยเสริมในภายหลัง

6.6.3 ด้านการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน

ในอดีตจังหวัดกาญจนบุรีเป็นประตูสำคัญในการนำเข้าสินค้าวัตถุดิบ แร่ธาตุ เชื้อเพลง ไม้จากประเทศเมียนมา แต่ในปัจจุบันไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาความมั่นคง ซึ่งหากแก้ไขปัญหาการนำเข้าได้จะสามารถสร้างอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้อย่างมากมาย โดยสามารถพัฒนาพื้นที่กาญจนบุรีเป็นแหล่งอุตสาหกรรมต้นน้ำหรือผลิตวัตถุดิบเบื้องต้น เพื่อส่งต่อไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศได้ ส่วนการพัฒนาภาคการเกษตรในพื้นที่ควรมุ่งเน้นการพัฒนาเกษตรครบวงจรและเกษตรทันสมัย สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมควรเป็นอุตสาหกรรมการเกษตรต่อเนื่องและครบวงจร รวมทั้งอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์ เช่น อุตสาหกรรมประกอบรถขนาดใหญ่ (หกล้อ สิบล้อ รถบัส)

6.6.4 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย

ประเทศไทยมีการพัฒนาตาม ADB ซึ่งเป็นการพัฒนาทางพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันที่มีบริบทใหม่จากการเปิดประเทศของเมียนมาทำให้พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกกลายเป็นพื้นที่เป้าหมายใหม่ในการพัฒนา เพื่อการกระจายความเจริญตามกรอบยุทธศาสตร์ 20 ปี ดังนั้นการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจฝั่งตะวันตก (Look West) ควรสร้างสมดุลในการพัฒนาเชิงพื้นที่และการกระจายเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค ด้วยความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของไทยกับประเทศเมียนมา ดังต่อไปนี้

(1) จังหวัดแม่ฮ่องสอน / จังหวัดเชียงใหม่-เชียงตุง มัณฑาเลย์ เนปิดอร์
(2) จังหวัดเชียงราย / จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด)-ย่างกุ้ง
(3) จังหวัดกาญจนบุรี (ด่านบ้านพุน้ำร้อน)-ทวาย
(4) จังหวัดกาญจนบุรี (ด่านเจดีสามองค์)-พญาตองซู (Payathonzu) ที่เป็นประตูสู่ 5 เมืองใหญ่ในประเทศพม่า ได้แก่ มู่ดง (Mudon) ไซอินสจี ตาบูซายัต (Thanbyuxayat) เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) และเมืองเย (Ye)
(5) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์-มะริด
(6) จังหวัดระนอง-เกาะสอง

6.7 บทสรุปปัจจัยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ยุทธศาสตร์

จากการประชุมระดมความคิดเห็นและลงพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ทั่วประเทศ พบว่าปัจจัยในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่นั้น มีทั้งความเหมือนและแตกต่างกันตามบริบทในแต่ละพื้นที่ ซึ่งสามารถสรุปเป็นปัจจัยที่สำคัญได้ ดังนี้

6.7.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) ภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในการพัฒนาหรือลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานควรใช้วิธิพิจารณาเชิง Demand Side มากกว่าเชิง Supply Side เพื่อตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้ใช้งาน มุ่งเน้นความเชื่อมโยงระบบการขนส่งและโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน และมีการพัฒนาตั้งแต่ต้นทาง (แหล่งผลิต) ถึงปลายทาง (ตลาด/แหล่งบริโภค) ทั้งในต่างประเทศ อีกทั้งยังควรเร่งรัด การเพิ่มประสิทธิภาพกลไกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐที่มีความล่าช้าไม่ทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงและมีปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดในการจัดหาที่ตั้งซึ่งเป็นตำแหน่งยุทธศาสตร์ด้านการขนส่ง รวมถึงการสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดจากโครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาแล้วเสร็จ

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน ควรมีการพัฒนาถนนเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตสินค้าไปยังประตูการค้าชายแดนโดยตรงอย่างเร่งด่วน ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งและลดต้นทุนค่าขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงการพัฒนาความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดชายแดนในรูปแบบวงแหวนที่เชื่อมโยงระบบการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดชายแดนเข้าไว้ด้วยกัน หรือการพัฒนาเส้นทางรถบรรทุก (Truck Route) ในบางเส้นทางหรือบางพื้นที่ที่มีความสำคัญ และมีปริมาณการขนส่งทางถนนสูง เช่น พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และ EEC เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า การพัฒนาโครงสร้างทางถนนไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือตลาดคู่ค้าเป็นอีกปัจจัยที่ต้องให้ความสำคัญในการเร่งพัฒนา เช่น เส้นทาง R3B เชื่อมโยงไทย-เมียนมา-จีน เพื่อรองรับการเปิดประเทศเมียนมา และสร้างทางเลือกในการขนส่งไปประเทศจีน เป็นต้น

(3) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ ส่งเสริมให้ท่าเรือของไทยเป็นจุดต้นทาง และปลายทางของการขนส่ง รวมทั้งการพัฒนา Dry Port ในพื้นที่ห่างไกลท่าเรือ เพื่อใช้ในการลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ มีการแก้ไขปัญหาและส่งเสริมการขนส่งลำน้ำอย่างจริงจัง เล็งเห็นถึงโอกาสในการใช้ประโยชน์จากอ่าวไทยเพื่อการให้บริการ Short Sea Shipping มายังท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรืออื่นๆ เพิ่มโอกาสการสร้างความได้เปรียบทางธุรกิจให้กับท่าเรือต่างๆ เพื่อให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะ ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือสงขลา เช่น ด้านค่าบริการและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ รวมถึงเร่งสร้างความชัดเจนเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในท่าเรือสงขลาที่มีประเป็นด้านความล่าช้าในการต่อสัญญาสัมปทานการบริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อโอกาสในการพัฒนาท่าเรือ

(4) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ควรพิจารณาความเชื่อมโยงการขนส่งระบบรางไปยังต่างประเทศเพื่อรองรับการขนส่งในอนาคตด้วย โดยต้องพิจารณาในหลายด้าน เช่น ความเชื่อมโยงของเส้นทาง ขนาดและมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน รูปแบบการเดินรถระหว่างประเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ร่วมกับการใช้มาตรการและนโยบาย (Soft Policy) เพื่อจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นทางรางและทางน้ำ ยกตัวอย่างเช่น ในบางประเทศที่มีมาตรการด้านภาษีเมื่อใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ

(5) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ ในการพัฒนาสนามบินเชิงพาณิชย์ในจังหวัดที่มีความสำคัญ เช่น มุกดาหาร ตราด ควรมีการพิจารณาทั้งในด้านการค้า การขนส่ง รวมถึงการรองรับนักท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการ ควรมีการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยาน ในมิติที่เชื่อมโยงกันเป็นภาพรวม ร่วมกันทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

(6) โครงสร้างพื้นฐานศุลกากรและพื้นที่ชายแดน การจัดสรรพื้นที่ชุมชนให้อยู่ห่างจากพื้นที่พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจชายแดนเพื่อลดปัญหาความยุ่งยากในการบริหารจัดการ โดยนำปัญหาที่เกิดจากการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดมาเป็นบทเรียน รวมถึงการจัดสรร หรือจัดหา พื้นที่ใหม่แก่ด่านศุลกากรให้มีความเพียงพอต่อการใช้งาน เพื่อเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ลดความแออัดในการใช้บริการ โดยด่านที่ปัญหาเรื่องพื้นที่ในปัจจุบัน ได้แก่ ด่านปาดังเบซาร์

6.7.2 ด้านทางการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

(1) ด้านการค้า ควรเล็งเห็นถึงการใช้ประโยชน์จากระบบ e-Payment เพื่อความสะดวกในการทำธุรกรรมทางด้านการเงิน เนื่องจากกระบวนการทางการเงินด้านโลจิสติกส์จะมีผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหลายส่วนทั้งในและนอกประเทศ ส่วนภาครัฐและเอกชนควรมีมาตรการหรือแผนรองรับอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers : NTB) ของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา ในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม (Green)

(2) ด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ ควรพิจารณาบริบทด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการสร้างรายได้จากธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงการสร้างมาตรฐานด้านสินค้าหรือบริการให้มีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ทั้งนี้ภาครัฐมีบทบาทคำสัญในการช่วยพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการออกกฎหมายเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือการผูกขาดทางการค้า เพื่อรักษาผลประโยชน์ให้แต่ผู้ประกอบการ รวมถึงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้แก่ผู้ประกอบการในด้านอื่นๆ

6.7.3 ด้านการพัฒนาบุคลากร โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัด/เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Technical Skill) ให้ตรงความต้องการของภาคเอกชน และสนับสนุนให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถทางด้านการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ที่จะมีบทบาทมากขึ้นในอนาคต รวมถึงมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านกำลังคนเพื่อใช้ในการวางแผนกำลังคนของประเทศ

6.7.4 ด้านวิจัยและพัฒนา นโยบายด้านวิจัยพัฒนา (Research and Development) เพื่อสร้างองค์ความรู้และเทคโนโลยีโลจิสติกส์ ลดการนำเข้า และลดความเสี่ยงในการใช้เทคโนโลยีของต่างประเทศ รวมถึงเพิ่มมูลค่าทางพาณิชย์ให้แก่งานวิจัย

6.7.5 ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียง เช่น การใช้วัตถุดิบในพื้นที่มาเพิ่มมูลค่าก่อนทำการส่งออก เช่น การแปลงไม้ยางพาราเป็นเฟอร์นิเจอร์ รวมถึงควรมีการพัฒนาอุตสาหกรรมและโซ่อุปทานที่สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ (รถบรรทุก) อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมเรือ อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (เพื่อลดการนำเข้าอุปกรณ์ เช่น GPS, RFID, Barcode ฯลฯ) และอุตสาหกรรมซอฟท์แวร์ที่เกี่ยวข้องอีกทั้งควรพัฒนาเพื่อลดอัตราการนำเข้า ทางด้านความมิตรสิ่งต่อสิ่งแวดล้อมตลอดทั้งโซ่อุปทาน เช่น Reverse Logistics การรับสินค้าขากลับ เพื่อไม่ให้เกิดการขนส่งรถเที่ยวเปล่า

6.7.6 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่วนของระบบ NSW ควรมีการกำหนดองค์กรกลางที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับทิศทางในการพัฒนาระบบ NSW ส่วนของการเปิดเสรีภาคบริการ ของ AEC ต้องมีการเตรียมมาตรการควบคุมการไหลของการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการ ที่จะเข้าสู่ประเทศไทยด้วย ทั้งในส่วนของรถขนส่ง สินค้า และคน ที่จะเข้ามาดำเนินการและปฏิบัติงานในพื้นที่ประเทศไทย อีกทั้งควรมีการพิจารณา ทบทวน ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับกลุ่มสินค้าผ่านแดนอย่างรอบคอบ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยไม่สามารถเรียกรับผลประโยชน์ใดจากสินค้ากลุ่มนี้ได้ ส่วนด้านการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ควรมีการเร่งรัดให้การเพิ่มเส้นทาง R12 ในข้อตกลง GMS CBTA

6.7.7 ด้านการกำกับดูแลและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ควรเพิ่มเติมกลไกการกำกับดูแลตั้งแต่การอนุมัติโครงการ เฝ้าตรวจติดตามความคืบหน้า และประเมินผลการดำเนินงาน รวมถึงควรมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจในระดับนโยบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งฐานข้อมูลการขนส่งทางถนน

6.7.8 ด้านดัชนีชี้วัดความสำเร็จ ควรมีการพิจารณาตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในการพัฒนาโลจิสติกส์ให้มีความสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานรับผิดชอบ รวมถึงการปรับลดจำนวนตัวชี้วัดความสำเร็จของยุทธศาสตร์ โดยควรพิจารณาใช้ตัวชี้วัดที่มีความสำคัญๆ จำนวนเพียง 3-4 ตัวชี้วัดเป็นตัวชี้วัดหลัก สำหรับตัวอื่นๆ กำหนดให้เป็นตัวชี้วัดรอง และควรเพิ่มเติมดัชนีชี้วัดความสำเร็จที่มีมาตรฐานในระดับสากลซึ่งนานาชาติเข้าใจและยอมรับ แต่ควรคำนึงถึงรายละเอียด ที่มาของข้อมูล การจัดเก็บข้อมูล การเปรียบเทียบของตัวชี้วัดในระดับสากลเพื่อให้เข้าใจถึงข้อจำกัดต่างๆ ในการประเมินผล

6.7.9 ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย

การพัฒนาประเด็นเชิงนโยบายที่มีความสำคัญมีดังต่อไปนี้

(1) นโยบายพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจด้านตะวันตก (Look West) จากการเปิดประเทศของเมียนมา ทำให้มีเส้นทางเชื่อมโยงสินค้าไปยังจีนและอินเดีย

(2) การพัฒนาโลจิสติกส์ในสองมิติ คือ 1) มิติการลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพี และ 2) มิติการเพิ่มรายได้ให้ประเทศด้วยธุรกิจบริการดลจิสติกส์

(3) การพัฒนาพื้นที่ชายแดน บริบทใหม่ในการพัฒนาเชิงพื้นที่จะเป็นประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การค้าข้ามแดน เส้นทางการค้าชายแดน รวมทั้งเรื่องการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

(4) Green Logistics & Green Environment สำหรับประเทศไทย ยังต้องใช้เวลาในการพัฒนา เนื่องจากขาดการผลักดันของภาครัฐให้ออกเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนด นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ เพื่อบังคับให้ภาคเอกชนปฏิบัติตาม เป็นต้น

บทที่ 7
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและดัชนีชี้วัดในการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยระยะถัดไป

7.1 ประเด็นหรือยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับประเทศ

จากการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 การวิเคราะห์ปัญหา/อุปสรรคการพัฒนา และรวบรวมข้อมูลบริบทต่างๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยระยะถัดไป ทั้งในระดับนานาชาติ ภูมิภาค อนุภูมิภาค และในประเทศ รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศ ทางที่ปรึกษาได้บทสรุปประเด็นที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะถัดไปทั้งสิ้น 9 ประเด็น ดังต่อไปนี้

7.1.1 การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานการเกษตร (Agricultural Supply Chain)

(1) การสร้างความยั่งยืนในการพัฒนาโซ่อุปทานการเกษตรไทย

สร้างความเข้มแข็งและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสถาบันการเกษตรให้เป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในโซ่อุปทานการเกษตรของไทยอย่างแท้จริง และสามารถแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติที่เข้ามามีบทบาทต่อกลไกการเกษตรของไทยตลอดโซ่อุปทาน โดยจำเป็นต้องประยุกต์ใช้การบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับดำเนินธุรกิจในสถาบันการเกษตรให้มากขึ้น เช่น ระบบการจัดซื้อรวม ระบบบริหารจัดการจัดส่งสินค้า ระบบบริหารสินค้าคงคลัง และการจัดการห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Management) รวมทั้งผสานความเข้มแข็งผ่านการเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างสถาบันการเกษตร เป็นต้น

(2) การพัฒนาโซ่อุปทานการเกษตรสมัยใหม่ (Modalrn Agricultural Supply Chain)

ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่ในการพัฒนาตลอดโซ่อุปทานทางการเกษตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรสมัยใหม่ (Logistics for Modalrn Agricultural) เพื่อลดความสูญเสียหลังการเก็บเกี่ยวจากไร่/ฟาร์มสู่โรงงานแปรรูปและตลาด และเพิ่มความสามารถในการตรวจสอบย้อนกลับของสินค้าเกษตร (Traceability) รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ในการพัฒนาด้านการตลาดสินค้าเกษตรจากเกษตรกรหรือกลุ่มเกษตรกรถึงมือผู้บริโภคโดยตรง

(3) การพัฒนาโซ่อุปทานรายสินค้าเกษตร

บูรณาการการพัฒนาโซ่อุปทานในสินค้าเกษตรสำคัญ อาทิเช่น ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย และผักผลไม้ โดยกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพทำหน้าที่พัฒนาประสิทธิภาพ แก้ไขข้อจำกัด และควบคุมดูแลในทุกมิติตลอดโซ่อุปทานสินค้าเกษตรจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (Form Farms to Forks) ซึ่งสามารถผลักดันการพัฒนารายสินค้าได้อย่างเต็มที่

7.1.2 การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานอุตสาหกรรม (Industrial Supply Chain)

(1) การพัฒนาโซ่อุปทานอุตสาหกรรมสมัยใหม่ (Modalrn Industrial Supply Chain)

ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่ในการพัฒนาตลอดโซ่อุปทานอุตสาหกรรม เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานอุตสาหกรรมเป้าหมายเดิมและอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ในอนาคต (New S-Curve) รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ที่สนับสนุนอุตสาหกรรม 4.0 โดยมุ่งเน้นการใช้ระบบเทคโนโลยีที่พัฒนาด้วยศักยภาพของผู้พัฒนาไทย

(2) การพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง

มีเป้าหมายระยะสั้นเพื่อลดการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และเป้าหมายระยะยาวในการพัฒนาฐานอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) อุตสาหกรรมเรือ อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) และระบบอัตโนมัติ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวเนื่อง เช่น Barcode RFID หรือ GPS และอุตสาหกรรมซอฟท์แวร์ที่เกี่ยวข้อง

(3) การพัฒนาความเข้มแข็งและศักยภาพโลจิสติกส์อุตสาหกรรม

การปรับเปลี่ยนทัศนคติจากการพัฒนาเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์เป็นการพัฒนา เพื่อสร้างรายได้จากธุรกิจโลจิสติกส์ ด้วยการส่งเสริมและพัฒนาการดำเนินงานโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (Logistics in Real Sector) สู่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) เพื่อสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับระบบโลจิสติกส์ไทยบนพื้นฐานให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของภูมิภาค

7.1.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม

(1) การพัฒนาเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงภูมิภาค

เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบโจทย์การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงโซ่อุปทานในภูมิภาค (Integrated Regional Supply Chain) ที่เป็นจุดเชื่อมต่อ (Connectivity) ระหว่าง Supply และ Demand โดยเป็นประตูการค้าของแหล่งผลิตในภูมิภาคเพื่อกระจายสินค้าสู่แหล่งบริโภคบนแนวทางการบริหารจัดการและการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานที่แล้วเสร็จให้เกิดประโยชน์สูงสุด พร้อมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ในพื้นที่สำคัญ เช่น ทางฝั่งตะวันตกของประเทศไทยเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเศรษฐกิจเมียนมา

(2) การผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift)

ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ระยะถัดไป ยังจำเป็นต้องผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) เพื่อประโยชน์ด้านลดต้นทุนการขนส่งและใช้รูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้แล้วเสร็จและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานปัจจุบันของโหมดการขนส่งทางเลือกทั้งทางราง ทางลำน้ำ และทางน้ำชายฝั่ง พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมของผู้ให้บริการขนส่ง (Transport Operator) รองรับการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

7.1.4 การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)

(1) พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างรายได้ให้กับประเทศ

จำเป็นต้องเร่งสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศเพื่อเป้าหมายการสร้างรายได้และการสนับสนุนสู่ความเป็นชาติการค้า (Trading Nation) รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) ให้มีมาตรฐานในระดับสากลและมีการให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ (International/Professional and Excellent Logistics Service) สามารถแข่งขันในระดับนานาชาติและสามารถส่งออกบริการโลจิสติกส์สู่ภูมิภาค

(2) การพัฒนาขีดความสามารถผู้ให้บริการโลจิสติกส์รองรับบริบทใหม่ในอนาคต

ด้วยการเตรียมความพร้อมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์รองรับบริบทใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้น เช่น การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศ (New S-Curve) ที่ผลิตสินค้าเทคโนโลยีสูงที่ต้องการความรู้เฉพาะทางด้านโลจิสติกส์ในการดูแล รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์รองรับการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) โดย E-Commerce ที่ยั่งยืนและน่าเชื่อถือจะต้องมีระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงรองรับ โดยเฉพาะหัวใจสำคัญของระบบคือการไหลของข้อมูล (Information Flow) ทำให้ได้มาซึ่งคำสั่งซื้อที่รวดเร็ว ทั้งนี้กระบวนการโลจิสติกส์ถือเป็นปัจจัยสำคัญในส่วนการไหลของสินค้า (Physical Flow) หรือกระบวนการจัดส่งสินค้าที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างทันเวลา นอกจากนี้ ในการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ควรส่งเสริมในเรื่องโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ซึ่งเริ่มมีบริบทสำคัญมากขึ้นในอนาคตด้วย

(3) พัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

เร่งพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยสู่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในประเทศและระหว่างประเทศ และบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไปยัง CLMV ด้วยการสร้างเครือข่ายหรือพันธมิตรระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการขยายการเติบโตในธุรกิจเดิมด้วยโมเดลธุรกิจที่ทันสมัย อาทิเช่น กลยุทธ์การเป็นพันธมิตรทางธุรกิจในแนวดิ่งและแนวนอน เป็นต้น อีกทั้งควรคำนึงถึงการพัฒนาทางด้านคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันได้ในอีกทิศทางหนึ่ง

7.1.5 การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

(1) การสร้างสมดุลการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การสร้างกลไกและมาตรการที่สามารถสร้างสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้ากับผลกระทบและประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับจากข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ เช่น การเปิดเสรีภาคบริการ การขนส่งสินค้าผ่านแดน และการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รวมทั้งการเฝ้าระวังและแจ้งเตือนปัญหาอุปสรรคทางการค้าที่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ไทย รวมทั้งข้อตกลงต่างๆ ที่ประเทศไทยเสียผลประโยชน์

(2) การพัฒนาต่อยอดความเชื่อมโยงข้อมูลบนระบบ NSW

การดำเนินงานเพื่อความสมบูรณ์ครบถ้วนในการเชื่อมโยงระบบ NSW ในระดับหน่วยงานภาครัฐ (G2G) และขยายความสามารถของระบบสู่ระดับบริการให้ภาคเอกชน (B2G) อีกทั้งสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานในลักษณะ B2B และ B2C รวมทั้งการสร้างกลไกในการกำกับดูแลการพัฒนาความเชื่อมโยง NSW ในทุกระดับ เพื่อบูรณาการทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ในรูปแบบที่เหมาะสมและลดปัญหาในการเชื่อมโยงข้อมูลในอนาคต และการแก้ไขกฎหมายกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนา NSW ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(3) การส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

การพัฒนาโครงสร้างการค้าและการบริการโลจิสติกส์ผ่านการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Business) มุ่งสู่เศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ที่ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่มาใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจทุกระดับ โดยการส่งเสริมสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการใช้ระบบดิจิทัลในการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาอุปสรรค ส่งเสริมการเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลสมัยใหม่ของภาคเอกชน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อสนับสนุนระบบ E-Logistics ของประเทศที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลทางการค้าในระดับ B2B และสอดคล้องกับการพัฒนาด้าน E-Payment ที่มีความคืบหน้าไปมากในปัจจุบัน

(4) การพัฒนาเอกภาพในการพัฒนาและการบริหารจัดการชายแดน

เพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนที่มีประสิทธิภาพ ควรต้องมีการพิจารณาถึงหน่วยงานกำกับดูแลที่บูรณาการการขับเคลื่อนและพัฒนาพื้นที่ชายแดนในภาพรวม สามารถสร้างความสอดคล้องระหว่างโครงการพัฒนาของแต่ละหน่วยงาน รวมทั้งแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ พร้อมอำนวยความสะดวกแบบครบวงจร

7.1.6 การส่งเสริมสนับสนุนและกำกับดูแลให้เกิดโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การพัฒนารูปแบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมทั้งในด้านการใช้พลังงานทางเลือกรูปแบบยานพาหนะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การพัฒนาประสิทธิภาพเครื่องยนต์ที่ลดการปล่อยมลพิษในทุกโหมดการขนส่ง และการพัฒนาระบบบริหารจัดการต่างๆ เช่น การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การลดความสูญเสียจากการวิ่งเที่ยวเปล่า และการพัฒนาอื่นๆ ที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกิจกรรมโลจิสติกส์ เป็นต้น

7.1.7 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ส่งเสริมการวิจัยพัฒนาและสร้างองค์ความรู้ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รวมถึงการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถลดการพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศและนำไปสู่เป้าหมายระยะยาวในการเป็นเจ้าของเทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นเอง (Technology Owner) และการวิจัยพัฒนาเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศ เช่น Aviation Systems, Railway Systems, Advanced Logistics Systems, Advanced & Automated Warehouse เป็นต้น

7.1.8 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์

การพัฒนาฐานข้อมูล (Database) ตัวชี้วัด (KPI) รวมถึงสถิติ (Statistics) ต่างๆ ที่สำคัญของการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจในระดับต่างๆ ที่มีความแม่นยำและอยู่บนพื้นฐานข้อมูลจริงโดยควรเร่งพัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางถนนในประเทศและระหว่างประเทศเป็นสำคัญ เนื่องด้วยเป็นหมวดการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าสำหรับประเทศไทยที่ต้องทำความเข้าใจเชิงข้อมูลอย่างมาก เพื่อใช้สนับสนุนกระบวนการตัดสินใจเชิงนโยบายโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่กำลังเกิดขึ้นและการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ด้วยฐานข้อมูลที่สามารถแสดงความเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต ผู้รับขนส่ง ผู้นำเข้าส่งออก ตัวสินค้า และตัวรถขนส่ง รวมทั้งกระบวนการในการขนส่งตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยตัวอย่างข้อมูลที่สามารถใช้ในการตัดสินใจ เช่น ต้นทางปลายทางของการขนส่ง (Origin and Destination : O-D) และข้อมูลการไหลของสินค้า (Commodity Flow) เป็นต้น

7.1.9 การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์

(1) การพัฒนากลไกการรวบรวมข้อมูลหรือฐานข้อมูลหรือบุคลากรด้านโลจิสติกส์

จำเป็นต้องมีการวางแผนกำลังคนและการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของประเทศที่มีการวิเคราะห์ความเชี่ยวชาญที่ต้องการ (Skill Needs) สาขาความเชี่ยวชาญที่ขาดแคลน และจำนวนบุคลากรที่ขาดแคลน เพื่อวางเป้าหมายในการพัฒนาที่ชัดเจนและตรงกับความต้องการของประเทศ

(2) การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่สอดรับกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ควรมุ่งเน้นการพัฒนาหลักสูตรการศึกษาและการพัฒนาแรงงานโลจิสติกส์ที่มีทักษะสูงและมีความรู้เฉพาะทาง (Advance Skill) ให้สอดรับกับความต้องการของภาคเอกชนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เช่น การขนส่งทางอากาศ ทางราง ทางน้ำ และการบริหารคลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้าในระบบอัตโนมัติสมัยใหม่ เพื่อป้องกันการขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์และลดการนำเข้าบุคลากรจากต่างประเทศ และเป้าหมายระยะยาวในการพัฒนาความเป็นเลิศของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะสูงได้รับการยอมรับในระดับสากล นอกจากพัฒนาบุคลากรใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงานควรมีการอาศัยความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาต่อยอดหรืออบรมเฉพาะทางให้บุคลากรในสายงานโลจิสติกส์ให้มีความรู้ความสามารถหรือความรู้ขั้นสูงเฉพาะทางเพิ่มขึ้น

จากประเด็นที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะถัดไปทั้ง 9 ประเด็น สามารถจำแนกเป็น 4 ยุทธศาสตร์และ 9 กลยุทธ์ในการพัฒนา ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานการเกษตร (Agricultural Supply Chain)

กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานอุตสาหกรรม (Industrial Supply Chain)

กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มรายได้ของประเทศด้วยธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การอำนวยความสะดวกทางการค้า ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพความยั่งยืนในการพัฒนา ด้วยโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การวิจัยนวัตกรรม การพัฒนาฐานข้อมูล และการพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมสนับสนุนและควบคุมให้เกิดโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 2 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์

7.2 ข้อเสนอแนะดัชนีชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

จากผลการประเมินแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ทั้งในด้านการดำเนินงาน ผลสัมฤทธิ์การพัฒนา และดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 รวมถึงการวิเคราะห์บริบทและปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคตทั้งปัจจัยภายในประเทศ ภายนอกประเทศ และในระดับโซ่อุปทาน นำมาสู่ประเด็นและข้อเสนอแนะสำคัญต่างๆ สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะถัดไป ทั้งนี้ เพื่อความชัดเจนในเป้าหมายการพัฒนารวมทั้งเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลและประเมินผลสำเร็จจากการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์จำเป็นที่จะต้องมี **“ดัชนีชี้วัด”** เป็นเครื่องมือในการกำหนดทิศทาง การควบคุม และการตรวจสอบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีรายละเอียดของชุดตัวชี้วัดดังกล่าว ดังนี้

7.2.1 ที่มาและความสำคัญ

ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 1 มีการกำหนดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เป็นดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมินความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ สำหรับแผนยุทธศาสตร์ฯฉบับที่ 2 มีการระบุดัชนีชี้วัดเพิ่มขึ้นเป็น 21 ดัชนีชี้วัดเพื่อให้ครอบคลุมและสามารถชี้วัดความสำเร็จทั้งในภาพรวมและรายยุทธศาสตร์ได้ นอกจากนี้ในช่วงที่ผ่านมา ได้มีการพัฒนาตัวชี้วัดในระดับกระทรวงเพิ่มเติมขึ้นมา เช่น กระทรวงอุตสาหกรรมได้พัฒนา "Industrial Logistics Performance Index (ILPI)” เพื่อใช้ชี้วัดการพัฒนาโลจิสติกส์ในระดับอุตสาหกรรม และในระดับนานาชาติ ในปี พ.ศ.2550 ธนาคารโลกได้จัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศขึ้นมาใหม่ "Logistics Performance Index (LPI)” เพื่อใช้ในการวัดและเปรียบเทียบขีดความสามารถและประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ทั่วโลก

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ตัวชี้วัดที่ผ่านมาจากแผนยุทธศาสตร์ฯฉบับที่ 1 เพียงต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มาสู่ตัวชี้วัดต่างๆที่เกิดขึ้นอย่างมากในปัจจุบันที่เริ่มสร้างความสับสน ประกอบกับบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ต่อจากแผนยุทธศาสตร์ฯฉบับที่ 2 ในระยะถัดไป ที่มุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทย (Thailand's Logistics Competitiveness) มากกว่าจะมุ่งประเด็น

การลดต้นทุนหรือเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Thailand's Logistics Performance) เหมือนในอดีต ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาและลดความสับสนจากดัชนีชี้วัด ทางที่ปรึกษาจึงแนะนำให้กำหนดดัชนีชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯระยะถัดไปขึ้นใหม่เป็น "ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ หรือ Logistics Competitiveness Indexes (LCI)" โดยมีส่วนประกอบจาก 2 ที่มา คือ (1) ดัชนีชี้วัดจากแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่ควรใช้ในการวัดผลการพัฒนาต่อเนื่อง และ (2) ดัชนีชี้วัดอื่นๆ ที่ควรเพิ่มเติมจากปัจจัยหรือบริบทใหม่ๆ ที่มีผลกระทบต่อแนวนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต รวมทั้งตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติซึ่งเป็นที่ยอมรับจากองค์กรระหว่างประเทศในการประเมินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในเวทีโลก ทั้งนี้ จากประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาในหัวข้อ 7.1 ประกอบกับที่มาและความสำคัญดังกล่าว นำมาสู่การพัฒนาชุดดัชนีชี้วัด LCI ที่มีรายละเอียด ดังนี้

7.2.2 วัตถุประสงค์

(1) เพื่อใช้กำหนดทิศทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ในระยะถัดไป

(2) เพื่อเป็นชุดข้อมูลดัชนีชี้วัดที่สามารถจะเปรียบเทียบในระดับนานาชาติ หรือเก็บข้อมูลติดตามประเมินผลในระยะยาวได้

7.2.3 องค์ประกอบและรายละเอียดของดัชนีชี้วัด LCI

การจัดทำดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เกิดจากองค์ประกอบ 2 ส่วน คือ ดัชนีชี้วัดเดิมที่ปรากฏในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 และดัชนีชี้วัดใหม่อื่นๆ ที่ควรเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(1) ดัชนีชี้วัดจากแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่ควรใช้ในการวัดผลการพัฒนาต่อเนื่อง

เป็นชุดดัชนีชี้วัดที่มีการระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 และที่ปรึกษาเห็นว่ามีความจำเป็นในการกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามประเด็นการพัฒนาที่กล่าวไว้ข้างต้น โดยอาจมีการรวมดัชนีชี้วัด ปรับปรุง หรือขยายความดัชนีชี้วัดให้ความเหมาะสมและชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งประกอบด้วยดัชนีชี้วัดจำนวน 6 ดัชนีชี้วัด ดังนี้

1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย

ประเด็นที่ชี้วัด : ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ความหมาย/ความสำคัญ : เป็นดัชนีชี้วัดที่สามารถแสดงประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมได้เป็นอย่างดี ซึ่งในปัจจุบันต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยยังมีค่าสูง เนื่องจากภาคการขนส่งส่วนใหญ่ยังคงอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันภาครัฐมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนโหมดการขนส่งภายในประเทศ (Modal Shift) เช่น การขนส่งทางรางและทางน้ำภายในประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ซึ่งทำให้แนวโน้มต้นทุน

การขนส่งของประเทศลดลง ในส่วนของภาคการบริหารจัดการและด้านคลังสินค้า มีการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่เข้ามาใช้เพื่อช่วยในการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมถึงการบริหารงานต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งดัชนีชี้วัดทางด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จะสะท้อนการพัฒนาในส่วนนี้ได้อย่างชัดเจนและมีนัยสำคัญ

นิยามศัพท์ : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP คือสัดส่วนระหว่างต้นทุนรวมของค่าขนส่งสินค้า ค่าเก็บรักษาสินค้าคงคลังและค่าการบริหารจัดการ กับ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละ

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการจัดเก็บข้อมูล โดย สศช. แต่ยังมีความล่าช้ากว่าปัจจุบัน 1 ปี ซึ่งควรจัดทำควบคู่ไปพร้อมกับการจัดทำ GDP ของประเทศ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและสามารถนำข้อมูลมาใช้ในการปรับปรุงโครงการต่างๆ เพื่อให้ตอบสนองแผนยุทธศาสตร์ฯ ได้อย่างเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยตัวเลขอย่างเป็นทางการจากรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558 พบว่าร้อยละต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ ปี พ.ศ. 2557 มีค่าเท่ากับร้อยละ 14.2

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : สศช.

2) มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ

ประเด็นที่ชี้วัด : ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ จะเป็นดัชนีชี้วัดที่บ่งชี้การเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศอันได้จากกำไรที่เกิดจากการทำธุรกิจให้บริการทางโลจิสติกส์ ซึ่งถือเป็นอีกแง่มุมหนึ่งของการวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ โดยมองในส่วนของกำไรมากกว่าต้นทุน ซึ่งเมื่อการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยถึง ณ จุดหนึ่งจะไม่สามารถลดลงได้ เนื่องจากการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานมีความสมบูรณ์และมีเสถียรภาพ ตัวอย่างเช่นประเทศที่พัฒนาแล้วในปัจจุบันที่ต้องเน้นการเพิ่มรายได้ทดแทนการลดต้นทุน โดยรายได้มาจากการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์เป็นหลัก จึงมีความจำเป็นต้องมีดัชนีชี้วัดที่บ่งบอกถึงมูลค่าเพิ่มที่ได้จากการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ อีกทั้งเป้าหมายที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการให้บริการโลจิสติกส์ภายในภูมิภาค จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสนับสนุนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ขยายตัวและขยายขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เพิ่มมากขึ้น

นิยามศัพท์ : มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ หมายถึง การนำมูลค่าผลผลิตทั้งที่เกิดขึ้นในแต่ละปีหักด้วยค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิตของแต่ละสาขาการผลิต โดยแหล่งข้อมูลที่

ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตสำหรับปีที่ต้องการ โดยใช้ข้อมูลด้าน Table of Output Distribution ของมูลค่าเพิ่มรวม (total value added) ซึ่งได้แก่ข้อมูล I-O Code 209 (Value Added) ของสาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (อ้างอิงจากรายงาน โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย)

หน่วยดัชนีชี้วัด : อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : อยู่ในระหว่างการจัดทำและจัดเก็บข้อมูล

วิธีการจัดเก็บข้อมูล : คิดจากรวบรวมจากข้อมูลมูลค่าผลผลิตและนำมาคำนวณโดยอาศัยตารางข้อมูล I-O code (Value Added) ในสาขาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงพาณิชย์ และ สศช.

3) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานอุตสาหกรรม (Industrial Supply Chain)

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายจะเป็นดัชนีชี้วัดที่บ่งบอกถึงต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ต้องการพัฒนา และสะท้อนถึงประสิทธิภาพการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม โดยมีเป้าหมายในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมเดิมที่มีการส่งเสริมในการพัฒนาระยะที่ผ่านมา อีกทั้งยังควรคำนึงถึง 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีการส่งเสริมในอนาคต ซึ่งประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ คือ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร และ 5 อุตสาหกรรมใหม่ คือ อุตสาหกรรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร ซึ่งในแต่ละอุตสาหกรรมจะมีส่วนของต้นทุนโลจิสติกส์แฝงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทั้งหมด ซึ่งการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมลงทำให้สามารถเพิ่มกำไร หรือสร้างความสามารถในการแข่งขันด้วยต้นทุนที่ถูกกว่า ให้ประเทศมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่มากยิ่งขึ้น

นิยามศัพท์ : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย คือสัดส่วนระหว่างต้นทุนรวมของค่าขนส่งสินค้า ค่าเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และค่าการบริหารจัดการ กับยอดขายหรือรายได้รวมของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละของต้นทุนโลจิสติกส์เทียบยอดขายหรือรายได้รวมของกลุ่มอุตสาหกรรม

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : ลดลงร้อยละ 5-10 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการจัดเก็บข้อมูลโดยเรียกว่า ILPI จัดเก็บข้อมูลใน 9 กิจกรรม 3 มิติ คือ ต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือ โดยมีค่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ร้อยละ 8.71 ซึ่งจะพบว่าค่าที่ได้จะมีความล่าช้ากว่าปี ปัจจุบัน ประมาณ 1-2 ปี เนื่องจาก ต้องมีการรวบรวมข้อมูลจำนวนมากในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงอุตสาหกรรม

4) อันดับดัชนีชี้วัดทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางอันดับด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator เป็นดัชนีชี้วัดที่จัดทำโดยธนาคารโลก ซึ่งมีความน่าเชื่อถือในระดับนานาชาติ ซึ่งการเปรียบเทียบอันดับทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ากับประเทศอื่นๆ นั้น เป็นดัชนีชี้วัดที่บ่งบอกถึงความยากง่ายและความสะดวกในการทำการค้ากับประเทศไทย รวมถึงสะท้อนการพัฒนาภายในประเทศไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาโครงการพื้นฐาน ระบบ NSW กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่างๆ เพื่อลดระยะเวลาการทำงานและค่าใช้จ่าย โดยการพิจารณาตัวชี้วัด Trading Across Border Indicator ในเชิงลึกจะต้องพิจารณาทั้งในมิติของอันดับและมิติของคะแนนซึ่งมีรายละเอียดปลีกย่อยด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการนำเข้า-ส่งออก โดยถึงแม้ว่าอันดับจะลดลงหรือเท่าเดิมแต่รายละเอียดด้านระยะเวลาหรือค่าใช้จ่ายดีขึ้น อาจหมายความถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่สูงขึ้นแต่ยังไม่มากพอเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ทั้งนี้ ควรต้องคำนึงถึงประตูการค้าเป้าหมายที่ผู้ประเมินใช้ในการรวบรวมข้อมูลเพื่อการเปรียบเทียบ เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน หรือทางถนน เป็นต้น ซึ่งมีผลต่อการตีความหมายตัวชี้วัดที่แตกต่างกัน

นิยามศัพท์ : Trading Across Border Indicator คือ ดัชนีชี้วัดคุณภาพการให้บริการด้านการค้าระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นโดยธนาคารโลก ซึ่งได้มีการพิจารณาจากประเด็นการค้าระหว่างประเทศใน 2 ประเด็น ซึ่งประกอบไปด้วยระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการนำเข้า- ส่งออกสินค้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้า หมายถึง จำนวนวันที่ใช้ในการจัดเตรียมเอกสาร ตรวจปล่อยสินค้า ควบคุมทางเทคนิค การขนถ่ายสินค้า และการขนส่งสินค้า

2) ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า หมายถึง ค่าธรรมเนียมการผ่านกระบวนการศุลกากรเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต โดยไม่รวมภาษีศุลกากรและค่าสินบนเจ้าพนักงาน

หน่วยดัชนีชี้วัด : อันดับทางด้าน Trading Across Border Indicator

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : อันดับที่ดีขึ้นทุกปี

สถานะปัจจุบัน : มีการจัดอันดับทุกปี โดยธนาคารโลก และมีการติดตามผลอย่างต่อเนื่องโดยกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ซึ่งในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 56 จาก 189 ประเทศ โดยเป็นอันดับที่ 2 ของภูมิภาคอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กรมศุลกากร

5) จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates สะท้อนการสนับสนุนส่งเสริมของทางรัฐแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย โดยอาจต้องมีโครงการสนับสนุน ส่งเสริม อย่างชัดเจน

นิยามศัพท์ : Related Logistics world-recognized Certificates คือใบรับรองที่ได้รับการยอมรับจากทั่วโลกในธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งมีการดำเนินการใช้ในต่างประเทศอย่างแพร่หลาย เพื่อบ่งชี้ถึงมาตรฐานของผู้ประกอบการระดับโลก เช่น มาตรฐานทางศุลกากร (AEO) หรือมาตรฐาน ISO เป็นต้น

หน่วยดัชนีชี้วัด : ราย

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการจัดเก็บข้อมูลในหลายหน่วยงานแต่ยังไม่มีหน่วยงานกลางในการรวบรวมข้อมูลทั้งหมด โดยจากข้อมูลพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 มีจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้รับ ISO 9001 จำนวน 230 ราย และจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับ AEO จำนวน 310 ราย

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงพาณิชย์ซึ่งมีบทบาทในการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ ร่วมกับกรมศุลกากรที่มีโครงการที่เกี่ยวกับการรับรองมาตรฐาน AEO รวมถึงกระทรวงคมนาคมที่มีบทบาททั้งกำกับดูแลและพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งในโหมดการขนส่งต่างๆ ทั้งนี้ควรกำหนดหน่วยงานหรือกลไกในการรวบรวมข้อมูลอย่างชัดเจน

6) ระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ที่ใช้ในการติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์เป็นดัชนีชี้วัดที่เป็นกลไกในการติดตามและจัดเก็บข้อมูลและสถิติต่างๆ ด้านโลจิสติกส์ที่เป็นประโยชน์ในการวางนโยบายหรือแผนพัฒนาโครงการในอนาคต โดยการจัดทำฐานข้อมูลควรกำหนดมาตรฐานของข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบเดียวกันเพื่อสามารถเชื่อมโยงข้อมูลจากหลายแหล่งเข้าหากันและพิจารณาข้อมูลในภาพรวมได้ รวมทั้งมีการกำหนดระดับชั้นของข้อมูล เช่น ข้อมูลในระดับมหภาคที่ใช้ในการกำหนดนโยบายและแผนการทำงานในระดับประเทศ และข้อมูลในระดับจุลภาคเพื่อใช้ในการทำงานของฝ่ายปฏิบัติงาน เป็นต้น โดยข้อมูลที่สำคัญและควรจัดทำเป็นอันดับ เช่น การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกระทรวงคมนาคมและกรมศุลกากร ทางด้านข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ฐานข้อมูลด้านแรงงานตามความต้องการในสาขาที่ขาดแคลนและมีความต้องการสูงในอนาคต เป็นต้น

นิยามศัพท์ : ระบบฐานข้อมูล คือ กลุ่มของข้อมูลที่มีความสัมพันธ์กัน นำมาเก็บรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันอย่างมีระบบ และข้อมูลที่ประกอบกันเป็นฐานข้อมูลนั้นต้องตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานขององค์กร

หน่วยดัชนีชี้วัด : ระบบฐานข้อมูล

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : มีระบบฐานข้อมูลทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมบูรณ์ ร้อยละ 100 ในปี พ.ศ. 2564

สถานะปัจจุบัน : ยังไม่มีการรวบรวมฐานข้อมูลว่าอยู่ที่หน่วยงานใดบ้าง

วิธีการจัดเก็บข้อมูล : โดยการพัฒนาฐานข้อมูลในเบื้องต้นอาจรวบรวมจากฐานข้อมูลที่มีอยู่แล้วในหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และหาจุดเชื่อมโยงระหว่างฐานข้อมูล (Key Field) ยกตัวอย่างเช่น การใช้หมายเลขทะเบียนรถในการเชื่อมโยงข้อมูลสินค้าและรถขนส่งระหว่างกรมศุลกากรและกรมการขนส่งทางบก เพื่อการสืบค้นข้อมูลสินค้าที่ขนส่งในรถบรรทุกแต่ละคันและจุดหมายปลายทางการขนส่ง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : สศช. และหน่วยงานในระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงการพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และหน่วยงานภาคเอกชน

(2) ดัชนีชี้วัดใหม่อื่นๆ

ดัชนีชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลดัชนีชี้วัดในระดับนานาชาติ หน่วยงานภาครัฐ แบบเก็บข้อมูล รวมถึงความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญภาครัฐและภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ เพื่อใช้สามารถกำหนดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในทิศทางที่ต้องการ ประกอบด้วย 15 ดัชนีชี้วัด

1) อันดับความสามารถในแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI)

ประเด็นที่ชี้วัด : ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านอันดับความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ถือเป็นดัชนีชี้วัดทางด้านโลจิสติกส์ที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ ซึ่งผู้ลงทุนต่างชาติส่วนใหญ่นำไปเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจทางธุรกิจ อีกทั้งยังแสดงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการอำนวยความสะดวก (ความรวดเร็ว ความซ้ำซ้อนของกระบวนการ และ จำนวนเอกสารทางด้านพิธีศุลกากร) ด้านราคา (ต้นทุนค่าขนส่ง ค่าจัดเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ค่าบริการจัดการสินค้าต่อหน่วย) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ทางถนน ทางน้ำ ทางราง) ด้านความตรงต่อเวลา (การส่งสินค้ารับสินค้าตรงต่อเวลา ความครบถ้วนสมบูรณ์ไม่ชำรุดเสียหาย) ซึ่งดัชนีชี้วัดเหล่านี้จะสะท้อนข้อได้เปรียบเสียเปรียบของประเทศ และสามารถนำเอาข้อมูลไปปรับปรุงพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้ แต่ทั้งนี้ควรคำนึงถึงข้อจำกัดของ LPI ที่อาศัยแบบสอบถามในการประเมินความคิดเห็นจากหน่วยงานภายนอก ทำให้ผลการประเมินอาจไม่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานเท่าที่ควร รวมถึงไม่ได้มีการคำนึงถึงทางด้านการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

นิยามศัพท์ : LPI คือเครื่องมือในการเปรียบเทียบที่ช่วยระบุถึงความท้าทาย โอกาสและประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ จัดทำโดยธนาคารโลก

หน่วยดัชนีชี้วัด : อันดับของประเทศไทย

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : อันดับ LPI ของประเทศไทยดีขึ้นทุกปี

สถานะปัจจุบัน : มีการจัดเก็บข้อมูลโดยธนาคารโลก โดยมีการรายงานทุก 2 ปี และ สศช. มีการติดตามข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 45 จาก 160 ประเทศ และเป็นอันดับ 3 ในภูมิภาคอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : สศช.

2) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานการเกษตร (Agricultural Supply Chain)

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เป็นตัวชี้วัดในลักษณะเดียวกับต้นทุนโลจิสติกส์ทางด้านอุตสาหกรรม ซึ่งแสดงความสามารถในการดำเนินงานและความสามารถในการแข่งขันภาคการเกษตร โดยอาจพิจารณาทั้งในกลุ่มสินค้าเกษตรดั่งเดิมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา ปาล์ม ผักและผลไม้ รวมทั้งผลิตภัณฑ์เกษตรอุตสาหกรรม เช่น ไก่ กุ้ง น้ำตาล/อ้อย เป็นต้น ซึ่งต้องมีการนำเอาเทคโนโลยี เครื่องมือและอุปกรณ์สมัยใหม่เข้ามาช่วยในการทำงาน แปรรูป หรือเพิ่มมูลค่า โดยต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ถือเป็นอีกหนึ่งส่วนที่ทำให้ราคาของสินค้าเพิ่มขึ้น หรือลดกำไรที่ผู้ประกอบการควรได้รับ ซึ่งหากทางภาครัฐมีนโยบาย แผนงานทางด้านโลจิสติกส์ หรือพัฒนาตลอดทั้งโซ่อุปทานเพื่อให้ภาคการเกษตรมีความรู้ความสามารถ นำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาพัฒนาเพื่อเป็นการเกษตรสมัยใหม่ (Smart Farming) ทำให้ช่วยลดการทำงาน เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ลดต้นทุน เพิ่มรายได้ จะทำให้สามารถเพิ่มโอกาสทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

นิยามศัพท์ : ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายหรือรายได้ เป็นการวัดประสิทธิภาพต้นทุนในการดำเนินงานของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม โดยอาศัยการเทียบสัดส่วนของต้นทุนในการเคลื่อนย้าย การกระจายสินค้า และการจัดเก็บดูแลสินค้าที่สิ้นเปลืองไปหรือหมดไปเป็นร้อยละของมูลค่าของสินค้าทั้งหมดที่จัดจำหน่ายหรือขายเป็นรายได้ของธุรกิจหรืออุตสาหกรรม โดยร้อยละของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสูงแสดงถึงประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ที่ไม่ดี หรือระบบการบริหารจัดการที่ขาดประสิทธิภาพ มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูง มีค่าใช้จ่ายในการดูแลจัดเก็บสินค้าหรือสต๊อกสินค้าสูง ทำให้ธุรกิจหรืออุตสาหกรรมมีกำไรน้อยลง สูญเสียความสามารถในการแข่งขันเนื่องจากผลิตภัณฑ์หรือสินค้ามีต้นทุนที่สูง ทำให้ไม่สามารถแข่งขันทางธุรกิจได้ในที่สุด

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : ลดลงร้อยละ 5-10 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้โครงการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร (Agricultural Logistics Performance Index : ALPI) โดยวัดทั้ง 3 มิติ ได้แก่ มิติต้นทุน มิติเวลา และมิติความน่าเชื่อถือ รวมทั้งสิ้น 27 ตัวชี้วัด โดยนำร่องในสินค้าเกษตรที่มีความสำคัญ

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

3) สัดส่วนจำนวนการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อการทำธุรกรรมทั้งหมดในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านสัดส่วนจำนวนของการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อการทำธุรกรรมทั้งหมดในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ บ่งบอกถึงการนำเอาระบบเทคโนโลยีและสารสนเทศเข้ามาใช้ในการทำธุรกรรมต่างๆ ทางด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการค้าขาย การขออนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ และการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งตอบสนองกับนโยบายของประเทศที่จะเป็นประเทศไทยยุค 4.0 เช่น การนำเอาระบบ E-Commerce ระบบ E-Payment หรือแม้กระทั้ง ระบบ NSW ที่มีการพัฒนาขึ้นในปัจจุบัน

นิยามศัพท์ : ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ คือ กิจกรรมใดๆ ที่กระทำขึ้นระหว่างหน่วยธุรกิจ บุคคล รัฐ ตลอดจนองค์กรเอกชนหรือองค์กรของรัฐใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ การค้า และการติดต่องานราชการ โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ยกตัวอย่าง เช่น การซื้อ-ขายสินค้าผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การสมัครสมาชิกผ่านระบบออนไลน์ การตกลงทำสัญญาซื้อ-ขาย หรือสัญญาตกลงตามข้อบังคับต่างๆ บนเครือข่าย การโอนเงินด้วยระบบอัตโนมัติผ่านระบบเครือข่าย การสื่อสารรับ-ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วยเครือข่ายการสื่อสาร และการสอบถามข้อมูลผ่านระบบออนไลน์ เป็นต้น

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละ

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10-15 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการเก็บข้อมูลโดยกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ร่วมกับสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) มีรายงานข้อมูลในส่วนของมูลค่า E-Commerce ตามประเภทอุตสาหกรรม รวมถึงพิจารณาสัดส่วนของมูลค่าในแต่ละอุตสาหกรรม เช่น B2B B2C หรือ B2G เป็นต้น โดยมูลค่า E-Commerce ของภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 64,126.76 ล้านบาท

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และกระทรวงพาณิชย์

4) ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของระบบการขนส่งและโลจิสติกส์

ประเด็นที่ชี้วัด : การส่งเสริมสนับสนุนและควบคุมให้เกิดการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ มีความสำคัญเนื่องจากการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเริ่มมีบทบาทมากขึ้นในประเทศไทย ซึ่งสากลจะใช้ข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ธรรมชาติในการประเมินความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ เช่น การเปลี่ยนโหมดการขนส่งจากทางถนนเป็นทางรางหรือทางน้ำ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการเพื่อลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่า รวมทั้งการอบรมพนักงานขับรถเพื่อการประหยัดเชื้อเพลิง ส่วนหนึ่งจะส่งผลทางตรงต่อต้นทุนการขนส่งที่ลดลง และแสดงผลทางอ้อมด้านการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้ทรัพยากรที่ลดลงด้วย

หน่วยดัชนีชี้วัด : ตันคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปี

นิยามศัพท์ : ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงจากการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการจัดเก็บข้อมูลโดย สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน พบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่ง เท่ากับ 71.9 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ คิดเป็นร้อยละ 28 จากปริมาณการปล่อยก๊าซทั้งหมด เพิ่มจากปี พ.ศ. 2558 ร้อยละ 4

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงพลังงาน และ/หรือ กระทรวงคมนาคม

5) สัดส่วนและปริมาณการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบการขนส่ง (ถนน ราง น้ำ และอากาศ)

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและคมนาคม

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านสัดส่วนและปริมาณการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบการขนส่ง (ถนน ราง ลำน้ำ น้ำชายฝั่ง และอากาศ) จะเป็นตัวบ่งชี้ถึงแนวโน้มการเติบโตด้านการขนส่งแต่ละรูปแบบ รวมถึงการเปลี่ยนโหมดการขนส่ง ซึ่งจะสะท้อนถึงต้นทุนการขนส่งรวมของประเทศ รวมถึงการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่ลงทุนไป อาทิ สัดส่วนการขนส่งทางรางที่เพิ่มขึ้นอาจหมายถึงเกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนเป็นราง อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนารถไฟรางคู่แล้วเสร็จ

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละ, ล้านตัน-กิโลเมตร

นิยามศัพท์ : ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้านตัน-กิโลเมตร) คือ ผลคูณระหว่างน้ำหนักของสินค้าและระยะทางการขนส่ง สัดส่วนการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบ คือ อัตราส่วนระหว่างปริมาณการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบ กับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : ทางรางเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี และทางน้ำเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการเก็บข้อมูล โดย สนข. ซึ่งข้อมูลในปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน 465.020 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 81.19 ทางน้ำ 96.786 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 16.89 ทางราง 10.792 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 1.88 และทางอากาศ 0.113 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 0.01

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงคมนาคม

6) ปริมาณการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportations)

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและคมนาคม

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านปริมาณการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportations) จะเป็นดัชนีชี้วัดถึงความครอบคลุมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมในรูปแบบต่างๆ ของประเทศ เช่น ถนน ราง น้ำ และอากาศ รวมถึงจุดเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งในกรณีที่โครงสร้างพื้นฐานและจุดเชื่อมโยงของประเทศมีความครอบคลุมและมีประสิทธิภาพจะทำให้ปริมาณการขนส่งหลายรูปแบบจะมีปริมาณสูงขึ้น และสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในภาพรวมได้

นิยามศัพท์ : การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หมายถึง การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

หน่วยดัชนีชี้วัด : ล้านตัน-กิโลเมตร

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี โดยคิดคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : ยังไม่มีการเก็บข้อมูล ปริมาณการขนส่งหลายรูปแบบอย่างชัดเจน แต่ในปัจจุบัน สนข. ได้มีการเก็บสถิติการขนส่งจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2558 พบว่า สัดส่วนการขนส่งทางรางเท่ากับ ร้อยละ 32.5 ส่วนทางถนน เท่ากับร้อยละ 67.5

วิธีการจัดเก็บข้อมูล : จัดเก็บจากจำนวนปริมาณสินค้า ณ บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เช่น ICD ลาดกระบัง หรือติดตามจากใบขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง เป็นต้น ซึ่งการติดตามจะสามารถทำได้เมื่อมีระบบฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและครบถ้วน

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงคมนาคม ร่วมกับกรมศุลกากร

7) จำนวนเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์หรือโครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนาขึ้นใหม่ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง (ถนน ราง น้ำ และอากาศ)

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและคมนาคม

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านจำนวนเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์หรือโครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนาขึ้นใหม่ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง (ถนน ราง น้ำ และอากาศ) จะแสดงความคืบหน้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลดต้นทุนค่าขนส่ง และรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งจำนวนเส้นทางที่มีการพัฒนาขึ้นมาใหม่นั้นจะแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบการขนส่งหลัก คือ

7.1) การขนส่งทางถนน เช่น การสำรวจเส้นทางถนนสายใหม่เพื่อรองรับการค้าขายชายแดน ลดปัญหาการคับคั่งของการจราจรบริเวณด่านชายแดน ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น อาจวัดในส่วนของจำนวนเส้นทางที่เกิดขึ้นใหม่ การพัฒนาถนนให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เช่น พัฒนาถนนจาก 2 ช่องทางเป็น 4 ช่องทาง การพัฒนาจุดผ่านแดนใหม่หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สะพานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวนเส้นทางหรือระยะทางพิเศษแห่งใหม่ (Motorway) เป็นต้น

7.2) การขนส่งทางราง เช่น จำนวนเส้นทางใหม่เพื่อเชื่อมโยงไปยังแต่ละภูมิภาค และจำนวนเส้นทางคู่หรือทางสามที่สนับสนุนให้เกิดการขนส่งทางรางและเพิ่มความสะดวกในการขนส่งมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

7.3) การขนส่งทางน้ำ เช่น จำนวนท่าเรือลำน้ำ/ชายฝั่งที่มีผลต่อการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จำนวนสายเดินเรือ จำนวนเส้นทางการเดินเรือ และจำนวนเที่ยวเรือในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านทางท่าเรือของไทย เป็นต้น

7.4) การขนส่งทางอากาศ เช่น จำนวนท่าอากาศยานหรือจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น จำนวนท่าอากาศยานในภูมิภาค ปริมาณหรือความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร/สินค้า จำนวนสายการบิน หรือจำนวนเที่ยวบินต่อวันเพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า เป็นต้น

นิยามศัพท์ : เส้นทางการขนส่ง หมายถึง เส้นทางที่ใช้สำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปปลายทาง โดยเส้นทางเคลื่อนย้ายอาจเป็นทางถนน ทางราง ทางน้ำ หรืออากาศ

หน่วยดัชนีชี้วัด : ทางถนนและทางราง หน่วยเป็นระยะทาง กิโลเมตร, ทางน้ำ หน่วยเป็นจำนวนเที่ยวของการเดินเรือ และทางอากาศหน่วยเป็นจำนวนเที่ยวบิน

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : การเพิ่มขึ้นของจำนวนเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์หรือโครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนาขึ้นใหม่ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง

สถานะปัจจุบัน : มีการเก็บข้อมูล แต่กระจายอยู่ในแต่ละหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบ โดยพบว่า ปี พ.ศ. 2558 ทางถนน ในความดูแลของกรมทางหลวง มีถนนทั้งสิ้น 70,077 กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท 47,649 กิโลเมตร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 225 กิโลเมตร ทางราง มีจำนวนรางรถไฟทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ทางน้ำ มีจำนวนเที่ยวเดินเรือพาณิชย์ทั้งสิ้น 30,386 เที่ยว (การท่าเรือแห่งประเทศไทย) และทางอากาศ ปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ 776,922 เที่ยวบิน (การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงคมนาคม

8) มาตรฐานวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ ในสาขาที่ขาดแคลนทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ อาทิเช่น บุคลากรทางด้านระบบราง อากาศยาน คลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้าอัตโนมัติ หรือวิศวกรและช่างเทคนิคในด้านการออกแบบและซ่อมบำรุงเป็นสำคัญ

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดมาตรฐานวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ โดยในเบื้องต้นกำหนดสาขาอาชีพที่ขาดแคลนบุคลากรในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น บุคลากรทางด้านระบบราง อากาศยาน คลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้าอัตโนมัติ วิศวกรและช่างเทคนิคในด้านการออกแบบและซ่อมบำรุง เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อความแม่นยำในการพัฒนาจำเป็นต้องศึกษาวิจัยและรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมพร้อมทั้งประเมินและระบุสาขาอาชีพด้านขนส่งและโลจิสติกส์ที่ขาดแคลนบุคลากรที่แท้จริง เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพ และพัฒนาแรงงาน ให้ตรงต่อความต้องการของประเทศ

นิยามศัพท์ : มาตรฐานวิชาชีพ คือ ข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะ และคุณภาพที่พึงประสงค์ในการประกอบวิชาชีพ ซึ่งผู้ประกอบวิชาชีพต้องประพฤติปฏิบัติตาม เพื่อให้เกิดคุณภาพในการประกอบวิชาชีพ และควรสามารถเทียบเคียงในระดับสากลได้

หน่วยดัชนีชี้วัด : มาตรฐาน

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : มีมาตรฐานวิชาชีพในสาขาที่ขาดแคลนครบถ้วน ภายในปี พ.ศ. 2564

สถานะปัจจุบัน : มีการเก็บข้อมูล แต่เป็นในส่วนของมาตรฐานฝีมือแรงงานโดยส่วนใหญ่ โดยปัจจุบันมี จำนวนมาตรฐานฝีมือแรงงานทั้งสิ้น 15 มาตรฐาน ซึ่งเป็นส่วนของการพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ ไม่ได้จำเพาะลงไปในสาขาที่ขาดแคลน และในส่วนของสถาบันคุณวุฒิวิชาชีพมีการกำหนดมาตรฐานอาชีพ ด้านโลจิสติกส์ แต่ในรายละเอียดมีเฉพาะ นักจัดซื้อ จัดหา จัดจ้าง ซึ่งยังไม่ครบทุกสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องทางด้านโลจิสติกส์

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : อาจเป็นความร่วมมือของกระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงาน เป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาและเก็บข้อมูล

9) สถาบันเฉพาะทางในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตามมาตรฐานวิชาชีพ ทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในสาขาที่ขาดแคลน

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดสถาบันพัฒนาหรือฝึกอบรมตามมาตรฐานวิชาชีพ ทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในสาขาที่ขาดแคลน เพื่อบ่งชี้ถึงช่องทางในการพัฒนาและการผลิตทรัพยากรมนุษย์ เพื่อตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการในอนาคต ยกระดับความรู้ความสามารถทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ในสาขาที่ขาดแคลน เช่น บุคลากรทางด้านระบบราง อากาศยาน คลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้าอัตโนมัติ หรือวิศวกรและช่างเทคนิคในด้านการออกแบบและซ่อมบำรุง

นิยามศัพท์ : เฉพาะทาง คือ ความรู้ ความสามารถ และทักษะทางด้านวิชาชีพ เป็นการศึกษาที่จัดขึ้นตามความต้องการของหน่วยงานหรือองค์กรโดยเฉพาะ หรือเป็นการจัดการศึกษา ที่มุ่งจัดให้เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะหรือ ความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย หน่วยงานหรือองค์กร ทั้งยังเป็นการจัดการศึกษาที่ไม่อาจดำเนินการได้ โดยสถาบันการศึกษาปกติและ/หรือดำเนินการได้ แต่มีเหตุผลและความจำเป็นเฉพาะของหน่วยงาน หรือองค์กรที่จัดการศึกษาเฉพาะทาง

หน่วยดัชนีชี้วัด : สถาบันเฉพาะทางที่ได้รับการรับรอตามมาตรฐานสากล

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : มีสถาบันที่ตอบสนองความต้องการครบถ้วนทุกสาขาวิชาชีพที่ขาดแคลน ภายในปี พ.ศ. 2564

สถานะปัจจุบัน : ยังไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างชัดเจน แต่มีสถาบันที่ทำการผลิตบุคคลากรในสาขาที่ขาดแคลนบางสาขา เช่น โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ศูนย์ฝึกอบรมพาณิชย์นาวี สถาบันการบินพลเรือน ซึ่งในปัจจุบัน สถาบันเฉพาะทางเหล่านี้ยังไม่ได้รับการสนับสนุนมากนัก หลักสูตรที่ทำการสอนอาจยังไม่ครบถ้วนตามความต้องการของตลาดแรงงาน

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : อาจเป็นความร่วมมือของกระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงาน เป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาและเก็บข้อมูล

10) จำนวนบุคลากรใหม่ในระดับอาชีวศึกษาและช่างเทคนิค ระดับอุดมศึกษา ในสาขาที่ขาดแคลน เช่น วิศวกร ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการบริหาร ดูแลและซ่อมบำรุงระบบราง อากาศยาน ระบบเทคโนโลยีและคลังสินค้าสมัยใหม่ ที่ได้รับการฝึกอบรมหรือผลิตบุคลากรตามมาตรฐานวิชาชีพที่กำหนดไว้

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดจำนวนบุคลากรใหม่ในระดับอาชีวศึกษาและช่างเทคนิค ระดับอุดมศึกษา ในสาขาที่ขาดแคลน เช่น วิศวกร ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการบริหาร ดูแลและซ่อมบำรุงระบบราง อากาศยาน ระบบเทคโนโลยีและคลังสินค้าสมัยใหม่ ที่ได้รับการฝึกอบรมหรือผลิตบุคลากรตามมาตรฐานวิชาชีพที่กำหนดไว้ จะเป็นตัวบ่งชี้ถึงความสามารถเชิงปริมาณในการผลิตบุคลากรเพื่อเติมเต็มในสาขาวิชาชีพที่ขาดแคลน และมีความจำเป็นต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ส่งเสริมให้คนในประเทศมีความรู้ความสามารถที่เพิ่มมาก

นิยามศัพท์ : บุคลากรใหม่ คือ บุคคลที่ไม่มีความรู้ความสามารถทางด้านนั้นๆ มาก่อน จนกระทั้งผ่านการเรียนรู้ ฝึกอบรม จนกระทั้งมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านต่างๆ และสามารถปฏิบัติงานในสาขาวิชานั้นได้เป็นอย่างดี

หน่วยดัชนีชี้วัด : ราย

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี โดยคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการเก็บข้อมูล แต่ยังไม่ได้ระบุเฉพาะเจาะจงในสาขาที่ขาดแคลน ซึ่งในปี พ.ศ. 2558 มีผู้สำเร็จการศึกษาจากระดับอาชีวศึกษา ในสาขาโลจิสติกส์ จำนวน 863 คน และกำลังศึกษาในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 767 คน โดยส่วนใหญ่ศึกษาทางด้านการจัดการโลจิสติกส์ โดยแบ่งเป็น การจัดการคลังสินค้า การจัดการขนส่ง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : อาจเป็นความร่วมมือของกระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงาน เป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาและเก็บข้อมูล

11) ระบบฐานข้อมูลทางด้านทรัพยากรมนุษย์ทางด้านโลจิสติกส์

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดระบบฐานข้อมูลทางด้านทรัพยากรมนุษย์ทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่มีเกี่ยวข้องกับทรัพยากรมนุษย์ทางด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นทางด้านความต้องการของภาคอุตสาหกรรมหรือบริการ ความสามารถในการผลิตบุคลากรในสาขาวิชาชีพต่างๆ จำนวนบุคลากรที่เกิดขึ้นมาใหม่ในแต่ละปี สถาบันที่ทำ

	การผลิตหรือฝึกอบรม เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวางแผนการพัฒนาแก้ปัญหาและผลิตบุคลากรทั้งในระยะสั้น กลาง และยาว เพื่อให้ตอบสนองความต้องการทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนได้
นิยามศัพท์ :	ระบบฐานข้อมูล คือ กลุ่มของข้อมูลที่มีความสัมพันธ์กัน นำมาเก็บรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันอย่างมีระบบ และข้อมูลที่ประกอบกันเป็นฐานข้อมูลนั้นต้องตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานขององค์กร
หน่วยดัชนีชี้วัด :	ระบบฐานข้อมูล
ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) :	มีระบบฐานข้อมูลครบถ้วนร้อยละ 100 ภายในปี พ.ศ. 2564
สถานะปัจจุบัน :	ยังไม่มีการเก็บข้อมูล
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :	อาจเป็นความร่วมมือของกระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงาน เป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาและเก็บข้อมูล

12) มูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export Service) ไปยังประเทศอื่นๆ ของธุรกิจการทางด้านโลจิสติกส์

ประเด็นที่ชี้วัด :	การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)
ความหมาย/ความสำคัญ :	ดัชนีชี้วัดทางด้านมูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export Service) ไปยังประเทศอื่นๆ ของธุรกิจการทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากภาคบริการถือเป็นอีกหนึ่งส่วนสำคัญในการสร้างรายได้ของประเทศ และการส่งออกภาคบริการยังสามารถสะท้อนถึงการพัฒนาทางด้านธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการทางด้านขนส่ง ด้านการบริหารคลังสินค้า การให้คำปรึกษา เป็นต้น ซึ่งการเพิ่มขึ้นทางมูลค่าการส่งออกภาคบริการยังแสดงถึงความรู้ความเชี่ยวชาญของผู้ให้บริการด้านนั้นๆ ได้อีกด้วย
นิยามศัพท์ :	มูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export Service) ด้านโลจิสติกส์ คือ รายได้ด้านโลจิสติกส์ที่เกิดจากการส่งออกงานทางด้านบริการไปยังต่างประเทศ ซึ่งอ้างอิงจากดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ ในโหมดการขนส่งและโลจิสติกส์
หน่วยดัชนีชี้วัด :	ล้านบาท
ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) :	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี โดยคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)
สถานะปัจจุบัน :	มีการเก็บข้อมูล โดยธนาคารแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559 ดุลชำระเงินระหว่างประเทศ ในหมวดขนส่งอยู่ที่ -9,071.77 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (รายรับ 5,724.09 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ รายจ่าย 14,795.86 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :	กระทรวงพาณิชย์

13) จำนวนบริษัทและมูลค่าเงินลงทุน (FDI) ภายในประเทศไทย และบริษัทไทยไปลงทุนประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียน ในสาขาโลจิสติกส์

ประเด็นที่ชี้วัด : การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านจำนวนบริษัทและมูลค่าเงินลงทุน (FDI) ภายในประเทศไทย และบริษัทไทยไปลงทุนประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียน สะท้อนถึงศักยภาพของผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในการขยายการให้บริการไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือในภูมิภาค เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงการค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือประเทศที่สามให้มีประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ดียิ่งขึ้น รวมถึงอาจสะท้อนการทำงานของภาครัฐทางด้านการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่จะไปลงทุนในต่างประเทศ

นิยามศัพท์ : Foreign Direct Investment (FDI) คือ ธุรกรรมการลงทุนที่ผู้มีถิ่นฐานในต่างประเทศมีต่อธุรกิจที่มีถิ่นฐานในประเทศ โดยการลงทุนที่ถูกนับเป็นการลงทุนโดยตรงมี 3 รูปแบบด้วยกัน คือ 1) การลงทุนด้วยการถือหุ้นที่มีสิทธิ์ร่วมในการบริหารกิจการตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป 2) การกู้ยืม ตราสารหนี้ และสินเชื่อการค้าที่เป็นธุรกรรมระหว่างบริษัทในเครือเดียวกัน และ 3) กำไรคงค้างที่นำกลับมาลงทุน

หน่วยดัชนีชี้วัด : ราย, ล้านบาท

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี โดยคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการเก็บข้อมูล โดยธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีมูลค่า FDI ในประเทศไทยทั้งหมด 92,908.33 ล้านบาท โดยเป็นหมวด H ขนส่งและคลังสินค้า -5278.24 ล้านบาท หรือมาจากประเทศภูมิภาคอาเซียน 63,024.14 ล้านบาท เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเป็นข้อมูลการลงทุนฯ ในรูปของเงินลงทุนสุทธิของทุกภาคเศรษฐกิจ โดยตัวเลขบวก หมายถึง มีการลงทุนเพิ่ม (ไม่ว่าจะในรูปของการลงทุนในทุนเรือนหุ้น กำไรสะสมที่นำกลับมาลงทุน หรือการกู้ยืมจากบริษัทในเครือในต่างประเทศ) สูงกว่าการลดการลงทุน (ไม่ว่าจะในรูปของการลดสัดส่วนการถือหุ้น การถอนเงินลงทุน หรือการคืนเงินกู้ให้บริษัทในเครือในต่างประเทศ) ขณะที่ตัวเลขติดลบหมายถึง ในช่วงเวลานั้นๆ มีการเพิ่มการลงทุนต่ำกว่าการลดการลงทุน

เงินลงทุนโดยตรงของไทยในต่างประเทศทั้งหมด 503,417.28 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนในประเทศภูมิภาคอาเซียน 203,985.68 ล้านบาท หรือเป็นการลงทุนใน หมวด H ขนส่งและคลังสินค้า 169.55 ล้านบาท โดยตัวเลขติดลบ หมายถึง มีการลงทุนเพิ่ม (ไม่ว่าจะในรูปของการลงทุนในทุนเรือนหุ้น กำไรสะสมที่นำกลับมาลงทุน หรือการกู้ยืมจากบริษัทในเครือ

ในต่างประเทศ) สูงกว่าการลดการลงทุน (ไม่ว่าจะในรูปของการลดสัดส่วนการถือหุ้น การถอนเงินลงทุน หรือการคืนเงินกู้ให้บริษัทในเครือในต่างประเทศ) ขณะที่ตัวเลขติดบวก หมายถึง ในช่วงเวลานั้นๆ มีการเพิ่ม การลงทุนต่ำกว่าการลดการลงทุน

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : กระทรวงพาณิชย์

ร้อยละค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ ต่อ GDP

ประเด็นที่ชี้วัด : การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านร้อยละค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ต่อ GDP เป็นดัชนีชี้วัดที่บ่งบอกถึงความที่ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญถึงการพัฒนานวัตกรรม วิจัยและพัฒนา โดยมีการให้งบประมาณเพื่อเข้าไปในการวิจัยและพัฒนา ทางด้านโลจิสติกส์ ซึ่งผลงานวิจัยต่างๆ อาจช่วยให้เกิดการลดต้นทุน เพิ่มความสะดวกสบายในการทำงาน หรือช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยผลที่ได้รับจะสะท้อนออกมาในตัวชี้วัดอื่นๆ อีกทั้งดัชนีชี้วัดนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของตัวชี้วัดทางด้านค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนา (ร้อยละต่อ GDP) ที่เป็นภาพรวมในการชี้วัดของเป้าหมายที่ 9 Industry, Inovation and Infrasructure ของ Sustainable Development Goals (SDGs)

นิยามศัพท์ : ร้อยละค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ ต่อ GDP หมายถึง สัดส่วนของค่าใช้ที่ใช้ไปในการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและพัฒนา ต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ

หน่วยดัชนีชี้วัด : ร้อยละ

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี โดยคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : จากรายงาน ของ Sustainable Development Goals (SDGs) ปี พ.ศ. 2559 พบว่า ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนา (ร้อยละต่อ GDP) ทั้งหมดของประเทศไทย มีค่าอยู่ที่ร้อยละ 0.3 ซึ่งอยู่ในระดับสีแดง หรือต่ำ

14) จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม เทคโนโลยีทางด้านโลจิสติกส์

ประเด็นที่ชี้วัด : การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านจำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีทางด้านโลจิสติกส์ เป็นดัชนีชี้วัดที่บ่งบอกถึงความยั่งยืนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังนำเข้าอุปกรณ์ เทคโนโลยี และระบบสารสนเทศสมัยใหม่ใช้ในกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า อุปกรณ์จัดเก็บสินค้า ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรวมทั้ง

อุปกรณ์อิเล็คทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น RFID หรือ GPS หรือซอฟท์แวร์ในระบบโลจิสติกส์ ทำให้ต้นทุนการจัดหาระบบเทคโนโลยีค่อนข้างสูง และต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างชาติโดยประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาและวิจัย นำเอาองค์ความรู้ต่างๆ ที่มีถ่ายทอดออกมาเป็นนวัตกรรมของตนเอง เพื่อใช้ทดแทนการนำเข้าของอุปกรณ์ต่างๆจากต่างประเทศ รวมถึงพัฒนาองค์ความรู้ หรือสิ่งประดิษฐ์ใหม่เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานทางด้านโลจิสติกส์

นิยามศัพท์ : โครงการวิจัย หมายถึง เป็นเอกสารที่นำเสนอเป็นลายลักษณ์อักษรตามประเด็นการวิจัยเพื่อให้ผู้วิจัย/คณะผู้วิจัยมีความเข้าใจที่สอดคล้องกันที่จะทำให้การดำเนินการวิจัยเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้วางแผนและบรรลุจุดประสงค์ที่กำหนดไว้ นวัตกรรม คือ สิ่งใหม่ที่กระทำซึ่งเกิดจากการใช้ความรู้ ใช้ความคิดสร้างสรรค์ สิ่งใหม่ในที่นี้อาจจะอยู่ในรูปของผลิตภัณฑ์ แนวคิด หรือกระบวนการ ที่สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนา เทคโนโลยี คือ การนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติให้เกิดผลเป็นสิ่งที่วัดได้ หรือจับต้องได้ เทคโนโลยีจะอยู่ภายใต้อิทธิพลของปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นเทคโนโลยีจึงถูกกำหนดเป็นสินค้าอย่างหนึ่งที่มีราคาซื้อขายกันในตลาด

หน่วยดัชนีชี้วัด : จำนวนงานวิจัยและนวัตกรรม

ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) : เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี โดยคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)

สถานะปัจจุบัน : มีการเก็บรวมข้อมูล แต่กระจายในหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และยังไม่มีหน่วยงานกลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมด

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล : สภานโยบายวิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ ที่ได้มีการจัดตั้งขึ้นเพื่อกำกับและดูแลนโยบาย หรือส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยและนวัตกรรมของประเทศร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งมีงานวิจัยและจัดทำโครงการต่างๆ ทั้งในระดับอุมศึกษาและอาชีวศึกษา

15) มูลค่าหรือผลที่ได้รับในเชิงเศรษฐกิจและพาณิชย์ จากการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านโลจิสติกส์

ประเด็นที่ชี้วัด : การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ความหมาย/ความสำคัญ : ดัชนีชี้วัดทางด้านมูลค่าหรือผลที่ได้รับในเชิงเศรษฐกิจและพาณิชย์จากการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ มีความความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากในปัจจุบันองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน สถานบันการศึกษา หรือสถาบันวิจัยต่างๆ ได้มีการพัฒนาองค์ความรู้ใหม่ๆ ขึ้นมาอย่างมากมาย แต่พบว่ายังมีการนำเอาองค์ความรู้ต่างๆ ที่พัฒนานำเอามาต่อยอด หรือใช้ประโยชน์ต่อในเชิงพาณิชย์น้อยมาก ทำให้ประเทศยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้านวัตกรรมจากต่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งดัชนีชี้วัดนี้จะส่งผล

	ให้เห็นถึงการนำเอาผลที่ได้จากการทำการวิจัยมาพัฒนาในรูปแบบธุรกิจจริง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดการพึ่งพาและนำเอานวัตกรรมและเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยอยู่ในรูปของมูลค่า หรือผลกำไรที่เกิดขึ้นจากนำเอาเทคโนโลยีไปพัฒนาและใช้ในธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย
นิยามศัพท์ :	มูลค่าเชิงพาณิชย์ จากงานวิจัยและนวัตกรรม คืองานวิจัยหรือนวัตกรรมที่สามารถทำให้เกิดมูลค่าทางธุรกิจ การซื้อขาย โดยส่วนใหญ่จะเป็นงานวิจัยที่สามารถนำไปพัฒนาใช้ได้จริงในอุตสาหกรรม เพื่อใช้ในการแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น
หน่วยดัชนีชี้วัด :	ล้านบาท
ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ) :	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี โดยคำนวณจากปีฐาน (ปี พ.ศ. 2560)
สถานะปัจจุบัน :	ยังไม่มีรายงานในส่วนนี้ที่ชัดเจน แต่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งแยกโครงการที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมทางด้านโลจิสติกส์ที่มีผลการวิจัยและพัฒนาที่ถูกนำเอาไปใช้ประโยชน์ และจำนวนโครงการที่ควรมีการสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละปี เช่น ปี พ.ศ. 2559 จำนวน 74 โครงการ (ร้อยละ 1.62) 214 ล้านบาท (ร้อยละ2.85)
วิธีการจัดเก็บข้อมูล :	มีการติดตามต่อยอดจากงานวิจัยต่างๆ ที่ได้นำไปประยุกต์ใช้ในเชิงพาณิชย์และสรุปออกมาทางด้านตัวเลขมูลค่าทางการค้าเชิงพาณิชย์
หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล :	กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับสถาบันหรือหน่วยงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากชุดข้อมูลดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ หรือ Logistics Competitiveness' Indexes (LCI) ทั้ง 2 ส่วนที่กล่าวไว้ข้างต้น นำไปทำการจัดกลุ่มและจัดลำดับดัชนีชี้วัดที่มีความสำคัญ เพื่อใช้ในการประกอบการตัดสินใจในการคัดเลือกดัชนีชี้วัดหรือมอบหมายตัวชี้วัดเหมาะสมในแต่ละระดับหน่วยงาน โดยแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ ดัชนีชี้วัดหลัก คือ ดัชนีที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาในภาพรวมของการพัฒนาด้านนั้นๆ ดัชนีชี้วัดรอง คือ ดัชนีชี้วัดที่เป็นส่วนประกอบช่วยในการส่งผลให้ดัชนีชี้วัดหลักประสบความสำเร็จ โดยจะวัดผลใน 4 ด้าน คือ (1) การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ (2) การเพิ่มรายได้ของประเทศด้วยธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (3) การอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (4) การเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน (การพัฒนาทุนมนุษย์ ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การวิจัยและพัฒนา และการพัฒนาระบบฐานข้อมูล)

ซึ่งสามารถสรุปออกเป็นตาราง พร้อมประเด็นชี้วัดในการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ในหัวข้อ 7.1 ได้ดังตารางที่ 7.2-1 ทั้งนี้การจัดทำดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ เป็นเพียงข้อเสนอแนะจากทางที่ปรึกษาที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลที่ได้รับจากการลงพื้นที่ สัมมนาระดมความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องทางด้านโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถนำไปลดทอน เพิ่มเติม หรือปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดดัชนีชี้วัดต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับแผนยุทธศาสตร์ฯ ระยะถัดไป

ตารางที่ 7.2-1 ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 1 การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ)

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัด LCI	นิยาม	หน่วย	ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ)	สถานะปัจจุบัน
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ					
ภาพรวมการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ	1. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย	สัดส่วนระหว่างต้นทุนรวมของค่าขนส่งสินค้า ค่าเก็บรักษาสินค้าคงคลังและค่าการบริหารจัดการ กับ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ	ร้อยละ	ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี	ปี พ.ศ. 2557 มีค่าเท่ากับ ร้อยละ 14.2 (ที่มา : สศช.)
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานการเกษตร (Agricultural Supply Chain)	1.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย เป็นการวัดประสิทธิภาพต้นทุนการดำเนินงานของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม โดยอาศัยการเทียบสัดส่วนของต้นทุนในการเคลื่อนย้าย การกระจายสินค้า และการจัดเก็บดูแลสินค้าที่สิ้นเปลืองไปหรือหมดไป เป็นร้อยละของมูลค่าของสินค้าทั้งหมดที่จัดจำหน่ายหรือขายเป็นรายได้ของธุรกิจ	ร้อยละ	ลดลงร้อยละ 5-10 ต่อปี	เริ่มมีการนำร่องจัดทำในสินค้าเกษตรที่สำคัญ โดยเรียกว่า ALPI (ที่มา : กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาประสิทธิภาพโซ่อุปทานอุตสาหกรรม (Industrial Supply Chain)	1.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	สัดส่วนระหว่างต้นทุนรวมของค่าขนส่งสินค้า ค่าเก็บรักษาสินค้าคงคลังและค่าการบริหารจัดการ กับ ยอดยอดขายหรือรายได้รวมของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	ร้อยละ	ลดลงร้อยละ 5-10 ต่อปี	ปี พ.ศ. 2557 มีค่าเท่ากับ ร้อยละ 8.71 (ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม)
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม	1.3 สัดส่วนการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบการขนส่ง (ถนน ราง ลำน้ำ น้ำชายฝั่ง และอากาศ)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้านตัน-กิโลเมตร) คือ ผลคูณระหว่างน้ำหนักของสินค้าและระยะทางการขนส่ง สัดส่วนการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบ คือ อัตราส่วนระหว่างปริมาณการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบ กับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด	ร้อยละ, ล้านตัน-กิโลเมตร	ทางรางเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี, ทางน้ำเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี	ปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน 465.020 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 81.19 ทางน้ำ 96.786 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 16.89 ทางราง 10.792 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 1.88 และทางอากาศ 0.113 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ที่มา : สนข.)

ตารางที่ 7.2-1 ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 1 การลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ)

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัด LCI	นิยาม	หน่วย	ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ)	สถานะปัจจุบัน
	1.4 จำนวนเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์หรือโครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนาขึ้นใหม่ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง	เส้นทางการขนส่ง หมายถึง เส้นทางที่ใช้สำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปปลายทาง โดยเส้นทางเคลื่อนย้ายอาจเป็นทางถนน ทางราง ทางน้ำ หรืออากาศ	- ทางถนน,ทางราง :กิโลเมตร - ทางน้ำ : จำนวนเที่ยวการเดินเรือ - ทางอากาศ : จำนวนเที่ยวบิน	เพิ่มขึ้น	ปี พ.ศ. 2558 ทางถนน ในความดูแลของกรมทางหลวง มีถนนทั้งสิ้น 70,077 กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท 47,649 กิโลเมตร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 225 กิโลเมตร ทางราง มีจำนวนรางรถไฟทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ทางน้ำ มีจำนวนเที่ยวเดินเรือพาณิชย์ทั้งสิ้น 30,386 เที่ยว (การท่าเรือแห่งประเทศไทย) และทางอากาศ ปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ 776,922 เที่ยวบิน (การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย)
	1.5 ปริมาณการขนส่งหลายรูปแบบ	การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายถึง การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว	ล้านตัน-กิโลเมตร	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี	ยังไม่มีการเก็บข้อมูล ปริมาณการขนส่งหลายรูปแบบอย่างชัดเจน แต่ในปัจจุบัน สนข. ได้มีการเก็บสถิติการขนส่งจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2558 พบว่า สัดส่วนการขนส่งทางรางเท่ากับ ร้อยละ 32.5 ส่วนทางถนน เท่ากับร้อยละ 67.5 (ที่มา : สนข.)

ตารางที่ 7.2-2 ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มรายได้ของประเทศด้วยธุรกิจบริการโลจิสติกส์)

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัด LCI	นิยาม	หน่วย	ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ)	สถานะปัจจุบัน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มรายได้ของประเทศด้วยธุรกิจบริการโลจิสติกส์					
ภาพรวมการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การเพิ่มรายได้ของประเทศด้วยธุรกิจบริการโลจิสติกส์	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ หมายถึง การนำมูลค่าผลผลิตทั้งที่เกิดขึ้นในแต่ละปี หักด้วยค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิตของแต่ละสาขาการผลิต	ล้านบาท	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10	อยู่ในระหว่างการจัดทำและจัดเก็บข้อมูล
กลยุทธ์ที่ 1 : การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)	มูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export Service) สาขาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ไปยังประเทศอื่นๆ	มูลค่าการส่งออกภาคบริการด้านโลจิสติกส์ คือ รายได้ด้านโลจิสติกส์ที่เกิดจากการส่งออกงานทางด้านบริการไปยังต่างประเทศ ซึ่งอ้างอิงจากดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ ในโหมดการขนส่งและโลจิสติกส์	ล้านบาท	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี	มีการเก็บข้อมูล โดยธนาคารแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559 ดุลชำระเงินระหว่างประเทศ ในหมวดขนส่งอยู่ที่ -9,071.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (รายรับ 5,724.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายจ่าย 14,795.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)
	จำนวนบริษัทและมูลค่าเงินลงทุน (FDI) ภายในประเทศไทย และบริษัทไทยไปลงทุนประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียน	Foreign Direct Investment คือ ธุรกรรมการลงทุนที่ผู้มีถิ่นฐานในต่างประเทศมีต่อธุรกิจที่มีถิ่นฐานในประเทศ โดยการลงทุนที่ถูกนับเป็นการลงทุนโดยตรงมี 3 รูปแบบด้วยกัน คือ 1) การลงทุนด้วยการถือหุ้นที่มีสิทธิ์ร่วมในการบริหารกิจการตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป 2) การกู้ยืม ตราสารหนี้ และสินเชื่อการค้าที่เป็นธุรกรรมระหว่างบริษัทในเครือเดียวกัน และ 3) กำไรคงค้างที่นำกลับมาลงทุน	ราย, ล้านบาท	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี	มูลค่า FDI * ในประเทศไทยทั้งหมด 92,908.33 ล้านบาท โดยเป็นหมวด H ขนส่งและคลังสินค้า -5278.24 ล้านบาท หรือมาจากประเทศภูมิภาคอาเซียน 63,024.14 ล้านบาท เงินลงทุนโดยตรงของไทยในต่างประเทศ ** ทั้งหมด 503,417.28 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนในประเทศภูมิภาคอาเซียน 203,985.68 ล้านบาท หรือเป็นการลงทุนใน หมวด H ขนส่งและคลังสินค้า 169.55 ล้านบาท
	จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates	Related Logistics world-recognized Certificates คือใบรับรองมาตรฐานทางด้านโลจิสติกส์ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล รวมถึงมีการดำเนินการใช้ในต่างประเทศ เพื่อบ่งชี้ถึงมาตรฐานของผู้ประกอบการ	ราย	เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี	ปี พ.ศ. 2559 มีค่าดังต่อไปนี้ จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับ ISO 9001 จำนวน 230 ราย และจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับ AEO จำนวน 310 ราย

หมายเหตุ * เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เป็นข้อมูลการลงทุนฯ ในรูปของเงินลงทุนสุทธิของทุกภาคเศรษฐกิจ โดยตัวเลขบวก หมายถึง มีการลงทุนเพิ่ม (ไม่ว่าจะในรูปของการลงทุนในทุนเรือนหุ้น กำไรสะสมที่นำกลับมาลงทุน หรือการกู้ยืมจากบริษัทในเครือในต่างประเทศ) สูงกว่าการลดการลงทุน (ไม่ว่าจะในรูปของการลดสัดส่วนการถือหุ้น การถอนเงินลงทุน หรือการคืนเงินกู้ให้บริษัทในเครือในต่างประเทศ) ขณะที่ตัวเลขติดลบ หมายถึง ในช่วงเวลานั้น ๆ มีการเพิ่มการลงทุนต่ำกว่าการลดการลงทุน

** เงินลงทุนโดยตรงของไทยในต่างประเทศ เป็นข้อมูลการลงทุนฯ ในรูปของเงินลงทุนสุทธิของทุกภาคเศรษฐกิจ บาท โดยตัวเลขติดลบ หมายถึง มีการลงทุนเพิ่ม (ไม่ว่าจะในรูปของการลงทุนในทุนเรือนหุ้น กำไรสะสมที่นำกลับมาลงทุน หรือการกู้ยืมจากบริษัทในเครือในต่างประเทศ) สูงกว่าการลดการลงทุน (ไม่ว่าจะในรูปของการลดสัดส่วนการถือหุ้น การถอนเงินลงทุน หรือการคืนเงินกู้ให้บริษัทในเครือในต่างประเทศ) ขณะที่ตัวเลขติดบวก หมายถึง ในช่วงเวลานั้น ๆ มีการเพิ่มการลงทุนต่ำกว่าการลดการลงทุน

ตารางที่ 7.2-3 ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 3 การอำนวยความสะดวกทางการค้า)

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัด LCI	นิยาม	หน่วย	ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ)	สถานะปัจจุบัน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การอำนวยความสะดวกทางการค้า					
ภาพรวมการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การอำนวยความสะดวกทางการค้า	อันดับความสามารถในแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI)	LPI คือ เครื่องมือในการเปรียบเทียบที่ช่วยระบุถึงความท้าทาย โอกาส และประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ โดยธนาคารโลก	อันดับ	อันดับที่ดีขึ้นทุกปี	ปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 45 จาก 160 ประเทศ และเป็นอันดับ 3 ในภูมิภาคอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย (ที่มา : ธนาคารโลก)
	อันดับดัชนีชี้วัดทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator	Trading Across Border Indicator คือ ดัชนีชี้วัดคุณภาพการให้บริการด้านการค้าระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นโดยธนาคารโลก ซึ่งได้มีการพิจารณาจากประเด็นการค้าระหว่างประเทศใน 2 ประเด็น ซึ่งประกอบไปด้วย ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า	อันดับ	อันดับที่ดีขึ้นทุกปี	ปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 56 จาก 189 ประเทศ โดยเป็นอันดับที่ 2 ของภูมิภาคอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์ (ที่มา : ธนาคารโลก)
กลยุทธ์ที่ 1 : การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า	สัดส่วนจำนวนการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อการทำธุรกรรมทั้งหมดในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์	ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ คือ กิจกรรมใด ๆ ที่กระทำขึ้นระหว่างหน่วยธุรกิจ บุคคล รัฐ ตลอดจนองค์กรเอกชนหรือองค์กรของรัฐใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ การค้า และการติดต่องานราชการ โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เช่น การซื้อ-ขายสินค้าผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต, การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์, การสมัครสมาชิกผ่านระบบออนไลน์, การตกลงทำสัญญาซื้อ-ขาย หรือสัญญาตกลงตามข้อบังคับต่างๆ บนเครือข่าย, การโอนเงินด้วยระบบอัตโนมัติผ่านระบบเครือข่าย, การสื่อสารรับ-ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วยเครือข่ายการสื่อสาร และการสอบถามข้อมูลผ่านระบบออนไลน์ เป็นต้น	ร้อยละ	เพิ่มขึ้นร้อยละ 10-15 ต่อปี	มีการเก็บข้อมูลโดยกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ร่วมกับ สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) มีรายงานข้อมูลในส่วนของมูลค่า E-Commerce ตามประเภทอุตสาหกรรม รวมถึงพิจารณาสัดส่วนของมูลค่าในแต่ละอุตสาหกรรม เช่น B2B B2C หรือ B2G เป็นต้น โดยมูลค่า E-Commerce ของภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 64,126.76 ล้านบาท

ตารางที่ 7.2-4 ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพความยั่งยืนในการพัฒนา ด้วยโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การวิจัยนวัตกรรม การพัฒนาฐานข้อมูล และการพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์)

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัด LCI	นิยาม	หน่วย	ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ)	สถานะปัจจุบัน
ยุทธศาสตร์ที่ การเพิ่มประสิทธิภาพความยั่งยืนในการพัฒนา ด้วยโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การวิจัยนวัตกรรม การพัฒนาฐานข้อมูล และการพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์					
กลยุทธ์ที่ 1 : การส่งเสริมสนับสนุนและควบคุมให้เกิดโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของระบบการขนส่งและโลจิสติกส์	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงจากการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ตัน คาร์บอนไดออกไซด์	ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่ง เท่ากับ 71.9 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ คิดเป็นร้อยละ 28 จากปริมาณการปล่อยก๊าซทั้งหมด เพิ่มจากปี พ.ศ. 2558 ร้อยละ 4
กลยุทธ์ที่ 2 : การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับอุสาหกรรมโลจิสติกส์	ร้อยละค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ ต่อ GDP	ร้อยละค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ ต่อ GDP หมายถึง สัดส่วนของค่าใช้ที่ใช้ไปในการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและพัฒนา ต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ	ร้อยละ	เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี	จากรายงาน ของ Sustainable Development Goals (SDGs) ปี พ.ศ. 2559 พบว่า ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนา (ร้อยละต่อ GDP) ทั้งหมดของประเทศไทย มีค่าอยู่ที่ร้อยละ 0.3 ซึ่งอยู่ในระดับสีแดง หรือต่ำ
	จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีทางด้านโลจิสติกส์	โครงการวิจัยนวัตกรรม คือ การวิจัยในสิ่งใหม่ที่เกิดจากการใช้ความรู้และความคิดสร้างสรรค์ โดยสิ่งใหม่ในที่นี้อาจจะอยู่ในรูปของผลิตภัณฑ์ แนวคิด หรือกระบวนการ	โครงการ	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี	มีการเก็บข้อมูลในหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ยังไม่มีหน่วยงานกลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมด
	มูลค่าหรือผลที่ได้รับในเชิงเศรษฐกิจและพาณิชย์จากการวิจัยและพัฒนา	มูลค่าเชิงพาณิชย์ จากงานวิจัยและนวัตกรรม คือ งานวิจัยหรือนวัตกรรมที่สามารถทำให้เกิดมูลค่าทางธุรกิจ และเกิดการซื้อขาย	ล้านบาท	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี	ยังไม่มีรายงานในส่วนนี้ที่ชัดเจน แต่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งแยกโครงการที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมทางด้านโลจิสติกส์ที่มีผลการวิจัยและพัฒนาที่ถูกนำเอาไปใช้ประโยชน์ และจำนวนโครงการที่ควรมีการสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละปี เช่น ปี พ.ศ. 2559 จำนวน 74 โครงการ (ร้อยละ 1.62) 214 ล้านบาท (ร้อยละ 2.85)
กลยุทธ์ที่ 3 : การพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์	ระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ที่ใช้ในการติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	ระบบฐานข้อมูล คือ กลุ่มของข้อมูลที่มีความสัมพันธ์กัน นำมาเก็บรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันอย่างมีระบบ และข้อมูลที่ประกอบกันเป็นฐานข้อมูลนั้นต้องตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานขององค์กร	ฐานข้อมูล	มีฐานข้อมูลสมบูรณ์ ร้อยละ 100 ภายในปี พ.ศ.2564	ยังไม่มีการรวบรวมฐานข้อมูลว่าอยู่ที่หน่วยงานใดบ้าง

ตารางที่ 7.2-4 ตารางแสดงรายละเอียดดัชนีชี้วัด LCI (ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพความยั่งยืนในการพัฒนา ด้วยโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การวิจัยนวัตกรรม การพัฒนาฐานข้อมูล และการพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์)

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัด LCI	นิยาม	หน่วย	ค่าเป้าหมาย (เสนอแนะ)	สถานะปัจจุบัน
กลยุทธ์ที่ 4 : การพัฒนาทุนมนุษย์ด้านโลจิสติกส์	มาตรฐานวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานสากล ในสาขาที่ขาดแคลนทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ และเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ	มาตรฐานวิชาชีพ คือ ข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะ และคุณภาพที่พึงประสงค์ในการประกอบวิชาชีพ ซึ่งผู้ประกอบวิชาชีพต้องประพฤติปฏิบัติตาม เพื่อให้เกิดคุณภาพในการประกอบวิชาชีพ และควรสามารถเทียบเคียงในระดับสากลได้	มาตรฐาน	มีมาตรฐานวิชาชีพในสาขาที่ขาดแคลนครบถ้วนภายในปี พ.ศ.2564	มีการเก็บข้อมูล แต่เป็นในส่วนของมาตรฐานฝีมือแรงงานโดยส่วนใหญ่ โดยปัจจุบันมี จำนวนมาตรฐานฝีมือแรงงานทั้งสิ้น 15 มาตรฐาน ซึ่งเป็นส่วนของการพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ ไม่ได้จำเพาะลงไปในสาขาที่ขาดแคลน และในส่วนของสถาบันคุณวุฒิวิชาชีพมีการกำหนดมาตรฐานอาชีพด้านโลจิสติกส์ แต่ในรายละเอียดมีเฉพาะ นักจัดซื้อ จัดหา จัดจ้าง ซึ่งยังไม่ครบทุกสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องทางด้านโลจิสติกส์ (ที่มา : กระทรวงแรงงาน)
	สถาบันเฉพาะทางในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตามมาตรฐานวิชาชีพ ทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในสาขาที่ขาดแคลน	เฉพาะทาง คือ ความรู้ ความสามารถ และทักษะทางด้านวิชาชีพ เป็นการศึกษาที่จัดขึ้นตามความต้องการของหน่วยงานหรือองค์กรโดยเฉพาะหรือเป็นการจัดการศึกษา ที่มุ่งจัดให้เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะหรือ ความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย หน่วยงานหรือองค์กร	สถาบันเฉพาะทางที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล	มีสถาบันที่ครบถ้วนทุกสาขาวิชาชีพที่ขาดแคลนภายในปี พ.ศ.2564	ยังไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างชัดเจน แต่มีสถาบันที่ทำการผลิตบุคคลากรในสาขาที่ขาดแคลนบางสาขา เช่น โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ศูนย์ฝึกอบรมพาณิชย์นาวี สถาบันการบินพลเรือน ซึ่งในปัจจุบัน สถาบันเฉพาะทางเหล่านี้ยังไม่ได้รับการสนับสนุนมากนัก หลักสูตรที่ทำการสอนอาจยังไม่ครบถ้วนตามความต้องการของตลาดแรงงาน
	จำนวนบุคลากรใหม่ในระดับอาชีวศึกษาและช่างเทคนิค ระดับอุดมศึกษาในสาขาที่ขาดแคลน / ผลิตบุคลากรตามมาตรฐานวิชาชีพที่กำหนดไว้	บุคลากรใหม่ คือ บุคคลที่ไม่มีความรู้ความสามารถทางด้านนั้นๆ มาก่อน จนกระทั่งผ่านการเรียนรู้ ฝึกอบรม จนมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านต่างๆ และสามารถปฏิบัติงานในสาขาวิชานั้นได้เป็นอย่างดี	ราย	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 – 10 ต่อปี	มีการเก็บข้อมูล แต่ยังไม่ได้ระบุเฉพาะเจาะจงในสาขาที่ขาดแคลน ซึ่งในปี พ.ศ. 2558 มีผู้สำเร็จการศึกษาจากระดับอาชีวศึกษา ในสาขาโลจิสติกส์ จำนวน 863 คน และกำลังศึกษาในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 767 คน โดยส่วนใหญ่ศึกษาทางด้านการจัดการโลจิสติกส์ โดยแบ่งเป็นการจัดการคลังสินค้า การจัดการขนส่ง
	ระบบฐานข้อมูลทางด้านทรัพยากรมนุษย์ทางด้านโลจิสติกส์	ระบบฐานข้อมูล คือ กลุ่มของข้อมูลที่มีความสัมพันธ์กัน นำมาเก็บรวบรวมเข้าไว้ด้วยกันอย่างมีระบบ และข้อมูลที่ประกอบกันเป็นฐานข้อมูลนั้นต้องตรงตามวัตถุประสงค์ การใช้งานขององค์กร	ระบบฐานข้อมูล	มีระบบฐานข้อมูลครบถ้วน 100% ภายในปี พ.ศ. 2564	ยังไม่มีข้อมูล

7.3 ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

7.3.1 การบูรณาการการพัฒนารัฐวิสาหกิจ

(1) บูรณาการแผนการลงทุนของภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ

การลงทุนของรัฐวิสาหกิจถือเป็นหนึ่งในปัจจัยการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นการลงทุนที่ใช้งบประมาณจำนวนมากที่ส่งผลในวงกว้างต่อธุรกิจแวดล้อมและการจ้างงาน หากพิจารณาในมิติของการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศพบว่านอกเหนือจากการลงทุนของภาครัฐตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ยังมีการลงทุนของรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่งเป็นเม็ดเงินจำนวนมาก แต่เนื่องด้วยนโยบายและแผนการลงทุนของรัฐวิสาหกิจจะมีเป้าหมายเชิงธุรกิจเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นบริบทที่ต่างออกไปจากแผนการลงทุนภาครัฐ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีกลไกในการบูรณาการระหว่างแผนการลงทุนทั้งสองส่วนอย่างเป็นรูปธรรม โดยในการพัฒนาระยะถัดไปควรต้องสร้างกลไกเพื่อขับเคลื่อนแผนการลงทุนภาครัฐและรัฐวิสาหกิจให้อยู่ในทิศทางเดียวกันและสอดรับกันอย่างเหมาะสม เช่น การสร้างกลไกในระดับแผนปฏิบัติการ หรือแผนการจัดสรรงบประมาณ เป็นต้น ในทางกลับกันภาครัฐควรต้องสร้างกลไกที่เข็มแข็งเพื่อร่วมพิจารณาแผนการลงทุนของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่อาจต้องให้รัฐวิสาหกิจเข้าไปดำเนินการ

(2) ร่วมแก้ไขข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของรัฐวิสาหกิจ

รัฐวิสาหกิจในกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์บางส่วน โดยเฉพาะในกลุ่มการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศมีการดำเนินธุรกิจที่ต้องแข่งขันกับภาคเอกชนรวมทั้งธุรกิจต่างชาติที่ศักยภาพสูง จึงจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันทั้งรูปแบบการบริหารจัดการ โครงสร้างองค์กร รวมทั้งกฎระเบียบต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ ซึ่งภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญในการร่วมแก้ไขและบรรเทาข้อจำกัดต่างๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อคงความสามารถในการแข่งขันของรัฐวิสาหกิจและพัฒนาความเข้มแข็งของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศ นอกจากนี้ รัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งทางรางจะมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ดังนั้นควรพิจารณารูปแบบการบริหารจัดการและโครงสร้างองค์กร เพื่อรองรับระบบรางที่จะแล้วเสร็จในอนาคตด้วยเช่นกัน

7.3.2 การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

(1) การพัฒนาแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ในระดับกระทรวง

จากข้อสังเกตการพัฒนาระยะที่ผ่านมาพบว่าหน่วยงานที่มีความคืบหน้าในการพัฒนาจะมีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน โดยในการพัฒนาระยะถัดไปอาจกำหนดมีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ในระดับกระทรวงหรือแผนปฏิบัติการที่สอดรับกับแผนยุทธศาสตร์ระดับประเทศ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนา โครงการที่เกี่ยวข้อง งบประมาณสำหรับการพัฒนาที่ชัดเจน และหน่วยงานรับผิดชอบทั้งนี้ ในการแปลงแผนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติจะต้องวางเป้าหมายการดำเนินงานสู่หน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน โดยอาจสร้างความเชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัดความสำเร็จในระดับยุทธศาสตร์ซึ่งขับเคลื่อนโดยหน่วยงานระดับปฏิบัติงาน (กระทรวง/กรม/รัฐวิสาหกิจ) กับตัวชี้วัดความสำเร็จในระดับภาพรวมซึ่งขับเคลื่อนโดยหน่วยงานบางยุทธศาสตร์ (กบส. และ สศช.) จึงจะทำให้เกิดความสอดรับกันระหว่างแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ

(2) การจัดสรรงบประมาณในลักษณะบูรณาการ

ควรมีการพิจารณาและจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาโลจิสติกส์ในลักษณะเดียวกับงบบูรณาการในปัจจุบันที่มีทั้งหน่วยงานกำกับและหน่วยปฏิบัติร่วมกันพิจารณาแบบองค์รวม ทำให้เกิดการขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกภาคส่วนไปพร้อมกัน ทั้งนี้ อาจปรับกรอบการพิจารณางบประมาณจากลักษณะปีต่อปีให้ครอบคลุมระยะเวลาตามแผนยุทธศาสตร์เพื่อความต่อเนื่องในการพัฒนา

(3) การพัฒนากลไกในการขับเคลื่อนและการติดตามสถานะการพัฒนาในประเด็นสำคัญๆ ของแผนยุทธศาสตร์ฯ

กลไกในการกำกับยุทธศาสตร์และแผนงานโครงการด้วย คณะกรรมมการ กบส. ถือเป็นกลไกที่เหมาะสมในการดำเนินงาน โดยควรเพิ่มเติมการประชุมติดตามผลการดำเนินงานให้บ่อยครั้งขึ้น เพื่อสามารถติดตามความคืบหน้า ประเด็นปัญหา และร่วมตัดสินใจแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที รวมทั้งอาจประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่เป็นเครื่องมือช่วยในการรวบรวมข้อมูลการพัฒนาในมิติต่างๆ ได้อย่างทันเวลา ทั้งนี้ควรพิจารณาให้มีอนุกรรมการภายใต้ กบส. เพื่อรองรับการขับเคลื่อนประเด็นสำคัญๆ ของแผนยุทธศาสตร์ อาทิเช่น อนุกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า อนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับ E-Commerce และอนุกรรมการพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนส่งและโลจิสติกส์เชิงบูรณาการ เป็นต้น

7.3.3 กฎหมายและกฎระเบียบ

กฎหมายและกฎระเบียบยังคงต้องเป็นส่วนที่ต้องร่วมกันพัฒนาอย่างต่อเนื่องในตัวบทกฎหมายที่มีความซ้ำซ้อน ขัดแย้ง และล้าหลัง รวมถึงการพัฒนากลไกการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งการผลักดันร่างกฎหมายรองรับบริบทด้านโลจิสติกส์ที่จะเกิดขึ้น เช่น การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศและสินค้าผ่านแดน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น นอกเหนือจากการพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบ อาจต้องพัฒนาส่วนงานหรือบุคลากรเชี่ยวชาญทำหน้าที่ตัดสินกรณีพิพาททางด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะทั้งเกี่ยวกับยานพาหนะ การดำเนินงาน สินค้า และการประกันภัย เป็นต้น

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

แบบเก็บข้อมูล

ภาคผนวก ก-1

แบบฟอร์มยืนยันข้อมูลแผนงาน/โครงการ

ผู้ตอบแบบเก็บข้อมูล

ชื่อ-สกุล.....ตำแหน่ง.....หน่วยงาน..... .....

เบอร์โทรศัพท์.....เบอร์โทรศัพท์มือถือ.....เบอร์แฟกซ์..... .....อีเมล.....

จากข้อมูลเบื้องต้น พบว่าในปี พ.ศ. 2557 หน่วยงานของท่านได้มีการแจ้งแผนงานที่มีความประสงค์จะดำเนินการและมีความเกี่ยวข้องตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ดังแสดงในตารางที่ 1 จึงขอความอนุเคราะห์หน่วยงานของท่านในการยืนยัน แก้ไข หรือเพิ่มเติมข้อมูลโครงการและงบประมาณ ดังนี้

1) โปรดระบุสถานะของการดำเนินงานโครงการปัจจุบันใน โดยกรุณาทำเครื่องหมาย / ในช่องที่กำหนดไว้ใน **ตารางที่ 1**
2) หากโครงการที่ระบุไว้ในตารางที่ 1 มี**การดำเนินงานจริง**กรุณาตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล และสามารถแก้ไขข้อมูลโครงการได้ใน**ตารางที่ 2**
3) หากมีแผนงานหรือโครงการอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ที่หน่วยงานของท่านได้**มีการดำเนินงานเพิ่มเติม** สามารถระบุข้อมูลไว้ใน**ตารางที่ 2**

ตารางที่1 ข้อมูลแผนงานโครงการที่หน่วยงานท่านเคยแจ้งแผนงานที่จะดำเนินการ (รวบรวมโดย สศช. ในปี พ.ศ. 2557)

ที่	หน่วยงาน	แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)					สถานะการดำเนินงานในปัจจุบัน (กรุณา /)
			2556	2557	2558	2559	2560	
1	กรมการขนส่งทางบก	การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน	0.042	4.6				○ มีการดำเนินโครงการ ○ ไม่มีการดำเนินโครงการ
2	กรมการขนส่งทางบก	โครงการสร้างนักขับรถมืออาชีพ	4.61	2.94				○ มีการดำเนินโครงการ ○ ไม่มีการดำเนินโครงการ
3	กรมการขนส่งทางบก	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ปี 2556, 2557)	26.98	31.25				○ มีการดำเนินโครงการ ○ ไม่มีการดำเนินโครงการ
4	กรมการขนส่งทางบก	โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	8.64	247.77				○ มีการดำเนินโครงการ ○ ไม่มีการดำเนินโครงการ

ที่	หน่วยงาน	แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)					สถานะการดำเนินงานในปัจจุบัน (กรุณา /)
			2556	2557	2558	2559	2560	
5	กรมการขนส่งทางบก	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก 15 แห่ง สถานที่ดำเนินโครงการ สถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและเมืองชายแดน จำนวน 15 จังหวัด ประกอบด้วยเชียงใหม่พิษณุโลก นครสวรรค์ขอนแก่นนครราชสีมาอุบลราชธานี ปราจีนบุรี สุราษฎร์ธานี เชียงรายตากหนองคายมุกดาหารสระแก้ว สงขลาและนราธิวาส	-	40				○ มีการดำเนินโครงการ ○ ไม่มีการดำเนินโครงการ

ที่มา : สศช. 2557

ตารางที่ 2 แก้ไข/เพิ่มเติมข้อมูลแผนงานโครงการที่หน่วยงานข้อง

แก้ไขหรือเพิ่มเติม	โครงการที่	ชื่อโครงการ	ข้อมูลงบประมาณ (ล้านบาท)					หมายเหตุอื่นๆ และรายละเอียดเพิ่มเติม
			2556	2557	2558	2559	2560	
○ แก้ไข ○ เพิ่มเติม								
○ แก้ไข ○ เพิ่มเติม								
○ แก้ไข ○ เพิ่มเติม								

ภาคผนวก ก-2

แบบฟอร์มรวบรวมข้อมูลผลสัมฤทธิ์การพัฒนา

ผู้ตอบแบบเก็บข้อมูล

ชื่อ-สกุล.....ตำแหน่ง.....หน่วยงาน..... .....

เบอร์โทรศัพท์.....เบอร์โทรศัพท์มือถือ..... .....เบอร์แฟกซ์.....อีเมล.....

กรุณาให้ข้อมูลผลการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 โดยมีประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1: ในภาพรวม หน่วยงานของท่านมีผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) ในประเด็นสำคัญๆ อะไรบ้าง พร้อมระบุความสำเร็จที่เป็นผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ในเชิงประจักษ์ (ดังแบบฟอร์มเก็บข้อมูลในตารางที่ 1)

ประเด็นที่ 2: ขอความกรุณาหน่วยงานของท่านในการให้ข้อมูลการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่ไม่ได้ใช้งบประมาณประจำปีซึ่งได้รับการจัดสรรจากสำนักงบประมาณ อาทิเช่น การแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ หรือประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ , มาตรการส่งเสริมสนับสนุนในรูปแบบต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพหรือขีดความสามารถให้กับภาคเอกชน , การแก้ไขประเด็นปัญหาต่างๆของหน่วยงานหรือคณะกรรมการ/คณะทำงานภายใต้หน่วยงานให้กับภาคเอกชน และประเด็นอื่นๆ ที่ท่านพิจารณาว่าเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตามแผนยุทศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (ดังแบบฟอร์มเก็บข้อมูลในตารางที่ 2)

ประเด็นที่ 3: กรุณาให้ข้อมูลพร้อมรายละเอียดแผนงาน/แผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์ ฯลฯ ในการพัฒนาหน่วยงานของท่านที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตั้งแต่ พ.ศ. 2560 เป็นต้นไป (ถ้ามี) (ดังแบบฟอร์มเก็บข้อมูลในตารางที่ 3)

โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ตารางที่ 1 แบบเก็บข้อมูลผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

ตารางที่ 2 แบบเก็บข้อมูลกิจกรรมการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่ไม่ได้ใช้งบประมาณประจำปี

ที่	ชื่อกิจกรรม	ความคืบหน้าในปัจจุบัน	ปัญหาอุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
1				
2				
3				

ตารางที่ 3 แผนงาน/แผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์ ฯลฯ ในการพัฒนาที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตั้งแต่ พ.ศ. 2560 เป็นต้นไป

ที่	ชื่อแผนงาน/แผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์ ฯลฯ	ช่วงระยะเวลาของแผน
1		
2		
3		

ภาคผนวก ก-3

แบบสอบถามในงานสัมมนาและการระดมสมอง



สำนักงานคณะกรรมการการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าธนบุรี



ศูนย์ความเป็นเลิศ
ด้านโลจิสติกส์

แบบสอบถาม

โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

<u>ส่วนที่ 1</u> ข้อมูลทั่วไป

ชื่อหน่วยงาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก..... ตำแหน่ง.....

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ..... เบอร์โทรสาร .....

เบอร์มือถือ ..... อีเมล์.....

<u>ส่วนที่ 2</u> ความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินโครงการและดัชนีชี้วัดความสำเร็จภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

1. **ยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่ท่านคิดว่ามีความคืบหน้าหรือ <u>ประสบความสำเร็จ</u> ในการพัฒนา**

.....

.....

.....

.....

.....

2. **ยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่ท่านคิดว่า<u>มีการพัฒนาค่อนข้างน้อย</u> หรือ <u>ไม่เป็นไปตามที่ท่านคาดหวัง</u>**

.....

.....

.....

.....

.....

3. **ท่านมีความเห็นว่ายุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ใดในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ที่<u>ควรพัฒนาต่อเนื่อง</u>และบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับถัดไป (ฉบับที่ 3)**

.....

.....

.....

.....

4. **จากดัชนีชี้วัดความสำเร็จที่ระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (จำนวน 21 ดัชนี) ท่านมีความเห็นคิดเห็นอย่างไร (ความคืบหน้า ความสำเร็จ หรือผลสัมฤทธิ์ในมุมมองของท่าน)**

.....

.....

.....

.....

.....

5. **ดัชนีชี้วัดใดบ้างตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (จำนวน 21 ดัชนี) ที่ควรมีการจัดเก็บข้อมูลต่อเนื่อง และควรระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับถัดไป (ฉบับที่ 3)**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. **ดัชนีชี้วัดความสำเร็จหรือตัวชี้วัดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อื่นๆ ใดบ้างที่ท่านคิดว่ามีความเหมาะสมและควรระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับถัดไป (ฉบับที่ 3)**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7. **จากข้อสังเกตเบื้องต้นของทางที่ปรึกษาและแนวความคิดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะถัดไป ดังต่อไปนี้ ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย รวมถึงประเด็นอื่นๆที่ควรมีการพัฒนาเพิ่มเติม)**

ข้อเสนอแนะอื่นๆ ประเด็นการพัฒนา	ข้อสังเกตจาก การพัฒนาในแผนฯ 2	ประเด็นที่ควรมี การพัฒนาต่อยอดในระยะถัดไป	ความคิดเห็นของท่าน
โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและโลจิสติกส์	มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางและทางอากาศเป็นสำคัญ	การปรับสัดส่วนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	
National Single Window	การพัฒนา NSW ของกรมศุลกากรที่มีความสมบูรณ์/การพัฒนาระดับ G2G	การพัฒนาระดับ B2G และ B2B เพื่อรองรับ Digital และ IOTs	
	กรมศุลกากรกระทรวงการคลัง รับหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการผลักดันนโยบาย	การปรับเปลี่ยนหน่วยงานหลักที่มีความเหมาะสม เพื่อประสิทธิภาพในการการผลักดันนโยบาย	
การขนส่งชายแดน	มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน สะพาน ด่านศุลกากร) อย่างมากในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ของประเทศ	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ทางภาคตะวันตกของประเทศเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา (Look West)	
	โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่พัฒนาในพื้นที่ตอนใต้และตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศที่เริ่มดำเนินการแล้วเสร็จ	การพัฒนากระบวนการปฏิบัติงาน (เช่น Single Command) กฎหมาย กฎระเบียบ และการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด	
การเชื่อมโยงข้อมูลโลจิสติกส์	มียุทธศาสตร์ในการพัฒนารองรับแต่พบว่ามีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลน้อยมาก	การเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ (Big Data) เช่น กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ฯลฯ รวมทั้งบูรณาการการใช้งานข้อมูล	

ข้อเสนอแนะอื่นๆ ประเด็นการพัฒนา	ข้อสังเกตจาก การพัฒนาในแผนฯ 2	ประเด็นที่ควรมี การพัฒนาต่อยอดในระยะถัดไป	ความคิดเห็นของท่าน
การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ไทย	มียุทธศาสตร์ในการพัฒนารองรับแต่พบว่ามีการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ น้อยมาก	การสร้างมาตรการส่งเสริม สนับสนุนและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ไทย เพื่อสร้างรายได้เข้าประเทศและส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	
กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	ใช้ กบส. เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	การพัฒนาฐานข้อมูล ตัวชี้วัด และกลไก ในการกำกับดูแล อนุมัติโครงการ เฝ้าตรวจติดตามความคืบหน้า และประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อแบ่งเบาภาระงานของ กบส. .	

<u>ส่วนที่ 3</u> ความคิดเห็นเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

1. **ท่านคิดว่าทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วง 5 ปีนับจากปัจจุบัน และการพัฒนาในระยะกลาง / ระยะยาว (10 ปี) ประเทศไทยควรมียุทธศาสตร์และกลยุทธ์สำคัญในการพัฒนาใดบ้าง**

.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. **เพื่อการพัฒนาประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคและรองรับการเปิดเสรีอาเซียน (AEC) และการเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ประเทศไทยต้องพัฒนาประเด็นใดเป็นพิเศษ**

.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. **สิ่งที่ภาครัฐจะต้องเร่งช่วยเหลือผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยเป็นกรณีพิเศษ เพื่อให้สามารถแข่งขันในปัจจุบันและในอนาคตได้ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับตลาดค้าเสรีภาคบริการที่กำลังเกิดขึ้น-AFAS) และสิ่งที่ภาครัฐจะต้องส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการลงทุนและการขยายธุรกิจโลจิสติกส์ในภูมิภาคหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตามนโยบายที่รัฐบาลกำหนด**

.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. **ประเด็นเกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนด และมาตรฐาน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เป็นปัญหา/อุปสรรคต่อการส่งเสริมสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของไทย**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. **ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญอื่นๆ ที่ควรระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. **ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนากลไกต่างๆ ในการกำกับดูแลและขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ อย่างไร**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ก-4

แบบเก็บข้อมูลผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

แบบฟอร์มการขอข้อมูลการจัดทำดัชนีชี้วัดและตัวเลขดัชนีปี พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๙

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559
(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ชื่อหน่วยงาน.....
ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก.....ตำแหน่ง.....
เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ.....เบอร์มือถือ.....เบอร์โทรสาร.....
อีเมล์.....

ส่วนที่ 1 ตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 หน่วยงานที่ของท่านได้รับมอบหมายในการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2)รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3)รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี พ.ศ. 2560 ไม่เกินร้อยละ 12	ไม่เกินร้อยละ 12							
2	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560	3.5 แสนล้านบาท							

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559
(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2)รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3)รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
3	มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	มีระบบฐานข้อมูล							
4	มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	มีระบบติดตาม							
5	มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต	มีผลการศึกษา							

หมายเหตุ รบกวนขอให้แนบข้อมูลรายละเอียดของตัวชี้วัดต่างๆ ข้างท้ายแบบเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการประเมินตัวชี้วัดของทางที่ปรึกษาฯ ต่อไป

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559
(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

จงให้เหตุผลในกรณี

(1) ไม่ได้รวบรวมตัวชี้วัดไว้ เนื่องจาก.....

(2) กรณีมีการรวบรวมตัวชี้วัดไว้แต่ไม่สมบูรณ์/ไม่ครบถ้วนทุกปี เนื่องจาก.....

กรณีที่หน่วยงานท่านไม่ได้เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนีชี้วัด ตามข้างต้น รบกวนช่วยระบุหน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนี

ตัวชี้วัดที่	เหตุผล
1	
2	
3	
4	
5	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559
(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ส่วนที่ 2 กรณีที่หน่วยงานของท่านได้มีการจัดทำตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการวัดผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2

ยุทธศาสตร์/บริบท	ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	ข้อมูลย้อนหลัง				หมายเหตุ
				56	57	58	59	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559

(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ส่วนที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัด ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งระบุ

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสำเร็จในแผน 3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี พ.ศ. 2560 ไม่เกินร้อยละ 12	ไม่เกินร้อยละ 12				
2	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2560	3.5 แสนล้านบาท				
3	มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	มีระบบฐานข้อมูล				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559

(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสาเร็จในแผน3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
4	มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค	มีระบบติดตาม				
5	มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต	มีผลการศึกษา				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559

(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ส่วนที่ 4 ตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม ที่หน่วยงานของท่านคิดว่า มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และควรมีการพัฒนา เพื่อใช้ในการวัดผลของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 3

ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	เหตุผล	ค่าเป้าหมายเบื้องต้น

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงอุตสาหกรรม)

ชื่อหน่วยงาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก.....ตำแหน่ง.....

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ.....เบอร์มือถือ.....เบอร์โทรสาร.....

อีเมล์.....

ส่วนที่ 1 ตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 หน่วยงานที่ของท่านได้รับมอบหมายในการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง)	ลดลง							
2	ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	เพิ่มสูงขึ้น							

หมายเหตุ รบกวนขอให้แนบข้อมูลรายละเอียดของตัวชี้วัดต่างๆ ข้างท้ายแบบเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการประเมินตัวชี้วัดของทางที่ปรึกษาฯ ต่อไป

(1) ระบุกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการจัดทำดัชนี อาทิเช่น อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมยานยนต์

(2) ต้นทุนโลจิสติกส์แยกรายกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

(3) ความหมายของความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า และวิธีการวัด

(4) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า แยกรายกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

จงให้เหตุผลในกรณี

(1) ไม่ได้รวบรวมตัวชี้วัดไว้ เนื่องจาก.....

(2) กรณีมีการรวบรวมตัวชี้วัดไว้แต่ไม่สมบูรณ์/ไม่ครบถ้วนทุกปี เนื่องจาก.....

กรณีที่หน่วยงานท่านไม่ได้เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนีชี้วัดตามข้างต้น รบกวนช่วยระบุหน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนี

ตัวชี้วัดที่	เหตุผล
1	
2	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ส่วนที่ 2 กรณีที่หน่วยงานของท่านได้มีการจัดทำตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการวัดผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2

ยุทธศาสตร์/บริบท	ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	ข้อมูลย้อนหลัง				หมายเหตุ
				56	57	58	59	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงอุตสาหกรรม)

ส่วนที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งระบุ

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสำเร็จในแผน 3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง)	ลดลง				
2	ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	เพิ่มสูงขึ้น				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ส่วนที่ 4 ตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม ที่หน่วยงานของท่านคิดว่า มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และควรมีการพัฒนา เพื่อใช้ในการวัดผลของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 3

ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	เหตุผล	ค่าเป้าหมายเบื้องต้น

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

ชื่อหน่วยงาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก.....ตำแหน่ง.....

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ.....เบอร์มือถือ..... เบอร์โทรสาร.....

อีเมล์.....

ส่วนที่ 1 ตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 หน่วยงานที่ของท่านได้รับมอบหมายในการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
1	มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น	เพิ่มมากขึ้น							

หมายเหตุ รบกวนขอให้แนบข้อมูลรายละเอียดของตัวชี้วัดต่างๆ ข้างท้ายแบบเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการประเมินตัวชี้วัดของทางที่ปรึกษาฯ ต่อไป (1) ความหมายของตัวชี้วัด และวิธีการวัด

จงให้เหตุผลในกรณี

(1) ไม่ได้รวบรวมตัวชี้วัดไว้ เนื่องจาก.....

(2) กรณีมีการรวบรวมตัวชี้วัดไว้แต่ไม่สมบูรณ์/ไม่ครบถ้วนทุกปี เนื่องจาก.....

กรณีที่หน่วยงานท่านไม่ได้เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนีชี้วัด ตามข้างต้น รบกวนช่วยระบุหน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนี

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

ตัวชี้วัดที่	เหตุผล
1	

ส่วนที่ 2 กรณีที่หน่วยงานของท่านได้มีการจัดทำตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการวัดผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2

ยุทธศาสตร์/บริบท	ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	ข้อมูลย้อนหลัง				หมายเหตุ
				56	57	58	59	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

ส่วนที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัด ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งระบุเหตุผล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสำเร็จในแผน 3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
1	มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น	เพิ่มมากขึ้น				

ส่วนที่ 4 ตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม ที่หน่วยงานของท่านคิดว่า มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และควรมีการพัฒนา เพื่อใช้ในการวัดผลของแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 3

ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	เหตุผล	ค่าเป้าหมายเบื้องต้น

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงการคลัง)

ชื่อหน่วยงาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก.....ตำแหน่ง.....

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ.....เบอร์มือถือ.....เบอร์โทรสาร.....

อีเมล์.....

ส่วน ที่ 1 ตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 หน่วยงานที่ของท่านได้รับมอบหมายในการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้ทุกปี	56	57	58	59
1	มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดน ในตลาดคู่ค้าเป้าหมาย	เพิ่มมากขึ้น							
2	การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทาง การค้า Trading Across Border Indicator	อันดับที่ดีขึ้นทุกปี							
3	อันดับ Time Release Study (TRS)	อันดับที่ดีขึ้นทุกปี							
4	สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW	เชื่อมโยงกันได้อย่างบูรณาการ ภายใน ปี 2560							
5	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก	เพิ่มขึ้น							

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงการคลัง)

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
6	ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำ ณ ประตูการค้าหลักและด่านการค้าชายแดน	ระยะเวลาลดลง							

หมายเหตุ รบกวนขอให้แนบข้อมูลรายละเอียดของตัวชี้วัดต่างๆ ข้างท้ายแบบเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการประเมินตัวชี้วัดของทางที่ปรึกษาฯ ต่อไป

(1) มูลค่าการค้าชายแดน แยกตามประเทศตลาดคู่ค้าเป้าหมาย รายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือสนามบิน เป็นต้น

(2) ปริมาณการขนส่งสินค้าชายแดน รายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือ สนามบิน เป็นต้น

(3) ระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำรายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือสนามบิน เป็นต้น

(4) ที่มาของอันดับ Trading Across Border Indicator ในตัวชี้วัด

(5) ที่มาของอันดับ Time Release Study (TRS) และระยะเวลา TRS ที่วัดได้จริง รวมถึงจุดที่ทำการวัดค่า TRS

(6) ความหมายของการเชื่อมโยงระบบ E-fright กับระบบ NSW

จงให้เหตุผลในกรณี

(1) ไม่ได้รวบรวมตัวชี้วัดไว้ เนื่องจาก.....

(2) กรณีมีการรวบรวมตัวชี้วัดไว้แต่ไม่สมบูรณ์/ไม่ครบถ้วนทุกปี เนื่องจาก.....

กรณีที่หน่วยงานท่านไม่ได้เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนีชี้วัด ตามข้างต้น รบกวนช่วยระบุหน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนี

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงการคลัง)

ตัวชี้วัดที่	เหตุผล
1	
2	
3	
4	
5	
6	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงการคลัง)

ส่วนที่ 2 กรณีที่หน่วยงานของท่านได้มีการจัดทำตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการวัดผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2

ยุทธศาสตร์/บริบท	ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	ข้อมูลย้อนหลัง				หมายเหตุ
				56	57	58	59	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงการคลัง)

ส่วนที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัด ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งระบุ

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสำเร็จในแผน 3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
1	มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดนในตลาดคู่ค้าเป้าหมาย	เพิ่มมากขึ้น				
2	การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า Trading Across Border Indicator	อันดับที่ดีขึ้นทุกปี				
3	อันดับ Time Release Study (TRS)	อันดับที่ดีขึ้นทุกปี				
4	สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี พ.ศ.2559 และดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW	เชื่อมโยงกันได้อย่างบูรณาการภาย				
5	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก	เพิ่มขึ้น				
6	ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำ ณ ประตูการค้าหลัก และด่านการค้าชายแดน	ระยะเวลาลดลง				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

<u>ส่วนที่ 4</u> ตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม ที่หน่วยงานของท่านคิดว่า มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และควรมีการพัฒนา เพื่อใช้ในการวัดผลของแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 3

ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	เหตุผล	ค่าเป้าหมายเบื้องต้น

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงคมนาคม)

ชื่อหน่วยงาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก.....ตำแหน่ง.....

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ.....เบอร์มือถือ.....เบอร์โทรสาร.....

อีเมล์.....

ส่วนที่ 1 ตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 หน่วยงานที่ของท่านได้รับมอบหมายในการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
1	อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประตูการค้าหลัก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น	ลดลง							
2	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก	เพิ่มขึ้น							
3	สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6	ขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 ขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6							

หมายเหตุ รบกวนขอให้แนบข้อมูลรายละเอียดของตัวชี้วัดต่างๆ ข้างท้ายแบบเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการประเมินตัวชี้วัดของทางที่ปรึกษาฯ ต่อไป

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

(1) มูลค่าการค้าชายแดน แยกตามประเทศตลาดคู่ค้าเป้าหมาย รายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือสนามบิน เป็นต้น

(2) ปริมาณการขนส่งสินค้าชายแดน รายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือสนามบิน เป็นต้น

(3) อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการ รายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือสนามบิน เป็นต้น

จงให้เหตุผลในกรณี

(1) ไม่ได้รวบรวมตัวชี้วัดไว้ เนื่องจาก.....

(2) กรณีมีการรวบรวมตัวชี้วัดไว้แต่ไม่สมบูรณ์/ไม่ครบถ้วนทุกปี เนื่องจาก.....

กรณีที่หน่วยงานท่านไม่ได้เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนีชี้วัด ตามข้างต้น รบกวนช่วยระบุหน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนี

ตัวชี้วัดที่	เหตุผล
1	
2	
3	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ส่วนที่ 2 กรณีที่หน่วยงานของท่านได้มีการจัดทำตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการวัดผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2

ยุทธศาสตร์/บริบท	ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	ข้อมูลย้อนหลัง				หมายเหตุ
				56	57	58	59	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงคมนาคม)

ส่วนที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัด ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งระบุ

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสำเร็จในแผน3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
1	อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประตูการค้าหลัก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น	ลดลง				
2	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก	เพิ่มขึ้น				
3	สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6	ขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 ขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงคมนาคม)

ส่วนที่ 4 ตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม ที่หน่วยงานของท่านคิดว่า มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และควรมีการพัฒนา เพื่อใช้ในการวัดผลของแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 3

ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	เหตุผล	ค่าเป้าหมายเบื้องต้น

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบฟอร์มการขอข้อมลการจัดทำดัชนีชี้วัดและตัวเลขดัชนีปี พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๙

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงพาณิชย์)

ชื่อหน่วยงาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก.....ตำแหน่ง.....

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ.....เบอร์มือถือ.....เบอร์โทรสาร.....

อีเมล์.....

ส่วนที่ 1 ตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 หน่วยงานที่ของท่านได้รับมอบหมายในการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
1	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ	เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท							
2	จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียน	เพิ่มมากขึ้น							
3	จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates	เพิ่มมากขึ้น							

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงพาณิชย์)

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
4	มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดนในตลาดคู่ค้าเป้าหมาย	เพิ่มมากขึ้น							
5	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก	เพิ่มขึ้น							

หมายเหตุ รบกวนขอให้แนบข้อมูลรายละเอียดของตัวชี้วัดต่างๆ ข้างท้ายแบบเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการประเมินตัวชี้วัดของทางที่ปรึกษาฯ ต่อไป

(1) รายละเอียดชนิดของจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เช่น จำนวนผู้ประกอบการที่ได้ มาตรฐาน AEO

(2) มูลค่าการค้าชายแดน แยกตามประเทศตลาดคู่ค้าเป้าหมาย รายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือสนามบิน เป็นต้น

(3) ปริมาณการขนส่งสินค้าชายแดน รายด่านชายแดน หรือประตูการค้าหลัก อาทิเช่น ด่านสะเดา ด่านแม่สอด ด่านหนองคาย ท่าเรือต่างๆ หรือสนามบิน เป็นต้น

<u>จงให้เหตุผลในกรณี</u>

(1) ไม่ได้รวบรวมตัวชี้วัดไว้ เนื่องจาก.....

(2) กรณีมีการรวบรวมตัวชี้วัดไว้แต่ไม่สมบูรณ์/ไม่ครบถ้วนทุกปี เนื่องจาก.....

กรณีที่หน่วยงานท่านไม่ได้เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนีชี้วัด ตามข้างต้น รบกวนช่วยระบุหน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนี

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงพาณิชย์)

ตัวชี้วัดที่	เหตุผล
1	
2	
3	
4	
5	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงพาณิชย์)

ส่วนที่ 2 กรณีที่หน่วยงานของท่านได้มีการจัดทำตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการวัดผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2

ยุทธศาสตร์/บริบท	ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	ข้อมูลย้อนหลัง				หมายเหตุ
				56	57	58	59	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงพาณิชย์)

ส่วนที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัด ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งระบุ

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสำเร็จในแผน 3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
1	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ	เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท				
2	จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียน	เพิ่มมากขึ้น				
3	จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates	เพิ่มมากขึ้น				
4	มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดน ในตลาดคู่ค้าเป้าหมาย	เพิ่มมากขึ้น				
5	ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก	เพิ่มขึ้น				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ส่วนที่ 4 ตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม ที่หน่วยงานของท่านคิดว่า มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และควรมีการพัฒนา เพื่อใช้ในการวัดผลของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 3

ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	เหตุผล	ค่าเป้าหมายเบื้องต้น

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ)

ชื่อหน่วยงาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้กรอก.....ตำแหน่ง.....

เบอร์โทรศัพท์ติดต่อ.....เบอร์มือถือ.....เบอร์โทรสาร.....

อีเมล์.....

ส่วนที่ 1 ตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 หน่วยงานที่ของท่านได้รับมอบหมายในการจัดทำและเก็บรวบรวมข้อมูล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
1	พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน	เฉลี่ยปีละ 10,000 คน							
2	อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน	เฉลี่ยปีละ 5,000 คน							

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ)

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมายปี 2560	สถานะตัวชี้วัดปัจจุบัน			ตัวเลขผลการดำเนินงานรายปี (กรณีมีการรวบรวมไว้)			
			(1) ไม่ได้รวบรวมไว้	(2) รวบรวมไว้แต่ไม่สมบูรณ์	(3) รวบรวมไว้สมบูรณ์ทุกปี	56	57	58	59
3	มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน	มีการกำหนดที่ชัดเจน							

หมายเหตุ รบกวนขอให้แนบข้อมูลรายละเอียดของตัวชี้วัดต่างๆ ข้างท้ายแบบเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการประเมินตัวชี้วัดของทางที่ปรึกษาฯ ต่อไป

(1) รายละเอียดการอบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์ แยกรายหลักสูตร และระดับการอบรม เช่น ระดับหัวหน้างาน หรือระดับปฏิบัติการ

(2) จำนวนและรายละเอียดมาตรฐานวิชาชีพ ทางด้านโลจิสติกส์

จงให้เหตุผลในกรณี

(1) ไม่ได้รวบรวมตัวชี้วัดไว้ เนื่องจาก.....

(2) กรณีมีการรวบรวมตัวชี้วัดไว้แต่ไม่สมบูรณ์/ไม่ครบถ้วนทุกปี เนื่องจาก.....

กรณีที่หน่วยงานท่านไม่ได้เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนีชี้วัด ตามข้างต้น รบกวนช่วยระบุหน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำและรวบรวมดัชนี

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

แบบเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมข้อมูลตามผลการพัฒนาระบบตัวชี้วัดภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ปี 2556-2559 (กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ)

ตัวชี้วัดที่	เหตุผล
1	
2	
3	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ส่วนที่ 2 กรณีที่หน่วยงานของท่านได้มีการจัดทำตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการวัดผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2

ยุทธศาสตร์/บริบท	ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	ข้อมูลย้อนหลัง				หมายเหตุ
				56	57	58	59	

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ส่วนที่ 3 การประเมินผลตัวชี้วัด ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 2 พร้อมทั้งระบุเหตุผล

ที่	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย ปี 2560	ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสำเร็จในแผน 3			เหตุผล
			(1) ไม่ควรผนวกไว้ในแผน 3	(2) ยังคงต้องมีตัวชี้วัดนี้ในแผน 3	ค่าเป้าหมายใหม่ที่ควรเป็น	
1	พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือ หลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน	เฉลี่ยปีละ 10,000 คน				
2	อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะระดับหัวหน้างานและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน	เฉลี่ยปีละ 5,000 คน				
3	มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน	มีการกำหนดที่ชัดเจน				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ส่วนที่ 4 ตัวชี้วัดอื่นๆ เพิ่มเติม ที่หน่วยงานของท่านคิดว่า มีประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และควรมีการพัฒนา เพื่อใช้ในการวัดผลของแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ ฉบับที่ 2

ชื่อตัวชี้วัด	หน่วยวัด	นิยาม/รายละเอียด	เหตุผล	ค่าเป้าหมายเบื้องต้น

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

โทรศัพท์ 02-470-8436-7 โทรสาร 02-470-8435 E-mail: N.saklertwilai@gmail.com

ภาคผนวก ข.

กิจกรรมของโครงการ

ภาคผนวก ข-1

รายละเอียดการดำเนินกิจกรรมของโครงการ

ตามข้อกำหนดของโครงการที่ปรึกษาต้องรวบรวมข้อมูลเชิงความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในพื้นที่ส่วนกลางและภูมิภาค จึงมีการจัดกิจกรรมเพื่อเป็นเวทีในการรวบรวมความคิดเห็น พร้อมทั้งให้คณะกรรมการกำกับการดำเนินการโครงการฯ ได้มีโอกาสทำความเข้าใจถึงบริบทต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศไทย ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

หัวข้อ	ชื่อกิจกรรม	ช่วงเวลาดำเนินการ
1	การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 1/3	25 กรกฎาคม พ.ศ. 2559
2	การประชุมรับฟังความคิดเห็นและสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ (ภาคเหนือ)	27-30 กรกฎาคม พ.ศ. 2559
3	การประชุมรับฟังความคิดเห็นและสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)	4-7 กันยายน พ.ศ. 2559
4	การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 2/3	2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559
5	การรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (ภาคตะวันออก)	24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559
6	การประชุมรับฟังความคิดเห็นและสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ (ภาคใต้)	13-15 ธันวาคม พ.ศ. 2559
7	การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (ภาคตะวันตก)	2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560
8	การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 3/3	3 เมษายน พ.ศ. 2560

หมายเหตุ : * รายชื่อผู้รวมผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ แสดงในภาคผนวก ข-2

1. การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 1/3

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคกลาง จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 ที่โรงแรมโรงแรมแอมบาสเดอร์ กรุงเทพฯ ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 70 คน โดยมีวัตถุประสงค์ในการประชุมเพื่อทำความเข้าในโครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และการการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินงานโครงการต่อไป โดยมีบทสรุปความคิดเห็นที่ได้รับ ดังนี้



รูปที่ 1-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 1/3

1.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) ต้องการให้มุ่งเน้น**ใน**การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการรองรับคน เนื่องจากมีการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Logistics) มากขึ้น

(2) ต้องการให้มีศูนย์รวบรวมสินค้าเกษตรที่สามารถครอบคลุมการให้บริการในพื้นที่ได้ถึง 4-5 จังหวัด และต้องอยู่บนเส้นทาง ASEAN Highway ซึ่งเป็นลักษณะจุดชุมทางในการขนส่งสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง การค้า และอุตสาหกรรม

(3) ต้องการให้มองภาพรวม รวมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในภายภาคหน้า เช่น หากต้องการสร้างรถไฟฟ้านั้นต้องสร้างที่สถานีไหน แล้วจะส่งผลกระทบอะไรบ้าง

1.2 ด้านการค้าและการขนส่ง

(1) ในการค้าชายแดนนั้น ต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าแต่ละประเภท

1.3 ด้านอื่นๆ

(1) ต้องการให้แผนงานมีการกำหนดบทบาทหน้าที่ในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานให้ชัดเจน เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนในการทำงาน เช่น หากต้องทำ Logistics Hub ในอนาคต แนวทางการปฏิบัติของภาครัฐและภาคเอกชน เป็นต้น

(2) ต้องการทราบรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับตัวชี้วัดที่จะมีผลในการประเมินว่ามีความสอดคล้องหรือตอบโจทย์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างไร นอกจากนี้ตัวชี้วัดในแต่ละหน่วยงานอาจไม่สอดคล้องกับแผนฯ เพราะฉะนั้นจะต้องมีการประเมินเพื่อที่จะพิจารณาว่าตัวชี้วัดแต่ละตัวมีความสอดคล้องกับแผนฯ หรือไม่ เช่น ตัวชี้วัดของกระทรวงสอดคล้องกับ ตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์หรือไม่ เป็นต้น และเมื่อตัวชี้วัดนั้นมีความสอดคล้องหรือตอบโจทย์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ควรจะมีการยึดถือเป็นหลักเพื่อให้หน่วยงานอื่นๆ ปฏิบัติตาม

(3) ต้องการให้ปรับปรุงรายละเอียดเกี่ยวกับขีดความสามารถของเกษตรกรในการทำหน้าที่เป็นกลไกในการพัฒนา Business Arm เพื่อที่จะได้ยกระดับคุณภาพให้สูงขึ้น

(4) เสนอแนะให้มีการนำ e-Payment เข้ามาใช้ในระบบโลจิสติกส์ เช่น การผลักดันให้ภาครัฐและภาคเอกชนใช้ e-Payment มากยิ่งขึ้นเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เช่น การลดต้นทุนจากการใช้กระดาษ เป็นต้น

(5) ในการออกนโยบายหรือยุทธศาสตร์ควรมีการทำ Gap Analysis เพื่อใช้พิจารณาว่าประเทศไทยยังมีช่องว่างที่ต่างจากประเทศเพื่อนบ้านอย่างไร (สิงคโปร์และมาเลเซีย) และจุดไหนที่ประเทศไทยควรจะพัฒนาให้ไปถึง

(6) นอกจากบริบทด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ควรหันมาพิจารณาถึงบริบทในการเพิ่มรายได้ด้านโลจิสติกส์ด้วย เช่น การลดกฎเกณฑ์ (Deregulation) ในบางข้อ เป็นต้น

(7) ควรให้ความสำคัญของการจัดระเบียบข้อมูล (Data Organization) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงระบบฐานข้อมูลต่างๆ ได้ง่ายขึ้น

(8) ตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ บางตัวไม่มีความสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานในปัจจุบันทำให้การดำเนินงานของกระทรวงไม่สะท้อนผลมาถึงแผนฯ ดังกล่าว โดยควรมีการปรับปรุงตัวชี้วัดให้มีความเหมาะสมกับภารกิจของหน่วยงานรับผิดชอบและสามารถใช้เป็นตัวชี้วัดสำหรับแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ได้อีกทางหนึ่งด้วย และต้องการให้แต่ละหน่วยงานมีการจัดทำดัชนีชี้วัดของตัวเอง

2. การประชุมรับฟังความคิดเห็นและสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ (ภาคเหนือ)

2.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคเหนือ จัดขึ้นในวันพุธที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 ที่โรงแรมแกรนด์ วิสต้า จ.เชียงราย ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 29 คน โดยมีเนื้อหาโดยสรุป ดังนี้



รูปที่ 2.1-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นภาคเหนือ

2.1.1 ความสำคัญของจังหวัดเชียงรายกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

เชียงรายถือเป็นจังหวัดศูนย์กลางการค้าชายแดนของภาคเหนือ โดยตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ได้ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ อีกทั้งสามารถเชื่อมโยงลงมาสู่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกทางทะเลไปยังภูมิภาคอื่นของโลกได้อีกด้วย

(1) **ทางบก** อาศัย 2 เส้นทาง ได้แก่ ถนน R3A (ผ่านด่านเชียงของ และ สปป.ลาว) และ R3B (ผ่านด่านแม่สาย และเมียนมา)

(2) **ทางน้ำ** สามารถขนส่งโดยอาศัยแม่น้ำโขงโดยผ่านท่าเรือเชียงแสน

(3) **ทางอากาศ** สนามบินแม่ฟ้าหลวง จ.เชียงราย



รูปที่ 2.1-2 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้
(North-South Economic Corridor) เส้นทาง R3A และ R3B

นอกจากจังหวัดเชียงรายมีเส้นทางการขนส่งสินค้าที่หลากหลายสามารถเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจการค้าของไทย สปป.ลาว เมียนมา และจีนได้อย่างสะดวก จังหวัดเชียงรายยังอยู่ในแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 ที่ถูกวางตำแหน่งให้เป็น **“ฐานการท่องเที่ยว แหล่งผลิตอาหาร สินค้าเกษตร ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”** มีศักยภาพและโอกาส ดังนี้

(1) **อ.แม่สาย** - พัฒนาด่านชายแดนรองรับการค้า การท่องเที่ยว เตรียมพื้นที่จัดตั้งโรงแรม ศูนย์การประชุม ร้านค้าปลอดภาษี ศูนย์ขนส่งมวลชน และศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว

(2) **อ.เชียงแสน** - เขตการค้าเสรี เขตปลอดภาษีอากร เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการเตรียมพื้นที่จัดตั้ง ท่าเรือ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายและคลังสินค้า พาณิชยกรรมสำนักงานและศุลกากร

(3) **อ.เชียงของ** - การค้า การท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเตรียมพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม สำนักงานการค้าและด่านศุลกากร

จากการพิจารณามูลค่าการค้าของด่านศุลกากรแม่สายพบว่ามีมูลค่าการค้าประมาณ 10,000 ล้านบาทต่อปีและค่อนข้างทรงตัว โดยในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการค้า 9,906.53 ล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2557 จำนวน 2,245.69 ล้านบาทหรือคิดเป็น 18.48% ดังแสดงในตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 มูลค่าการค้าของด่านศุลกากรแม่สาย

ปี	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)			
	นำเข้า	ส่งออก	รวม	ดุลการค้า
2556	236.55	10,778.26	11,014.81	10,541.71
2557	577.09	11,575.13	12,152.22	10,998.04
2558	180.18	9,726.35	9,906.53	9,546.17

ด่านศุลกากรเชียงของมูลค่าการค้าประมาณ 15,000 ล้านบาทต่อปีและค่อนข้างทรงตัว โดยในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการค้า 17,163.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 จำนวน 1,885.36 ล้านบาทหรือคิดเป็น 12.34% ดังแสดงในตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-2 มูลค่าการค้าของด่านศุลกากรเชียงของ

ปี	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)			
	นำเข้า	ส่งออก	รวม	ดุลการค้า
2556	3,343.97	10,298.87	13,642.84	6,954.90
2557	3,285.78	11,992.25	15,278.03	8,706.47
2558	3,803.67	13,359.72	17,163.39	9,556.05

ด่านศุลกากรเชียงแสนมีมูลค่าการค้าในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการค้า 34,807.53 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 จำนวน 5,696.51 ล้านบาทหรือคิดเป็น 19.57% โดยจากมูลค่าดังกล่าว เกิดจากการส่งออกผ่านแดนถึง 18,053.82 ล้านบาท (51.87%) ซึ่งจากข้อมูลพบว่าสินค้าส่งออกผ่านแดนมีอัตราการเติบโตสูงมากเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2554 ซึ่งมีมูลค่าสินค้าส่งออกผ่านแดนพียง 915.14 ล้านบาท โดยจากมูลค่าการค้าดังแสดงในตารางที่ 2.1-3

ตารางที่ 2.1-3 มูลค่าการค้าของด่านศุลกากรเชียงแสน

ปี	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)				
	นำเข้า	ส่งออกปกติ	ส่งออกผ่านแดน	ส่งออกถ่ายลำ	รวม
2554	1,100.12	8,992.65	915.14	1,420.32	12,428.23
2555	512.22	11,137.49	1,996.52	492.87	14,139.10
2556	654.73	12,325.53	11,303.33	3,127.35	27,410.94
2557	702.21	13,532.75	13,603.37	1,272.69	29,111.02
2558	669.71	15,814.42	18,053.82	269.58	34,807.53

2.1.2 บทสรุปการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา

(1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนในประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีความสมบูรณ์ทั้งเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศและเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านชายแดนภายในประเทศ แต่ยังคงมีความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้านที่ยังไม่มีการพัฒนารองรับให้เป็นมาตรฐานเดียวกับประเทศไทย

2) การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ทางกระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินการมีความน่าเป็นห่วงว่าอาจไม่มีผู้ใช้บริการเนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ขนถ่ายสินค้าอยู่ใน สปป.ลาว ดังนั้นถึงแม้โครงสร้างพื้นฐานเสร็จก็ไม่มั่นใจว่าจะมีการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ

3) ต้องการให้มีการสร้างศูนย์กระจายสินค้าที่ด่านศุลกากรเชียงของ

4) ถนนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางชนบทมักเกิดปัญหาอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติอย่างดินถล่ม จึงทำให้ถนนไม่ค่อยมีศักยภาพและก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ถนน

5) ระบบการขนส่งของประเทศจีนจะใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่และใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 45 ฟุต ในการขนส่งซึ่งต่างจากระบบของไทยซึ่งใช้ตู้ขนาด 20 และ 40 ฟุต เป็นหลัก ดังนั้น

ในการพิจารณาเพื่อเชื่อมโยงการค้ากับประเทศจีนอาจต้องคำนึงถึงรูปแบบการขนส่งของจีนและประเทศเพื่อนบ้าน

(2) ด้านการค้าและการขนส่ง

1) ประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะ สปป.ลาว มีการกีดกันทางการค้าเพิ่มมากขึ้นจากการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้นและทำให้สินค้าบางประเภท (ผักผลไม้) เปลี่ยนเส้นทางการขนส่งไปยังช่องทางที่ถูกกว่า โดยค่าธรรมเนียมที่เป็นอุปสรรคในการทำการค้าในปัจจุบัน ได้แก่

- การเก็บภาษีสินค้าอุปโภคบริโภคที่มาจากประเทศไทย 20,000 – 30,000 บาทต่อตู้
- การเก็บค่าธรรมเนียมในการขนส่งข้าว 2% ของมูลค่าข้าว
- การเพิ่มค่าธรรมเนียมในการผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศจีน ด้วยเส้นทาง R3A ซึ่งต้องผ่าน 2 ด่าน (ด่านไทยลาว และลาวจีน) จากเดิมตู้ละ 3,000 เป็นตู้ละ 6,000

2) เส้นทางการค้าและการขนส่งจากประเทศไทยไปยังมัณฑะเลย์ของประเทศเมียนมาในปัจจุบันนิยมขนส่งด้วยเส้นทางแม่สอด – มัณฑะเลย์ ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 40,000 บาทต่อเที่ยว (รถสิบล้อ) แต่หากจะใช้เส้นทางแม่สาย – มัณฑะเลย์ จะมีค่าใช้จ่ายสูงถึงกว่า 80,000 บาทต่อเที่ยว (รถสิบล้อ)

3) เส้นทาง R3B ยังคงเป็นเส้นทางที่ผู้ประกอบการไม่นิยมเข้าไปดำเนินการเนื่องจากมีความไม่แน่นอนสูงมากส่งผลต่อต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ อีกทั้งเส้นทางดังกล่าวไม่สามารถเดินทางผ่านไปยังประเทศจีนได้ เนื่องจากพรมแดนระหว่างจีน – เมียนมา ยังคงไม่อนุญาตให้คนหรือสินค้าจากประเทศที่สามผ่าน

4) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงมีโครงการในการสร้างห้องเย็นและต้องการหาผู้เชี่ยวชาญที่จะเข้ามาควบคุมและดูแล รวมไปถึงอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จะเข้ามาช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพให้มากยิ่งขึ้น

(3) ด้านกฎระเบียบ

1) ต้องการให้มีการหารือเรื่องการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการผ่านด่านระหว่างไทย – ลาว และ ลาว – จีน ที่มีความชัดเจนและเป็นธรรม ซึ่งผู้ประกอบการมองว่าเป็นต้นทุนแฝงที่ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยลดลง

2) ถึงแม้ว่าจะมีข้อตกลงระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว เกี่ยวกับการขึ้นค่าธรรมเนียมที่จะต้องแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่ในทางปฏิบัติรัฐบาลท้องถิ่นของ สปป.ลาว อ้างว่าเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลกลางของ สปป.ลาว ซึ่งรัฐบาลท้องถิ่นไม่ได้ทำการตกลงด้วย

2.2 การศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคเหนือ

ที่ปรึกษาได้คัดเลือกจังหวัดเชียงรายเป็นพื้นที่เป้าหมายในการรวมรวมประเด็นที่มีความสำคัญทางภาคเหนือ โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นประกอบไปด้วย 3 กิจกรรมสำคัญ ได้แก่ 1) การศึกษาดูงานด่านศุลกากรแม่สาย 2) การศึกษาดูงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และ 3) การศึกษาดูงานด่านศุลกากรเชียงของ โดยมีผู้ร่วมการเดินทางรวม 20 ท่าน

2.2.1 การศึกษาดูงานด่านศุลกากรแม่สาย

ด่านศุลกากรแม่สาย มีพรมแดนติดกับประเทศเมียนมา แนวเขตแดนยาวรวมประมาณ 120 กิโลเมตร เป็นเขตแดนทางบกประมาณ 95 กิโลเมตร และเป็นเขตแดนที่เป็นลำน้ำแม่น้ำสายประมาณ 25 กิโลเมตร โดยมีรับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดพะเยาและจังหวัดเชียงราย (ยกเว้นเขตความรับผิดชอบด่านศุลกากรเชียงแสน และด่านศุลกากรเชียงของ) นอกจากนี้ ด่านศุลกากรแม่สายยังมีด่านพรมแดนด้วยกันทั้งสิ้น 2 ด่าน ได้แก่ 1) ด่านพรมแดนแม่สาย และ 2) ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2

ในส่วนของเส้นทางคมนาคมภายใต้การรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย จะประกอบด้วย 1) ทางบก และ 2) ทางอากาศ ซึ่งเส้นทางคมนาคมทางบกจะเป็นเส้นทางจากไทย – จีนตอนใต้ (R3) หรือเชียงราย – คุนหมิง ดังรูปที่ 6.4-2 เส้นทางคมนาคมทางบกภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย จะมีทั้งหมด 2 เส้นทาง ได้แก่

(1) เส้นทางที่ 1: ไทย - สปป.ลาว – สป.จีน (R3A)
   1) ไทย : เชียงราย – เชียงของ/ห้วยทราย
   2) สปป.ลาว : ห้วยทราย – หลวงน้ำทา – บ่อเต็น
   3) จีน : บ่อหาน – เชียงรุ้ง – คุนหมิง

(2) เส้นทางที่ 2: ไทย – เมียนมา – จีน (R3B)
   1) ไทย : เชียงราย – แม่สาย
   2) เมียนมาร์ : ท่าขี้เหล็ก – เชียงตุง – เมืองลา
   3) จีน : ดาลั๊ว – เชียงรุ้ง – คุนหมิง



รูปที่ 2.2-1 เส้นทางคมนาคมทางบกภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย

นอกจากนี้เส้นทางคมนาคมทางอากาศภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย คือ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย โดย ณ ปัจจุบันมีเที่ยวบินภายในประเทศ 18 เที่ยวบินต่อวันและเที่ยวบินระหว่างประเทศ 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

(1) ปัญหาและอุปสรรค จากการดำเนินงานที่ผ่านมาของด่านศุลกากรแม่สายและคาดว่าจะเป็นข้อจำกัดการพัฒนาในอนาคต ได้แก่

1) เส้นทางคมนาคมขนส่งจากชายแดนจีนที่เมืองลามายังประเทศไทย ยังไม่ได้มาตรฐานสากล

2) ด่านพรมแดนต้าลั่ว ซึ่งเป็นด่านพรมแดนเมียนมา – จีนในเมืองลา ยังปิดอยู่ จึงทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทย – จีนทำได้ไม่สะดวก

3) เจ้าหน้าที่เมียนมาไม่อนุญาตให้รถยนต์บรรทุกสินค้าแบบตู้คอนเทรนเนอร์ผ่านเข้า – ออกประเทศเมียนมาทางชายแดนด้านอำเภอแม่สาย

4) ประเทศเมียนมามีการปรับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติงานหลายครั้งในรอบปี รวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายและระเบียบการค้าชายแดนอยู่เสมอ

5) ประเทศเมียนมามีข้อจำกัดและข้อกีดกันการนำเข้า – ส่งออกสินค้าบางประเภท

(2) ด้านกฎหมายและระเบียบ

1) การปรับแก้กฎหมาย และประมวลระเบียบปฏิบัติ ให้มีความทันสมัย

2) การให้คำวินิจฉัยศุลกากรล่วงหน้า ทั้งด้านราคา พิกัด และ ถิ่นกำเนิด

3) ปรับปรุงกฎระเบียบว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า

4) เร่งรัดให้มีการใช้การปฏิบัติงานในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

5) ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบว่าด้วยพิธีการค้าชายแดน ให้มีรูปแบบที่ง่ายสะดวกและรวดเร็ว

6) การลดขั้นตอนที่ซับซ้อน และลดการใช้เอกสารในการดำเนินการ

(3) ด้านสิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า

1) การนำมาตรฐานสากล (Standardized CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกันมาใช้ในด่านชายแดน

2) การส่งเสริมให้มีการจัดตั้งเขตปลอดอากร

3) การบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

(4) ด้านการพัฒนาบุคลากร

1) เตรียมความพร้อมในเรื่องบุคลากรให้มีเพียงพอเพื่อรองรับกับปริมาณงานที่มีแนวโน้มเพิ่มตามศักยภาพของด่านฯ

2) พัฒนาทักษะความรู้กฎระเบียบในงานศุลกากรอย่างสม่ำเสมอ

3) พัฒนาทักษะด้านภาษา การสื่อสาร และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

4) ให้ความสำคัญในเรื่องการให้บริการ

5) ประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในการทำงานให้เป็นเอกภาพเสมือนเป็นหน่วยงานเดียวกัน

(5) ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

1) การใช้และพัฒนาระบบ NSW (National Single Window) จนนำไปสู่ความร่วมมือแบบ ASW (ASEAN Single Window)

2) การใช้ระบบ TCES (Thailand Customs Electronic System) ในการให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร

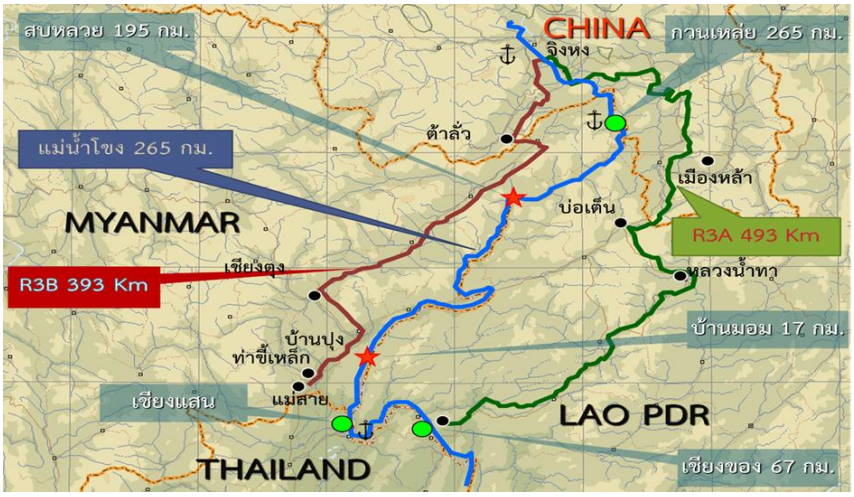
3) การใช้เครื่องเอ็กซเรย์ในการตรวจสอบสินค้า

2.2.2 การศึกษาดูงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

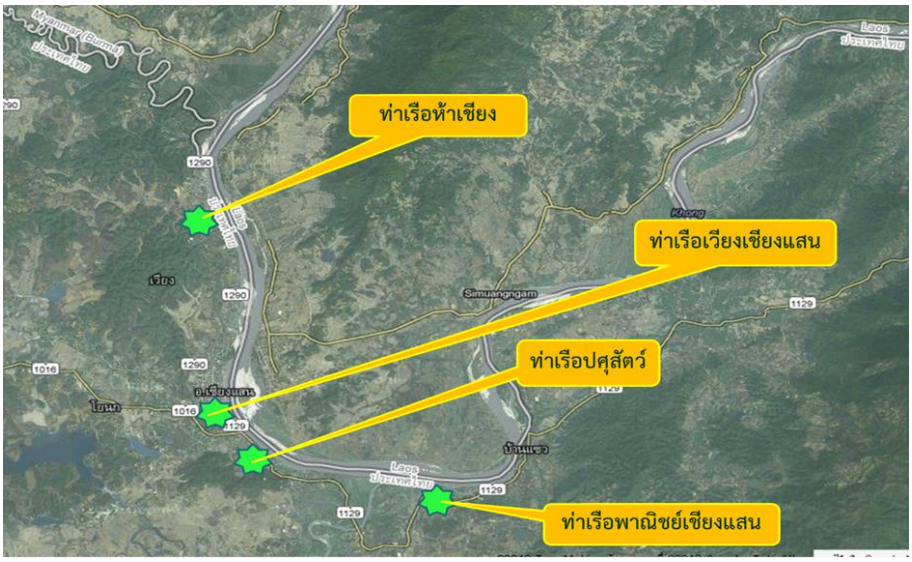
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในลุ่มน้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่งการค้าระหว่างประเทศตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือ และเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง รวมถึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการลงทุนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีวิสัยทัศน์คือ “เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในภาคเหนือที่มีมาตรฐานสากล”

ในการพัฒนาขึ้นจากความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว เมียนมา และจีน เพื่อร่วมกันพัฒนาท่าเรือที่มีมาตรฐานสากลให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในกลุ่มฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2546 ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) บริหารและประกอบการท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ เพื่อพัฒนาการให้บริการท่าเรือให้มีประสิทธิภาพ และรองรับการเป็นประตูทางการค้าและเศรษฐกิจทางภาคเหนือของไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS

เส้นทางการคมนาคมขนส่งจากประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) มาประเทศไทยตอนบน จะแบ่งออกเป็น 2 ทาง ได้แก่ 1) ทางบก ซึ่งทางบกจะประกอบไปด้วย 2 เส้นทาง คือ ทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว และทาง R3B ผ่านสหภาพเมียนมาร์ และ 2) ทางน้ำ คือ แม่น้ำโขง ดังรูปที่ 2.2-2 เส้นทางการคมนาคมขนส่งจากประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) มาประเทศไทยตอนบน นอกจากนี้ยังมีจุดขนถ่ายสินค้าภายในเขตอำเภอเชียงแสนที่สำคัญอีก 4 ที่ คือ 1) ท่าเรือห้าเชียง 2) ท่าเรือเวียงเชียงแสน 3) ท่าเรือปศุสัตว์ และ 4) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ดังรูปที่ 2.2-3 จุดขนถ่ายสินค้าภายในเขตอำเภอเชียงแสน



รูปที่ 2.2-2 เส้นทางการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) - ประเทศไทย



รูปที่ 2.2-3 จุดขนถ่ายสินค้าภายในเขตอำเภอเชียงแสน

จากการสอบถามและหารือ พบปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดมีบทสรุปที่มีความสำคัญ ดังนี้

(1) ด้านที่ตั้งของท่าเรือทำให้ส่งผลต่อการดำเนินงาน ดังนี้

1) ที่ตั้งของท่าเรืออยู่ในจุดที่มีตะกอนสะสมจำนวนมากทำให้ต้องเสียงบประมาณในการขุดลอกปีละ 3 - 5 ล้านบาท

2) ที่ตั้งของท่าเรืออยู่ห่างไกลจากปากแม่น้ำ (สามเหลี่ยมทองคำ) ค่อนข้างมากส่งผลต่อต้นทุนในการขนส่งที่เพิ่มขึ้นและไม่จูงใจให้เกิดการใช้งาน โดยต้นทุนที่เกิดขึ้นเมื่อเข้ามาสู่ท่าเรือเชียงแสน ได้แก่ ค่าน้ำมันเรือที่ต้องใช้เพิ่มขึ้น 2,000 บาทต่อเที่ยว ค่ารถบรรทุกที่ตั้งเข้ามารับสินค้าที่ท่าเรือ 4,000 บาทต่อเที่ยว และระยะเวลาที่เรือต้องเดินทางมากขึ้นอีก 2 ชั่วโมง (ขาเข้า 1 ชั่วโมงและขาออก 1 ชั่วโมง)

3) คู่แข่งซึ่งเป็นท่าเรือเอกชนดำเนินการในพื้นที่ทำเลที่มีความสะดวกมากกว่า (ปากแม่น้ำสามเหลี่ยมทองคำ) ส่งผลให้ในปัจจุบันสินค้าบางรายการไม่มาให้บริการที่ท่าเรือเชียงแสน เช่น น้ำมัน เบ็ดเตล็ด หรือแม้แต่ผลไม้ซึ่งครั้งหนึ่งเคยใช้ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือหลักในการขนส่ง ในปัจจุบันไม่ใช้งานท่าเรือเชียงแสนแต่ไปใช้ท่าเรือเอกชนหรือการขนส่งทางสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 แทน

4) การใช้งานสะพานปรับระดับช่วงฤดูแล้งไม่สะดวก เนื่องจากท่าเรือหันไปทางแม่น้ำโขงจึงทำให้สายน้ำพัดนำดินขึ้นมาปิดตรงร่องน้ำ ส่งผลให้ต้องมีขุดร่องน้ำเพิ่มและเป็นผลให้เสียงบประมาณมหาศาล

(2) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) การซ่อมบำรุงทุ่นเทียบเรือทำได้ยาก เนื่องจากไม่มีทุ่นเทียบเรือทดแทน

2) ท่าเรืออยู่ในเขตชุมชนไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ เนื่องจากมีผลกระทบกับโบราณสถาน

3) ในพื้นที่บริเวณท่าเรือกว่า 300 ไร่ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ไว้รองรับ เช่น คลังสินค้าในการให้บริการรับฝากเก็บสินค้า หรือแม้กระทั่งศูนย์อาหารไว้บริการแก่พนักงานขับเรือหรือรถเมื่อมาใช้บริการที่ท่าเรือแห่งนี้ ทั้งนี้ เนื่องจากมีกฎระเบียบห้ามดำเนินการอื่นๆ นอกจากกิจการท่าเรือ ทางกรมธนารักษ์ (ผู้ให้เช่าพื้นที่) จึงไม่อนุญาตให้ดำเนินการใดๆ นอกเหนือจากท่าเรือ

(3) ด้านการดำเนินการบริหารจัดการท่าเรือ

1) ต้องการหากิจกรรมอื่นที่สามารถเพิ่มรายได้ให้กับท่าเรือว่ามีกิจกรรมอะไรบ้าง อันเนื่องมาจากการทำสัญญากับกรมเจ้าท่า ทั้งๆ ที่ทางท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนได้มีการทำประกันภัยไว้อยู่แล้ว จึงทำให้ทุกวันนี้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนต้องเสียค่าประกันภัย ปีละหลายล้านบาท

2) ต้องให้ภาคเอกชน (ฝ่ายการตลาด) พิจารณาดูว่าพื้นที่ภายในท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งมีประมาณ 60 ไร่ นั้น สามารถบริหารพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสูดได้อย่างไร ภายใต้เงื่อนไขที่กรมธนรักษ์กำหนด

3) โครงสร้างในการคิดค่าบริการของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือแหลมฉบังนั้นมีความเหมือนกันทำให้อัตราค่าบริการท่าเรือเชียงแสนค่อนข้างสูงและไม่จูงใจ โดยควรมีการพิจารณาโครงสร้างการคิดค่าบริการใหม่โดยเฉพาะค่าภาระหน้าท่า (Service Charge) ให้สามารถวางตู้ได้นานขึ้นหรือไม่คิดค่าภาระหน้าท่า เพื่อจูงใจให้เกิดการใช้งานมากขึ้น

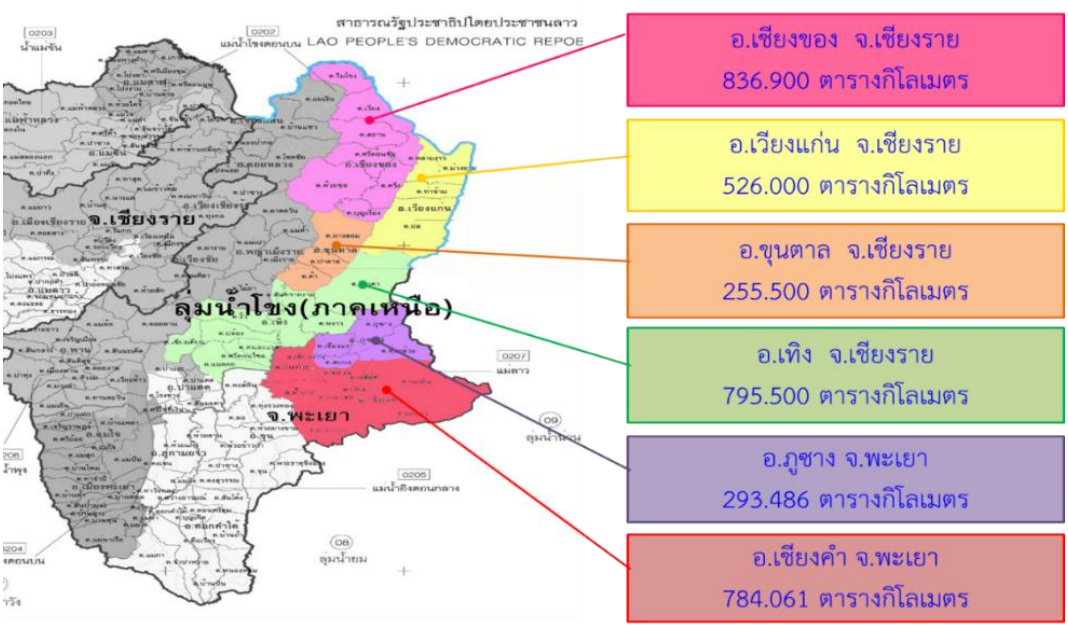
(4) ด้านอื่นๆ

1) มีการลักลอบการขนยาเสพติดผ่านทางสินค้าแช่แข็ง เนื่องจากมีการเข้าช่องทางที่ไม่ถูกต้อง กล่าวคือการเข้าทางช่องสินค้าธรรมชาติ

2.2.3 การศึกษาดูงานด่านศุลกากรเชียงของ

ด่านศุลกากรเชียงของมีหน้าที่รับผิดชอบ ควบคุมดูแลพื้นที่ที่เป็นเขตแดนทางบก ติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (แขวงบ่อแก้ว และแขวงไชยะบุรี) ซึ่งมีสภาพภูมิประเทศตามแนวชายแดนที่เป็นทั้งแนวลำน้ำแม่โขงและทางพื้นดิน ครอบคลุมพื้นที่ 4 อำเภอของจังหวัดเชียงราย และ 2 อำเภอของจังหวัดพะเยา ดังรูปที่ 2.2-4 พื้นที่ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ โดยอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ ได้แก่ 1) ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บค่าภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และรายได้อื่นๆ 2) ควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสาร 3) ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ทั้งด้านคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากรตามกฎหมายศุลกากร เขตประกอบการเสรี ตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และ 4) สืบสวนและปราบปรามการกระทำความผิด ตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของเส้นทางการนำเข้าส่งออก – ด่านพรมแดน นั้น ด่านศุลกากรมีเส้นทางการนำเข้าส่งออกทั้งหมด 4 เส้นทาง ประกอบด้วย 1) ด่านพรมแดนแห่งที่ 1 (ท่าเรือบั๊ค) 2) ด่านพรมแดนแห่งที่ 2 (ท่าเรือน้ำลึก) 3) ด่านพรมแดนแห่งที่ 3 (ท่าผาถ่าน) และ 4) ด่านพรมแดนแห่งที่ 4 (สะพานมิตรภาพฯ 4) ดังรูปที่ 2.2-5 เส้นทางการนำเข้าส่งออก – ด่านพรมแดน



รูปที่ 2.2-4 พื้นที่ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ



รูปที่ 2.2-5 เส้นทางการนำเข้าส่งออก – ด่านพรมแดน

สำหรับโครงการที่ดำเนินการ ณ ปัจจุบันที่จะเกิดขึ้นในภายภาคหน้า คือโครงการพัฒนาจัดตั้งด่านพรมแดนบ้านฮวก โครงการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2555 มีความเห็นชอบให้ยกระดับจุดผ่อนปรนเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อส่งเสริมศักยภาพทางด้านการค้าและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้าน กระตุ้นให้การค้าชายแดนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นด้วย

เนื่องจากจุดผ่อนปรนบ้านฮวกเป็นเขตป่าสงวน จังหวัดพะเยากำลังดำเนินการขอใช้พื้นที่จากกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช ส่วนการบริหารจัดการออกแบบและจัดสรรพื้นที่ให้หน่วยงานต่างๆ นั้น จังหวัดพะเยาได้มอบหมายให้สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดพะเยาเป็นผู้ดำเนินการ

จากการสอบถามและหารือ มีบทสรุปที่มีความสำคัญ ดังนี้

(1) เส้นทาง R3A มักมีปัญหาอุบัติเหตุในช่วงฤดูฝน ซึ่งเมื่อเกิดเหตุจะส่งผลให้การจราจรติดขัดและต้องใช้เวลาในการเคลียร์ทาง 6-8 ชั่วโมง ส่งผลให้รถบรรทุกเข้ามาสะสมที่ด่านศุลกากรขาเข้าเป็นจำนวนมากในเวลาเดียวกัน (ประมาณ 100 คัน)

(2) โครงสร้างการค้าระหว่างไทย – จีน จะมีพ่อค้า สปป.ลาว เป็นผู้ Re-Export เนื่องมาจากระบบภาษีนำเข้าของจีนยังให้สิทธิทางภาษีสินค้าจาก สปป.ลาว โดยถ้าเป็นสินค้าจากไทยนำเข้าที่ประเทศจีนจะต้องเสียภาษีนำเข้า 13% แต่หากระบุว่าเป็นสินค้า สปป.ลาว จะเสียภาษีเพียง 6.5% เท่านั้น

(3) พื้นที่ประเทศเมียนมาที่ติดกับ อำเภอเชียงของ คือ รัฐฉาน ซึ่งมีความต้องการสินค้าไทยสูงมาก โดยหากเมียนมามีการเปิดประเทศและสามารถควบคุมความสงบได้มากขึ้น รัฐฉานจะกลายเป็นแหล่งความต้องการที่มีขนาดใหญ่มากที่สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับภาคเหนือของไทยได้อย่างลงตัว โดยมีเส้นทางการค้า คือ แม่สาย – เชียงตุง – มัณฑะเลย์

3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นและสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จัดขึ้นในวันอังคารที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2559 ที่โรงแรมเดอะริเวอร์ จ.นครพนม ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 27 คน โดยมีเนื้อหาโดยสรุป ดังนี้



รูปที่ 3.1-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

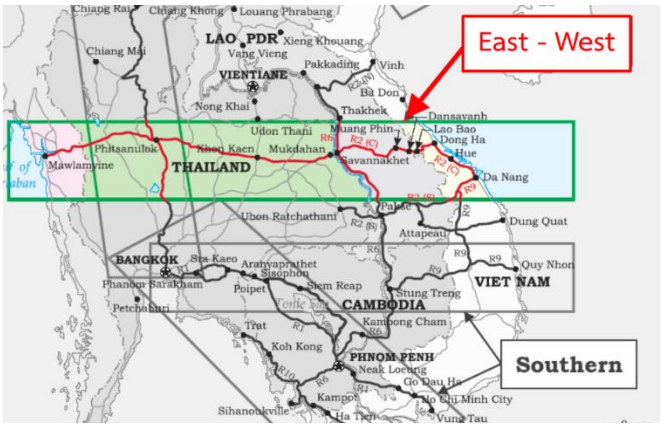
3.1.1 ความสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

เป็นส่วนของการบรรยายโดย ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล เพื่อชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับระบบโลจิสติกส์ของไทยซึ่งอยู่ในแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) เชื่อมโยงเวียดนาม – สปป.ลาว – ไทย – เมียนมา ซึ่งในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีเส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่มีความสำคัญ 3 เส้นทาง ได้แก่

เส้นทาง R9 – เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไทย (มุกดาหาร/สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 2) – สปป.ลาว (สะหวันนะเขต) – เวียดนาม (ดานัง)

เส้นทาง R12 – เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไทย (นครพนม/สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 3) – สปป.ลาว (แขวงคำม่วน) – เวียดนาม (เมืองวิน)

เส้นทาง R13 – เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไทย (หนองคาย) – สปป.ลาว (เวียงจันทน์)



พื้นที่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีนโยบายในการพัฒนาที่สำคัญ คือ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งประกอบไปด้วย 3 จังหวัดสำคัญ ดังนี้

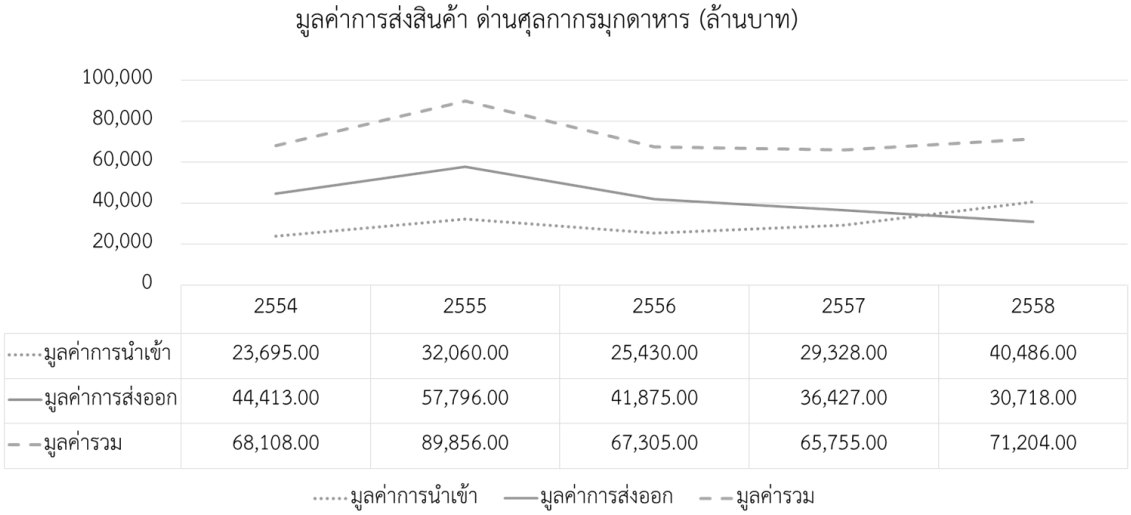
<u>เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร</u>

อยู่ในแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1 (เริ่มปี พ.ศ. 2558) โดยมีแผนการพัฒนาบทบาทของจังหวัดมุกดาหารให้เป็น **"ศูนย์กลางค้าส่งและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ"** เนื่องจาก

(1) ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก สามารถเชื่อมโยงเข้าสู่ลาวและเวียดนาม และต่อเนื่องไปยังประเทศในแถบตะวันออกไกล (ญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน)

(2) เป็นช่องทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้า เช่น เครื่องดื่ม ผลไม้ อิเล็กทรอนิกส์ ไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้

(3) สามารถร่วมดำเนินกิจการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน (สปป.ลาว)



	2554	2555	2556	2557	2558
มูลค่าการนำเข้า	23,695.00	32,060.00	25,430.00	29,328.00	40,486.00
มูลค่าการส่งออก	44,413.00	57,796.00	41,875.00	36,427.00	30,718.00
มูลค่ารวม	68,108.00	89,856.00	67,305.00	65,755.00	71,204.00

รูปที่ 3.1-2 มูลค่าทางการค้าด่านศุลกากรมุกดาหารระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558

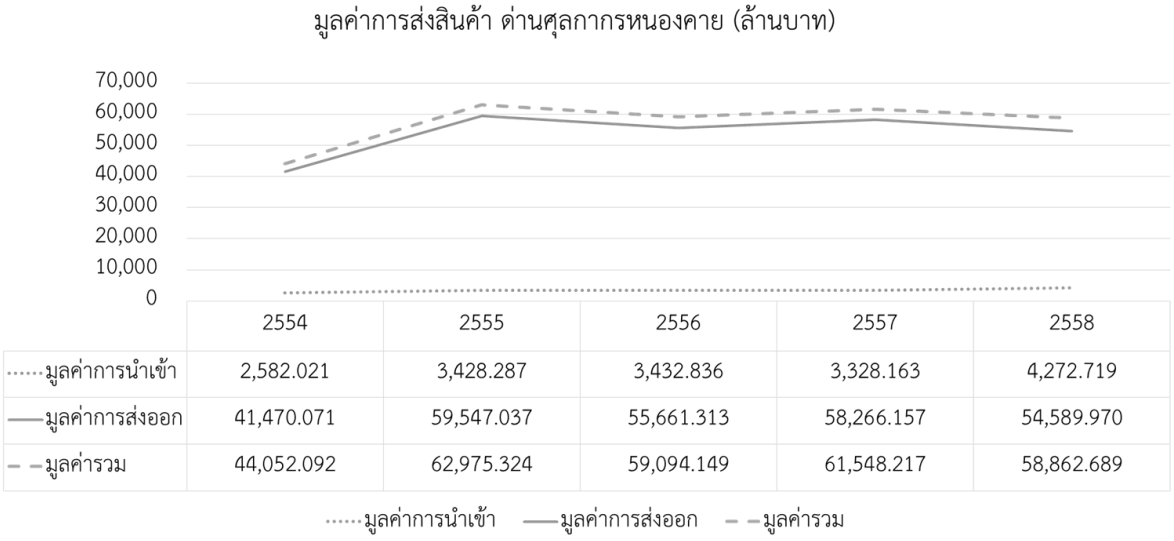
โดยหากพิจารณาจากตัวเลขทางการค้าของด่านศุลกากรมุกดาหารระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558 ในภาพรวมพบว่า มีแนวโน้มค่อนข้างทรงตัว มีมูลค่าทางการค้าประมาณ 72,000 ล้านบาทต่อปี และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 12.82% ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2558 มูลค่าการค้ารวม 71,204 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 กว่า 5,449 ล้านบาท หรือ 8.29%

<u>เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย</u>

อยู่ในแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1 (เริ่มปี พ.ศ. 2558) โดยมีแผนการพัฒนาบทบาทของจังหวัดหนองคายเป็นศูนย์กลางด้าน **"การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยว การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ"** เนื่องจาก

(1) เป็นช่องทางการค้าชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว ที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการค้าชายแดนผ่านด่านอื่นๆ ระหว่างไทย – สปป.ลาว

(2) สามารถเชื่อมโยงกับเวียงจันทน์ได้ทั้งทาง ถนน และทางรถไฟซึ่งเชื่อมโยงต่อเนื่องลงมาถึงกรุงเทพฯ ดังนั้นหนองคายจึงมีโครงข่ายการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ และทางอากาศ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่การพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างหนองคายกับ สปป.ลาว (เวียงจันทน์และหลวงพระบาง) และกรุงเทพฯ



	2554	2555	2556	2557	2558
มูลค่าการนำเข้า	2,582.021	3,428.287	3,432.836	3,328.163	4,272.719
มูลค่าการส่งออก	41,470.071	59,547.037	55,661.313	58,266.157	54,589.970
มูลค่ารวม	44,052.092	62,975.324	59,094.149	61,548.217	58,862.689

รูปที่ 3.1-3 มูลค่าทางการค้าด่านศุลกากรหนองคายระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558

โดยหากพิจารณาจากตัวเลขทางการค้าของด่านศุลกากรหนองคายระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558 ในภาพรวมพบว่ามีแนวโน้มค่อนข้างทรงตัว มีมูลค่าทางการค้าประมาณ 57,000 ล้านบาทต่อปี และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 9.15% ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีมูลค่าการค้ารวม 58,862.69 ล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2557 กว่า 2,685.53 ล้านบาท หรือ 4.36%

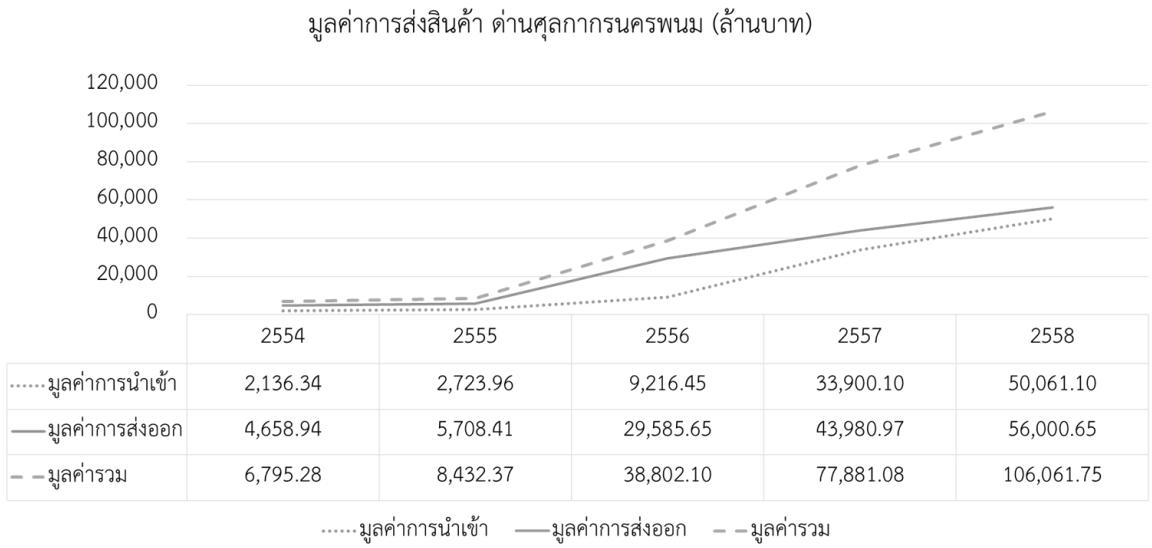
<u>เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม</u>

อยู่ในแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 (เริ่มปี พ.ศ. 2559) โดยมีแผนการพัฒนาบทบาทของจังหวัดหนองคายเป็นศูนย์กลางด้าน **“ธุรกิจการค้าชายแดนและพื้นที่บริการโลจิสติกส์”** เนื่องจาก

(1) เป็นช่องทางการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ (มณฑลกว่างสี) และมีศักยภาพที่จะเป็นช่องทางการขนส่งไปยังประเทศแถบตะวันออกไกล

(2) สนามบินนครพนม และเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ (ขอนแก่น) – มหาสารคาม – มุกดาหาร – นครพนม ซึ่งมีแผนในการพัฒนาจะทำให้นครพนมมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟสายหลักของประเทศ

(3) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ อาทิ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ซึ่งสามารถสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป



	2554	2555	2556	2557	2558
มูลค่าการนำเข้า	2,136.34	2,723.96	9,216.45	33,900.10	50,061.10
มูลค่าการส่งออก	4,658.94	5,708.41	29,585.65	43,980.97	56,000.65
มูลค่ารวม	6,795.28	8,432.37	38,802.10	77,881.08	106,061.75

รูปที่ 3.1-3 มูลค่าทางการค้าด่านศุลกากรนครพนมระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558

โดยหากพิจารณาจากตัวเลขทางการค้าของด่านศุลกากรนครพนมระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2558 ในภาพรวมพบว่ามีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีมูลค่าทางการค้าประมาณ 47,500 ล้านบาท ต่อปี และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยถึง 130.29% ต่อปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี พ.ศ. 2556 มีอัตราการเติบโตถึง 360.16% จากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 3 อย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งในปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีมูลค่าการค้ารวม 106,061.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 กว่า 28,180.67 ล้านบาท หรือ 36.18%

3.1.2 บทสรุปจากการรับฟังความคิดเห็น

(1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) ถึงแม้จังหวัดมุกดาหารจะอยู่ในเส้นทางการพัฒนา EWEC และมีเส้นทาง R9 ตามข้อตกลง GMS CBTA แต่ในทางปฏิบัติพบว่าการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่องทางของจังหวัดนครพนม ผ่านเส้นทาง R12 รวมทั้งการขนส่งทางอากาศซึ่งเห็นได้ชัดว่าจังหวัดมุกดาหารยังไม่มีสนามบินเชิงพาณิชย์ ในขณะที่นครพนมมีสนามบินเชิงพาณิชย์และเป็นสนามบินศุลกากร อย่างไรก็ตามโครงการเพื่อการพัฒนาสนามบินที่มุกดาหารยังคงมีความจำเป็น แต่อาจพัฒนาเพื่อรองรับการท่องเที่ยวมากกว่าการขนส่งสินค้า โดยผู้ใช้บริการเป็นนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจใน สปป.ลาว ที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยวใน สปป.ลาว และเวียดนามตอนกลาง

2) เส้นทางการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศรองรับการค้าชายแดน

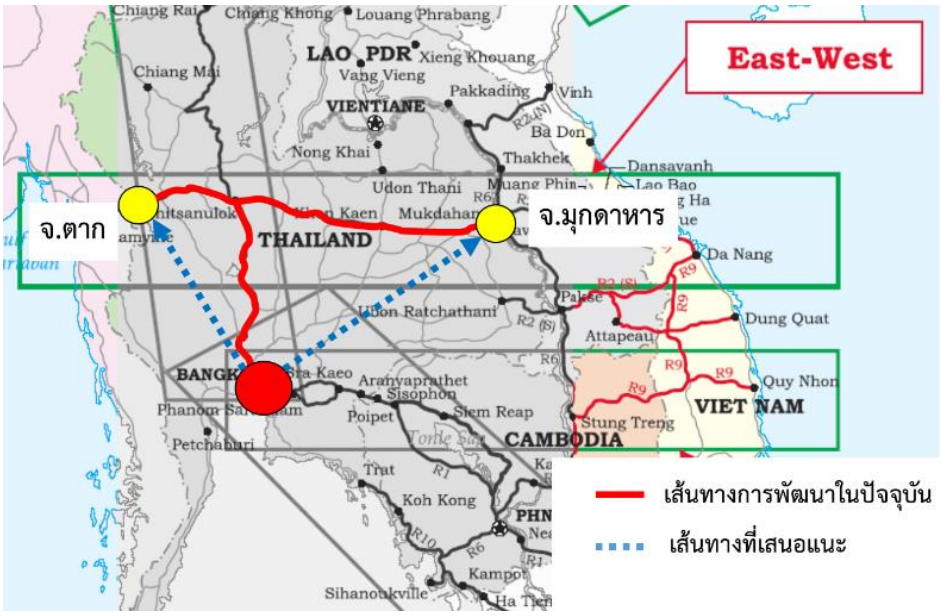
2.1) ควรมีการขยายเส้นทางถนนหมายเลข 212 มุกดาหาร – บ้านต้อ จาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้ามายังชายแดนจังหวัดมุกดาหาร (มีแผนในการพัฒนาปี 2560)

2.2) ควรมีการขยายช่องทางเส้นทางถนนหมายเลข 22 ช่วงจากสนามบินนครพนมไปยังด่านชายแดนเชื่อมโยงสะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 3 จาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและรองรับการเป็นสนามบินศุลกากร (สามารถนำเข้า – ส่งออกสินค้าได้) ของสนามบินจังหวัดนครพนม (ปัจจุบันมีแผนในการสำรวจและมีแผนก่อสร้างปี 2561)

2.3) เส้นทางถนนที่มุ่งหน้าเข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม – แขวงคำม่วน) มีสภาพผิวทางที่ต้องซ่อมแซมตลอดมาเป็นระยะเวลานาน ซึ่งเห็นว่าควรมีการพัฒนาผิวการจราจรให้เหมาะสมและรองรับการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกมากขึ้น

2.4) เส้นทางการขนส่งสินค้าในปัจจุบันที่มีต้นกำเนิดของสินค้า (Origin) อยู่ในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศเป็นหลัก และมีปลายทางที่ประตูการค้าของประเทศทั้งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก โดยเส้นทางในแผนการพัฒนาหลักในปัจจุบันเป็นเส้นทางตามแผนงานที่ ADB วางไว้เป็นต้นแบบ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการมีความเห็นว่าควรมีการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตสินค้าไปยังประตูการค้าชายแดนโดยตรงอย่างเร่งด่วน ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งและลดต้นทุนค่าขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ

2.5) โครงข่ายถนนในพื้นที่จังหวัดชายแดนควรมีการพัฒนาโครงข่ายในลักษณะวงแหวนที่เชื่อมโยงระบบการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดชายแดนเข้าไว้ด้วยกัน (ยกตัวอย่างในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ขอนแก่น มุกดาหาร นครพนม อุดรธานี และหนองคาย) รวมทั้งควรเชื่อมโยงวงแหวนดังกล่าวเข้ากับเส้นทางการขนส่งหลักของประเทศ



รูปที่ 3.1-4 เส้นทางถนนตามการพัฒนาในปัจจุบันและเส้นทางที่เสนอแนะ

3) เส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3.1) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 5 (จังหวัดบึงกาฬ – บอลิคำไซ) ถึงแม้ว่าเมื่อพิจารณาจากระยะทางพบว่าสั้นกว่าเส้นทาง R12 แต่ในการดำเนินงานจริงอาจต้องพิจารณาสภาพเส้นทางในการขนส่งที่ผ่านเขาสูงมากกว่าเส้นทาง R12

3.2) เส้นทาง R12 เป็นเส้นทางที่ศักยภาพมากกว่าเส้นทาง R9 จากระยะทางที่สั้นกว่า (เส้นทาง R12 จากนครพนม – หนานหนิง รวมระยะทางประมาณ 1,000 กิโลเมตร เป็นระยะทางที่สั้นที่สุดสู่ประเทศจีนตอนใต้ โดยถ้าใช้เส้นทาง R9 จะไกลกว่าประมาณ 500 กิโลเมตร) แต่ยังคงมีอุปสรรคในการเดินทางจากเส้นทางผ่านเขาประมาณ 17 กิโลเมตร ใน สปป.ลาว ซึ่งเป็นช่วงที่มักเกิดอุบัติเหตุและเกิดความล่าช้าในการเดินทาง

4) ข้อควรระวังในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

4.1) นโยบายที่ผ่านมาประเทศไทยมุ่งการพัฒนาไปที่โครงสร้างพื้นฐานด้วยเม็ดเงินมหาศาล โดยหวังเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค แต่จากการดำเนินงานถึงปัจจุบันกลับพบว่าถึงแม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะถูกก่อสร้างจนสำเร็จแต่กลับไม่มีผู้ใช้งาน เนื่องจากโครงสร้างการค้าตกไปอยู่ในมือของ สปป.ลาว ที่เป็นผู้กำหนดจังหวะในการขนส่งอย่างแท้จริง ส่งผลให้กิจกรรมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เกิดขึ้นใน สปป.ลาว ทั้งนี้ หากปล่อยให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะนี้ต่อไปประเทศไทยอาจกลายเป็นเพียงทางผ่านของสินค้า และปล่อยให้พ่อค้าลาวกุมอำนาจในการตัดสินใจในห่วงโซ่อุปทานอย่างแท้จริง อีกทั้งยังสามารถสร้างเงื่อนไขทางการค้าที่ลดทอนความสามารถในการแข่งขันของไทย เช่น การกำหนดจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า การเรียกเก็บค่าใช้เส้นทาง และการเรียกเก็บภาษีสินค้าเพิ่มเติม เป็นต้น

4.2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยที่ผ่านมาใช้เวลาในการดำเนินการค่อนข้างนานและมีข้อจำกัดในการลงทุนค่อนข้างมาก ทำให้เมื่อมีการก่อสร้างและใช้งานจริงบริบททางการค้าและตำแหน่งยุทธศาสตร์ทางการค้าได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพตามแผนที่วางไว้

4.3) ในโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟขอนแก่น – นครพนม (บ้านไผ่ – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – มุกดาหาร – นครพนม) อาจเป็นโครงการเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศเป็นหลักเนื่องจากใน สปป.ลาว ยังไม่มีโครงการพัฒนาทางรางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งไทย – สปป.ลาว – จีน แต่เส้นทางที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางใน สปป.ลาว คือ เส้นทางบ่อเต็น – หลวงพระบาง – วังเวียง – เวียงจันทน์ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งทางรางของไทยในเส้นทางหนองคาย – ท่านาแล้ง จากข้อมูลดังกล่าวอาจต้องพิจารณาอย่างรอบคอบในแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์การค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

(2) ด้านการค้าและการขนส่ง

1) โครงสร้างการค้าและการลงทุนของธุรกิจไทยในพื้นที่บริเวณชายแดนมีรูปแบบที่เปลี่ยนไปจากเดิม คือ เริ่มมีการลงทุนในธุรกิจการผลิตสินค้าในพื้นที่ชายแดน สปป.ลาว จากนั้นจะส่งออกสินค้าดังกล่าวกลับมาบริโภคในไทยมาไทยและส่งไปยังประเทศที่ 3 ยกตัวอย่างเช่น บริษัทปูนซีเมนต์ไทยจำกัด (SCG) ซึ่งมีการลงทุนโรงงานผลิตปูนในแขวงคำม่วน มีกำลังการผลิตประมาณ 5,000 ตันต่อวัน กำลังดำเนินการขนส่งปูนกลับมาขายในประเทศไทย (พื้นที่ 7 จังหวัดชายแดนภาคอีสาน) ประมาณวันละ 180 คันต่อวัน (150 ตันต่อวัน) อีกทั้งอยู่ระหว่างการเจรจากับ สปป.ลาว ให้ SCG สามารถใช้รถไทยเดินทางเข้าไปถึงโรงงานแล้วใช้เส้นทาง R12 วิ่งกลับมายังนครพนม (แต่หากเจรจาไม่ได้ก็ต้องใช้วิธียกตู้และเปลี่ยนสินค้า)

2) การค้าชายแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่จะมีปลายทางการขนส่งสินค้าที่ประเทศจีนตอนใต้ มิใช่เวียดนามตอนกลางหรือ สปป.ลาว อย่างในบริบทเดิมที่มีการคาดการณ์ไว้ จึงต้องระวังในการกำหนดยุทธศาสตร์อย่างรอบคอบ

3) ไทยอาจต้องพิจารณาให้มากในกลุ่มสินค้าผ่านแดนไทยที่อาศัยเส้นทางในประเทศไทยเป็นเพียงทางผ่านไปยังประตูการค้าและประเทศที่สาม ซึ่งไทยไม่สามารถเรียกรับผลประโยชน์ใดๆ กับสินค้ากลุ่มนี้ได้เลย ในทางกลับกันยังคงใช้โครงสร้างพื้นฐานของไทยในการดำเนินการและรัฐบาลต้องใช้ภาษีในการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ ไทยอาจต้องพิจารณาและกำหนดความสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Free Flow และใช้ไทยเป็นทางผ่านได้อย่างสะดวก) กับการเรียกรับผลประโยชน์บางอย่าง (Take Benefit)

เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ประเทศไทย เช่น กิจกรรมเปลี่ยนถ่ายสินค้า และกิจกรรมศุลกากร ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการต่อรองในลักษณะเดียวกับที่ประเทศเพื่อนบ้าน (CLMV) ใช้กับประเทศไทย เป็นต้น

4) การลงทุนในพื้นที่มีการเติบโตน้อยเนื่องจากนักลงทุนยังขาดความมั่นใจจากโครงการพัฒนาของภาครัฐที่ขาดความชัดเจน ไม่มีความต่อเนื่อง และนักลงทุนมองว่าภาครัฐยังไม่มีความจริงใจกับนักลงทุนเท่าที่ควร

(3) ด้านกฎระเบียบ

1) รถขนส่งสินค้าของไทยยังไม่สามารถเดินรถในประเทศเวียดนามได้เนื่องจากเวียดนามมีกฎหมายห้ามรถพวงมาลัยขวาเข้าประเทศ ซึ่งข้อมูลอีกด้านหนึ่งจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกล่าวว่าถึงแม้จะมีกฎระเบียบที่สามารถเดินรถได้ในประเทศเวียดนาม ผู้ประกอบการอาจแบกรับความเสี่ยงต่างๆ ไม่ไหว

2) สำหรับการส่งออกผลไม้พบว่ามีเอกสารบางรายการ (คาดว่าจะเป็นเอกสารด้านการตรวจโรคพืชและผลไม้) ที่จะต้องไปดำเนินการที่จังหวัดมุกดาหาร ในขณะที่สินค้าออกในเส้นทางของจังหวัดนครพนม ทำให้เสียเวลาในการดำเนินงาน โดยเห็นว่าควรมีการพัฒนาเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดและควรอยู่ในรูปแบบ One Stop Service ทั้งนี้ อาจกำหนดเป็นโครงการนำร่องเพื่อผลักดันให้เกิดระบบ One Stop Service ผ่านทาง NSW รายสินค้าอย่างเต็มรูปแบบเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาต่อไป

3) เส้นทาง R12 ยังคงอยู่ในกรอบข้อตกลง GMS IICBTA แต่ยังไม่อยู่ในข้อตกลง GMS CBTA จึงเกิดช่องโหว่ในการเรียกเก็บค่าผ่านทางใน สปป.ลาว (ใต้โต๊ะ) ทั้งนี้ หากภาครัฐต้องการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนอาจต้องพิจารณากรอบความร่วมมือระหว่างประเทศไทย – สปป.ลาว มากกว่าที่จะรอกรอบความร่วมมือ GMS CBTA ซึ่งมีรอบการดำเนินงานช้ากว่า

4) ภาครัฐของประเทศไทยควรมีการสร้างกลไกหรือออกกฎหมายเพื่อเป็นข้อต่อรองและปกป้องธุรกิจและโครงสร้างเศรษฐกิจภายในระเทศ ก่อนที่จะมีการเจรจาระหว่างประเทศ โดยภาคเอกชนมองว่าการตกลงระหว่างประเทศที่ผ่านมาประเทศไทยมุ่งเน้นไปที่การเปิดประเทศและทำตามกรอบของอาเซียนเป็นหลักซึ่งมักทำให้ไทยเสียโอกาสและเสียเปรียบทางการค้ามาโดยตลอด

(4) กรอบในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ฉบับที่ 3

1) กรอบในการพัฒนาของยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ฉบับที่ 3 อาจต้องพิจารณาภาพกว้างกว่าเดิมซึ่งพิจารณาในกรอบของประเทศไทยเป็นหลัก แต่ต้องพิจารณากรอบการพัฒนาไปสิ้นสุดที่ประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศปลายทางการค้า เช่น การขนส่งผลไม้จะมีปลายทางที่มณฑลกวางเจา (ตลาดเจียงหนาน) เป็นต้น

2) บริบทใหม่ในการพัฒนาเชิงพื้นที่จะเป็นประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การค้าข้ามแดน เส้นทางการค้าชายแดน รวมทั้งเรื่องการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

3) กรมศุลกากรอาจต้องปรับบทบาทจากหน่วยงานเก็บรายได้ เป็นหน่วยงานอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น โดยการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาในส่วนของ e – Customs (G2G) และ e – Certificate (B2G) สำหรับการพัฒนาในระยะถัดไปควรเป็นการพัฒนาระบบ e – Port (B2B) และ e – Trade (B2B)

4) บริบทเดิมยังคงมุ่งเน้นการขนส่งสินค้าทางเรือและอากาศ แต่บริบทใหม่การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าทางรางจะกลายเป็นบริบทใหม่ที่สำคัญ

3.2 การศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ ครั้งที่ 2/3 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

ดำเนินการระหว่างวันที่ 4- 7 กันยายน พ.ศ. 2559 โดยที่ปรึกษาได้คัดเลือกจังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร เป็นพื้นที่เป้าหมายในการรวมรวมประเด็นที่มีความสำคัญทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยกิจกรรมที่ประกอบด้วย 4 กิจกรรมสำคัญ ได้แก่ 1) ศึกษาดูงานด่านศุลกากรมุกดาหาร 2) ศึกษาดูงานด่านศุลกากรนครพนม และ 3) ศึกษาดูงานบริษัท JM Liner & Supply โดยมีผู้ร่วมการเดินทางรวม 20 ท่าน

3.2.1 การศึกษาดูงานด่านศุลกากรมุกดาหาร

ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพฯ 2) อยู่ตรงข้ามกับเมืองไกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว เปิดเวลา 06.00 - 22.00 น. ทุกวัน โดยในพื้นที่ศุลกากรประกอบไปด้วยโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ อาคารที่ทำการด่านศุลกากร อาคารคลังเก็บสินค้า อาคารศูนย์ X-Ray ลานจอดรถบรรทุก ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 2 และอาคารพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA)

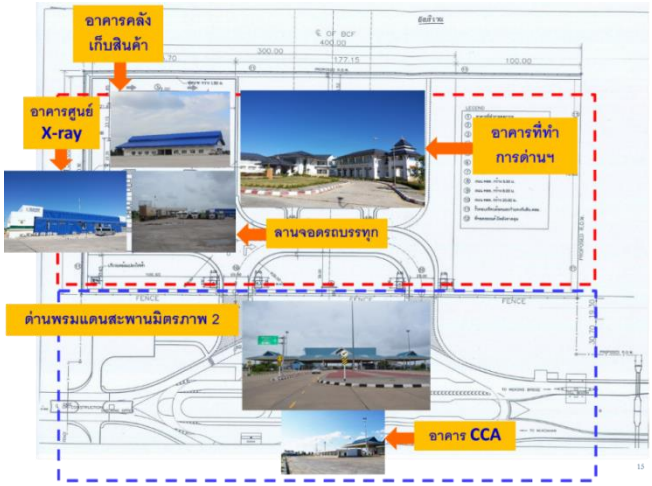
ที่มาของ CCA ตามภาคผนวกที่ 4 ของ GMS CBTA ที่กำหนดให้ประเทศภาคีความตกลงฯ ดำเนินพิธีการตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection : SSI) โดยให้เจ้าหน้าที่ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ประจำจุดผ่านแดนของประเทศภาคีที่มีพรมแดนติดกันปฏิบัติงานร่วมกันในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) โดยความคืบหน้าล่าสุดมีดังนี้

(1) เมื่อวันที่ 18 - 22 เมษายน พ.ศ. 2559 มีการประชุมหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ CIQ จากไทย – สปป.ลาว และที่ปรึกษา ADB เพื่อจัดทำคู่มือ (Operations Manual) ของการดำเนินพิธีการ SSI/SWI ในพื้นที่ CCA

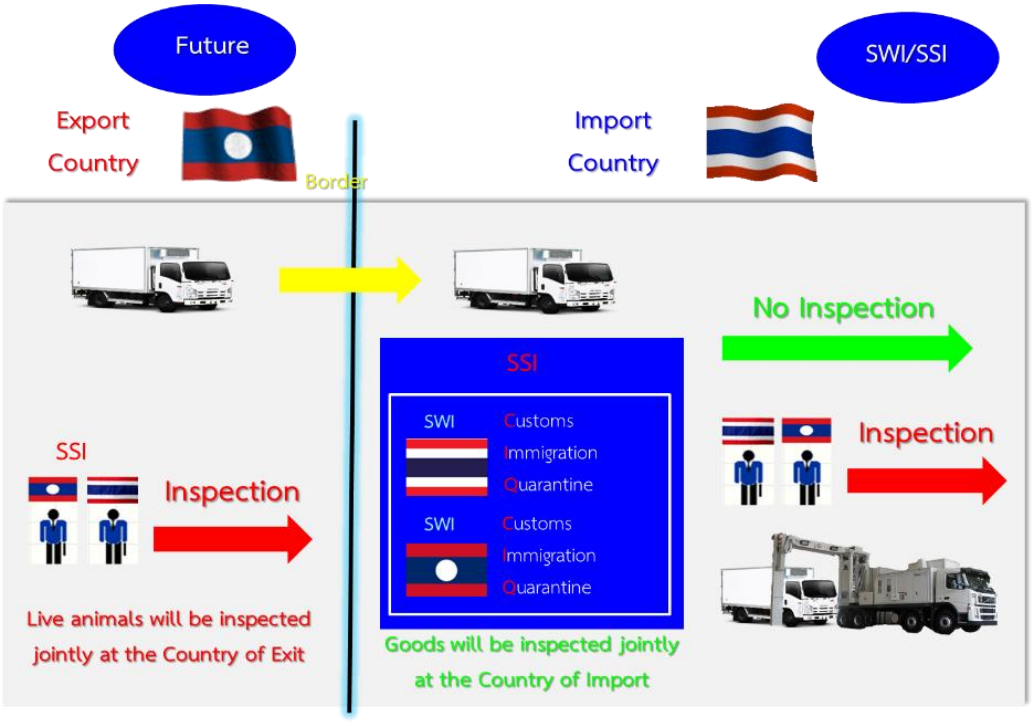
(2) เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 รัฐมนตรีว่ากระทรวงคมนาคม ได้ประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน บริเวณด่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) จำนวน 63 ไร่ เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร

(3) เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 กระทรวงมหาดไทย ได้ประกาศให้พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) บริเวณบ้านนาแก เมืองไกสอนพมวิหาน สปป.ลาว เป็นช่องทางอนุญาตตาม พ.ร.บ. คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

(4) ขั้นตอนต่อไป จะได้มีการนัดหมายประชุมร่วมฝ่ายไทย – สปป.ลาว ลงนาม Addendum แนบท้าย MoU IICBTA เพื่อกำหนดเปิดใช้งานพื้นที่ CCA



รูปที่ 3.2-1 โครงสร้างพื้นฐานของด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพฯ 2)



รูปที่ 3.2-2 กระบวนการปฏิบัติงานในพื้นที่ CCA

<u>ประเด็นในการหารือและสอบถาม</u>

(1) From SWI to SSI – Single Window Inspection (SWI) หมายถึง การตรวจสอบพร้อมกันของหน่วยงานแต่ละประเทศ แต่ Single Stop Inspection (SSI) หมายถึง การตรวจปล่อยสินค้าพร้อมกัน ณ จุดเดียวของหน่วยงานระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบสินค้าพร้อมกันที่ประเทศ**<u>ขาเข้า</u>** ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารเท่านั้น แต่หากจะตรวจสอบสินค้าก็จะตรวจร่วมในขั้นตอนนี้ ซึ่งปัจจุบันพบว่าสินค้าขาเข้าประเทศไทยมีการเปิดตรวจสอบสินค้าเพียง 10% และสินค้าขาออกมีการเปิดตรวจสอบเพียง 3% เท่านั้น

(2) CCA - เนื่องด้วยปัจจุบันการพัฒนา CCA มีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ คือ กระทรวงคมนาคม (จัดหาพื้นที่ ก่อสร้างอาคาร ถนน และสะพานมิตรภาพ) และกรมศุลกากร (ผู้ปฏิบัติและบริหารด่านชายแดน) ดังนั้น ในการพัฒนา CCA จะต้องหารือร่วมกันอย่างใกล้ชิดระหว่างกรมศุลกากรกับ

กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่เริ่มต้นเพื่อพิจารณาทั้งองค์ประกอบทั้งในด้านการใช้งานพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก และขั้นตอนการปฏิบัติงานของศุลกากร (Operation) เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุน ยกตัวอย่างเช่น การลงทุนซ้ำซ้อนในพื้นที่ด่านชายแดนมุกดาหาร ที่เดิมศุลกากรมุกดาหารเป็นผู้ดำเนินงานและมีการติดตั้งเครื่อง X-Ray แบบ Fixed ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงในการใช้งาน แต่ในการจัดหาพื้นที่และประกาศพื้นที่ CCA ของกระทรวงคมนาคมกลับประกาศพื้นที่อยู่นอกที่ตั้งของเครื่อง X-Ray ดังกล่าวจนต้องซื้อ Mobile X-Ray เพิ่มเติม เป็นต้น ซึ่งจากเหตุการณ์ดังกล่าว อาจต้องมีการพิจารณาสิ่งอำนวยความสะดวกเดิมในพื้นที่ เช่น เครื่อง X-Ray อาคารปฏิบัติงาน และลานจอดรถ ฯลฯ เพื่อพิจารณาพื้นที่ CCA ที่เหมาะสมเพื่อลดมูลค่าการลงทุน ทั้งนี้ กรมศุลกากรอาจต้องมีบทบาทเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาพื้นที่เนื่องจากเป็นหน่วยที่ใช้พื้นที่ CCA โดยตรง และทราบข้อดี ข้อจำกัด และปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานมากกว่า

(3) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า - ปัจจุบันศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ถูกพัฒนาขึ้นทั่วประเทศตามแผนของ สนข. อยู่ในความรับผิดชองของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ซึ่งยังไม่ได้เป็นพื้นที่ศุลกากร (ศุลกากรแจ้งว่าต้องแก้ปัญหาด้วยการประกาศเขตศุลกากรเพิ่มเติมให้ครอบคลุมพื้นที่นั้นๆ) ซึ่งทำให้การบริหารจัดการชายแดนไม่เบ็ดเสร็จและอาจส่งผลต่อความสามารถในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ซึ่งปัญหาในลักษณะนี้อาจเกิดขึ้นกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วย โดยแนวทางในการแก้ไขอาจพิจารณาให้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าอยู่ในการควบคุมของศุลกากร เพื่อควบคุมการเข้าออกของสินค้าและการกระจายสินค้า เช่น เป็นสินค้าเข้าประเทศ สินค้าในคลังทัณฑ์บน หรือสินค้าไปยังประเทศที่สาม เป็นต้น

(4) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการชายแดน - ในอนาคตพื้นที่ด่านชายแดนจะต้องมีกระบวนการบริหารจัดการชายแดนที่เป็นระบบ เช่น

1) การจัดหาพื้นที่และ CCA ที่เหมาะสม (ในมิติของศุลกากร)

2) การจัดหาที่ตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เหมาะสม

3) การรวบรวมหน่วยงานภายในประเทศที่เกี่ยวข้องภายใน CCA หรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายเพื่อกำหนดพื้นที่ แนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน

4) อาจต้องเพิ่มอำนาจให้ศุลกากรสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ศุลกากรชายแดนได้บางส่วน เพื่อบริหารจัดการสินค้าให้เป็นระเบียบและสามารถยกสินค้ามาทยอยตรวจได้ ซึ่งอาจต้องลงทุนรถยกและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายและยกสินค้า

(5) เวลาในการเปิด-ปิดด่าน - เวลาการเปิดปิดด่านในปัจจุบัน (06.00 - 22.00 น.) ยังคงไม่สามารถเปิดได้ 24 ชั่วโมง โดยปัจจุบันพบว่าถ้าหลัง 16.30 น. ผู้ขนส่งหยุดการขนส่งสินค้าไปยัง สปป.ลาว เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการผ่านแดนจะสูงขึ้นมาก (สปป.ลาวคิดค่าดำเนินการล่วงเวลา) โดยจะรอขนส่งช่วงเช้าแทน (สะพานเปิด 06.00 น. แต่รถจะเริ่มออกประมาณ 8.00 - 9.00 น. เนื่องจากศุลกากร สปป.ลาว เริ่มงาน 8.00 น.) ทั้งนี้ ทางศุลกากรมุกดาหารให้ข้อมูลว่าปัจจุบันกำลังเก็บข้อมูลปริมาณรถผ่านเข้าออกด่านชายแดนทุกๆ ด่านในแต่ละช่วงเวลาย้อนหลัง 3 เดือน เพื่อใช้ตัดสินใจในระดับนโยบายเกี่ยวกับรถเข้า – ออกในแต่ละช่วงเวลา

(6) การขอกำลังคนของศุลกากร – จากปัญหาที่ไม่สามารถเพิ่มเติมกำลังคนของศุลกากรโดยเฉพาะที่ชายแดน จึงมีข้อเสนอแนะแนวทางการขอเพิ่มกำลังคนว่าควรต้องแยกส่วนงานและโครงสร้างการทำงานของหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการด่านชายแดนออกมาอย่างชัดเจน เพื่อให้ กพร. พิจารณาว่าเป็นหน่วยงานใหม่ ไม่ใช่การเสริมอัตราโครงสร้างเดิม

(7) National Single Window (NSW) - ปัจจุบันมีการพัฒนาระบบไปอีกขั้น คือ ให้หน่วยงานหลัก (ป่าไม้ ด่านตรวจพืช ปศุสัตว์) ตรวจสอบสินค้าจากนั้นแจ้ง Approve ในระบบ NSW ก่อน

หน่วยงานศุลกากรถึงจะสามารถตรวจปล่อยสินค้าออกจากพื้นที่ได้ ทั้งนี้ สินค้าบางรายการยังคงเป็นระบบกระดาษอยู่ จึงมีข้อเสนอแนะว่าควรมีโครงการพัฒนา NSW รายสินค้าให้สมบูรณ์ 100% สำหรับสินค้าหลัก

1) G2G มีการพัฒนาไปมากแล้ว โดยเหลืออีกไม่มี Form ก็สามารถเชื่อมโยงกันได้

2) B2G มีการพัฒนารายสินค้าในสินค้าหลัก เช่น ข้าว ยางพารา และน้ำตาล เป็นต้น

3) หน่วยงานแต่ละหน่วยงานจะต้องไปพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตที่มีความรวดเร็ว เพื่อที่จะสามารถเชื่อมโยง กับ NSW ในลักษณะ G2G อย่างสมบูรณ์

(8) โครงการสำคัญในอนาคต (Winning Project)

1) การพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าชายแดน ซึ่งอาจประกอบไปด้วยระบบบริหารจัดการสินค้า รถขนส่ง และคน เช่น

1.1) Hardware เช่น Electronic Equipment (E-Seal, X-Ray)

1.2) Software เช่น NSW ใบกำกับการเคลื่อนย้าย Manifest ทางบก ระบบฐานข้อมูล และ Data Field ที่สำคัญและต้องใช้ในการควบคุมระบบการขนส่งสินค้าชายแดน

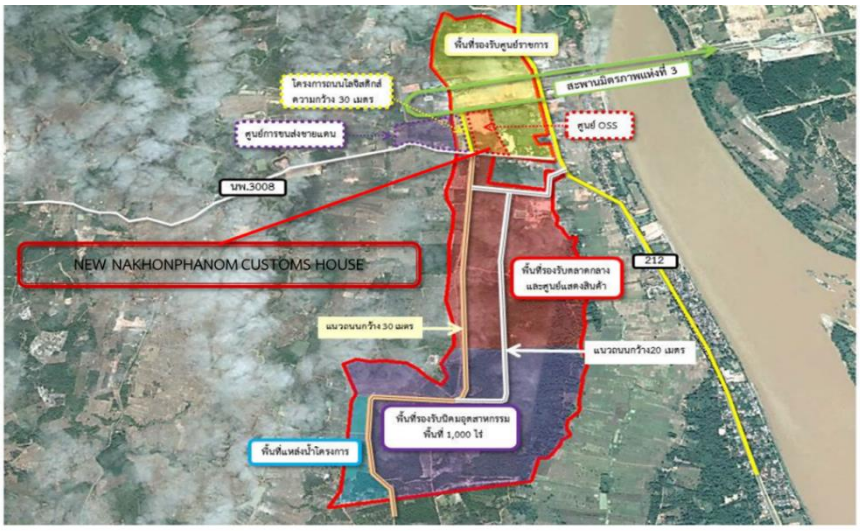
1.3) กฎระเบียบข้อกำหนด เช่น พรบ.อำนวยความสะดวกทางการค้า พรบ.ขนส่งทางบก

2) การพัฒนาระบบการขึ้นทะเบียนรถผ่านด่านชายแดน เช่น E-plate ที่สามารถระบุรายละเอียดรถทั้งหมด (ต้องร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบกและกรมศุลกากร โดยอาจใช้ฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกในการระบุข้อมูลรถ แต่ให้กรมศุลกากรเป็นผู้ดำเนินงานตรวจสอบรถ ซึ่งอาจต้องมีนโยบายในการปรับหน้าที่ความรับผิดชอบให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานกำกับรถขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (ประเทศละ 500 คันรวม ประมาณ 3,000 คัน)

3) การพัฒนาระบบการขึ้นตรวจสอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เช่น การบูรณาการข้อมูลใน **“ใบกำกับการเคลื่อนย้าย”** มีการผูกข้อมูลกับ **“ใบกำกับการขนส่งสินค้า”** รวมทั้งการออกแบบใบ Manifest ทางบก

3.2.2 การศึกษาดูงานด่านศุลกากรนครพนม

ด่านศุลกากรนครพนม ตั้งขึ้นตามกฎกระทรวงการคลัง เมื่อปี พ.ศ. 2481 เป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนกับ สปป.ลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน ระยะทางประมาณ 174 กิโลเมตร อยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง จุดผ่อนปรนการค้า 4 แห่ง โดยจุดผ่านแดนถาวรที่มีความสำคัญ ได้แก่ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ซึ่งเปิดให้บริการทุกวันระหว่างเวลา 06.00 – 22.00 น. ปัจจุบันมีโครงการในการพัฒนาเพื่อเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเตรียมพื้นที่ไว้ประมาณ 1,800 ไร่ สำหรับส่วนต่างๆ เช่น ตลาดกลางและศูนย์แสดงสินค้านิคมอุตสาหกรรม ศูนย์การขนส่งชายแดน ศูนย์ One Stop Service (OSS) และพื้นที่รองรับศูนย์ราชการเป็นต้น



รูปที่ 3.2-3 การเตรียมพื้นที่การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จ.นครพนม

ด่านศุลกากรนครพนม มีสถิติการค้าประมาณ 10,000 ล้านบาทต่อเดือน แต่ในระยะสั้นที่ผ่านมามีแนวโน้มจะทรงตัวจากการเพิ่มอัตราค่าใช้จ่ายการยกขนถ่ายตู้สินค้าใน สปป.ลาว ที่ส่งผลต่อต้นทุนและทำให้อัตราการส่งออกชะลอตัว สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นแผงวงจรที่มีต้นทางในประเทศจีนตอนใต้และประเทศเวียดนามตอนบน โดยมีปลายทางที่จังหวัดนครราชสีมา สำหรับการส่งออกจะเป็นสินค้าจำพวกอิเล็กทรอนิกส์และผลไม้ไปยังประเทศจีน สินค้าอีกส่วนหนึ่งเป็นแร่โปรแตสซึ่งเป็นสินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาว ผ่านไทยไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยท่าเรือแหลมฉบังและด่านชายแดนสะเดาในการนำสินค้าออก

บทสรุปจากการหารือและสอบถาม

(1) ต้องการให้มีการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 212 ที่มุ่งหน้าสู่สะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 3 ให้มีมาตรฐานสูงขึ้นเนื่องจากพบว่ามีการซ่อมทางอยู่ตลอดมาเป็นเวลาต่อเนื่องหลายปี

(2) ต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทาง R12 ใน สปป.ลาว ในช่วงผ่านเขาให้มีความสะดวกมากขึ้น เพราะเมื่อเทียบกันเส้นทาง R9 พบว่าเส้นทาง R12 มีระยะทางสั้นกว่ามาก

(3) ในพื้นที่ที่กันไว้สำหรับโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ไม่ต้องการให้มีชุมชนเข้ามาอยู่ในพื้นที่บริเวณดังกล่าว เพื่อลดปัญหาความยุ่งยากในการบริหารจัดการและเหตุผลด้านความปลอดภัย

(4) ประเด็นที่ต้องพิจารณาอย่างมาก คือ สินค้าผ่านแดน เนื่องจากประเทศไทยอาจไม่ได้รับผลประโยชน์ใดเลยจากสินค้ากลุ่มนี้

1) สินค้าขาเข้า – ศุลกากรสามารถเก็บภาษีสินค้ากลุ่มนี้ได้น้อยมากเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นสินค้าตามข้อตกลง FTA ที่มีการยกเว้นภาษี โดยจากข้อมูลพบว่าในมูลค่าการค้า 10,000 ล้านบาทต่อเดือนจะสามารถเก็บภาษีเป็นรายได้เข้าศุลกากรได้ประมาณ 25% เท่านั้น

2) สินค้าขาออก – ในลักษณะเดียวกับสินค้าขาเข้า ปัจจุบันพบว่ารายการสินค้าที่ยังมีการเก็บภาษีขาออก คือ ไม้ เท่านั้น

3) สินค้าระหว่างทางการขนส่งในประเทศไทย – เส้นทางถนนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยก็มิได้มีการเก็บค่าผ่านทาง ค่าเหยียบแผนดิน แต่กลับต้องใช้ภาษีประเทศในการซ่อมบำรุง

4) ภาษีจากการประกอบการ – บางส่วนที่อาจเก็บเป็นรายได้ให้กับประเทศได้ คือ ภาษีการค้า ซึ่งในอนาคตอาจเก็บได้น้อยลงหากบริษัทขนส่งไม่ได้จดทะเบียนในระเทศไทย

(5) อาจต้องระวังเรื่อง AFAS ที่มีบทเรียนจากการเปิดเสรีทางอากาศและทางเรือ ซึ่งจะต้องระวังเรื่องขนส่งทางบกระหว่างประเทศ ซึ่งอาจต้องกันพื้นที่ให้เป็นคนไทยเท่านั้นที่สามารถดำเนินการได้หรือถือหุ้นหลัก มิเช่นนั้น เมื่อผนวกกับการขนส่งผ่านแดน ประเทศไทยจะกลายเป็นทางผ่านโดยสมบูรณ์

(6) เนื่องจากการขนส่งสินค้าผ่านแดนมีทั้งเรื่องคน รถขนส่ง และสินค้า ซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม 7 หน่วยงาน ทำให้การขับเคลื่อนนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการชายแดนเป็นไปได้ยาก จึงมีข้อเสนอแนะที่จะจัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อเป็นผู้ตัดสินใจใน**ด่านชายแดน**ที่สามารถตัดสินใจได้ทั้ง 7 มิติ (ตัวอย่างในฮ่องกง – เส้นเจิ้น)

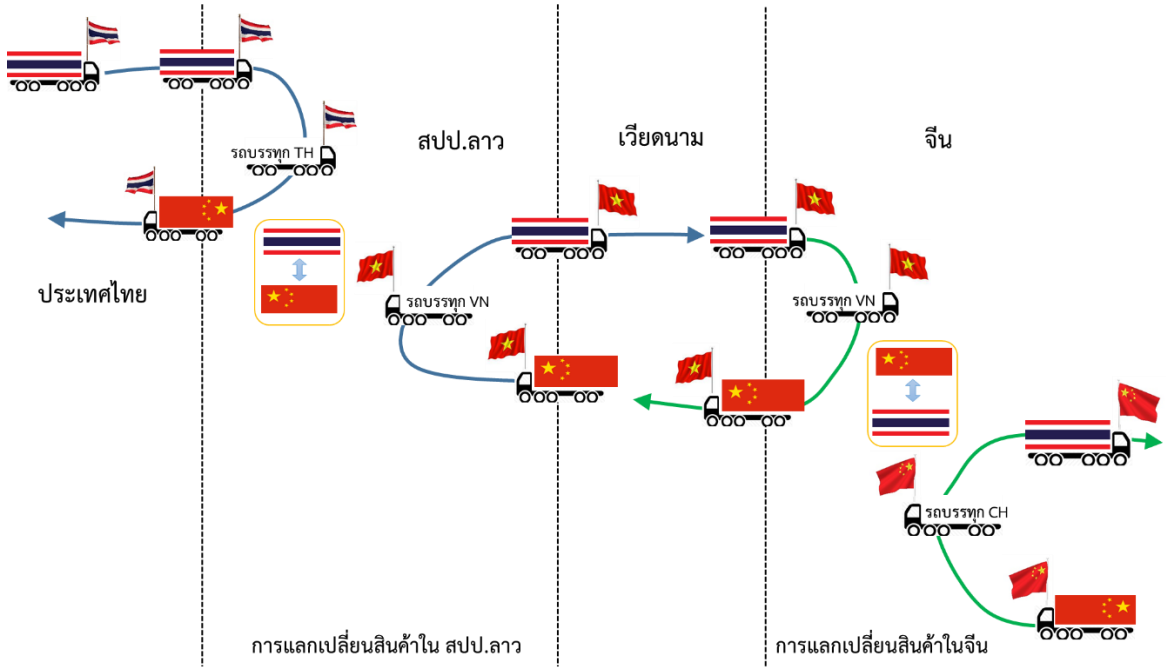
(7) สิ่งที่ศุลกากรนครพนมต้องเตรียมตัว คือ อัตราการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด และการรองรับสินค้านำเข้าจากนักลงทุนไทยที่ตั้งโรงงานใน สปป.ลาว และนำเข้ามาขายในประเทศไทย (SCG และ CP)

3.2.3 การศึกษาดูงาน บริษัท เจเอ็มไลน์เนอร์แอนด์ซัพพลาย จำกัด (JM Liner & Supply)

บริษัท JM Liner & Supply เป็นบริษัทผู้ให้บริการทางด้านการขนส่งนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทยไปยังจีน สปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา โดยการขนส่งสินค้าของบริษัทจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) รับบริการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกแบบเต็มคันรถโดยอาศัยรถหัวลากตู้คอนเทรนเนอร์ ไปยังประเทศ จีน สปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา โดยมีระบบการติดตาม (Tracking and Tracing) ในรถขนส่ง 2) เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้สดและแห้งทุกประเภท เช่น ทุเรียน มะม่วง ลำไย มังคุด กล้วย เงาะ มะละกอ มะพร้าว สับปะรด เป็นต้น

การดำเนินงานด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

ภาพรวมในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนจะมีรูปแบบการขนส่งโดยใช้รถไทยขนส่งสินค้าจากแหล่งกำเนิดสินค้า (Origin) ไปยังด่านชายแดนนครพนมไปยัง สปป.ลาว จากนั้นจะมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าด้วยการยกตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนรถหัวลากไปยังรถของประเทศเวียดนามซึ่งสามารถเดินทางในสปป.ลาว ได้ โดยในรถหัวลากของเวียดนามจะมีสินค้าของประเทศจีนเป็นสินค้าแลกเปลี่ยน จากนั้นสินค้าไทยจะเดินทางด้วยรถหัวลากเวียดนามผ่าน สปป.ลาว เข้าสู่ประเทศเวียดนาม (ฮานอย) และมุ่งหน้าสู่ชายแดนเวียดนาม – จีน เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าในประเทศจีน



รูปที่ 3.2-4 ภาพรวมในการขนส่งสินค้าทางถนนจากไทยไปจีน

ระบบโลจิสติกส์ผลไม้ไทยไปจีน

ผลไม้ที่เป็นที่ต้องการของประเทศจีนจะเป็นกลุ่มผลไม้เมืองร้อน เช่น ลำไย ทุเรียน ขนุน มังคุด เป็นต้น ซึ่งมีแหล่งกำเนิดบริเวณภาคตะวันออกและภาคเหนือของประเทศไทย มีปลายทางการขนส่งสินค้าที่ชายแดนเวียดนาม – จีน โดยผู้นำเข้าประเทศจีนจะเป็นผู้กำหนดช่องทางชายแดนที่จะนำเข้าผลไม้ เช่น ผิงเสียง (Pingxiang) และโหย่วยี้กวาน (Youyiguan) เป็นต้น การขนส่งสินค้าจะใช้เส้นทาง R12 จากนครพนม ผ่าน สปป.ลาว เข้าเวียดนามที่เมืองวินห์ ฮานอย ลางเซิน เข้าประเทศจีนตามด่านชายแดนที่กำหนด ก่อนขนส่งไปยังตลาดกลางค้าผลไม้ที่กวางเจา (ตลาดเจียงหนาน) ซึ่งเป็นตลาดกลางสำหรับกระจายผลไม้ในประเทศจีน ซึ่งในการขนส่งใช้เวลาจากภาคตะวันออกของไทยไปถึงชายแดนประเทศจีนรวมระยะเวลาประมาณ 17 - 22 ชั่วโมง ดังนี้

(1) เส้นทางในประเทศไทย คือ จันทบุรี – ปราจีนบุรี (304) – นครราชสีมา (ปักธงชัย) – นครพนม ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 - 8 ชั่วโมง

(2) เส้นทางใน สปป.ลาว – ใช้เส้นทาง R12 มีการยกตู้เปลี่ยนรถหัวลากเป็นรถเวียดนาม ซึ่งเดินทางเข้ามารับสินค้าใน สปป.ลาว จากนั้นจะเดินทางไปยังด่านจาลอ (ชายแดนสปป.ลาว – เวียดนาม) ใช้เวลา 3 - 4 ชั่วโมง (ล่าช้าตรงเส้นทางขึ้นเขา 17 กิโลเมตร ประมาณ 45 นาที)

(3) เส้นทางในประเทศเวียดนาม – การเดินทางจากจาล่อถึงผิงเสียง (ชายแดนเวียดนาม – จีน) มีระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 8 - 10 ชั่วโมง (นครพนม – ผิงเสียง ประมาณ 16 - 18 ชั่วโมง)

ประเทศจีนจะใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 45 ฟุต ในการขนส่งแทบทั้งหมดซึ่งต่างจากประเทศไทยซึ่งมีการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ที่ 20 และ 40 ฟุต (ทางบริษัทต่อตู้ขนาด 45 ฟุต ขึ้นใช้งานเองเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้นำเข้าสินค้าประเทศจีน) และประเทศไทยยังคงผูกระบบตู้คอนเทนเนอร์กับระบบสายเรือซึ่งมีการกำหนดระยะเวลาในการคืนตู้ ซึ่งสามารถงานกับประเทศทางด้านล่าง เช่น สิงคโปร์และมาเลเซียได้ แต่อาจไม่สามารถใช้ระบบนี้กับ CLMV และจีนได้

ระบบโลจิสติกส์ Hard Disk_Drive

ปัจจุบันเส้นทาง R9 มีการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (Hard disk Drive) ซึ่งมีแหล่งกำเนิดสินค้าทางภาคกลาง (Western และ Hitachi) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Seagate) โดยเดิมใช้เส้นทาง R12 แต่เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุระหว่างเส้นทางผ่านเขาสูงทำให้สินค้าเกิดความเสียหายจำนวนมากจึงเปลี่ยนเส้นทางมาใช้เส้นทาง R9 ซึ่งความปลอดภัยมากกว่า โดย HDD จากประเทศไทยจะถูกขนส่งไปประกอบ (Assembly) ที่ประเทศจีนตอนใต้ จากนั้นจะถูกส่งไปยังนครเฉิงตู เพื่อใช้การขนส่งทางรางในเส้นทางสายไหมผ่านคาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส และไปสู่ศูนย์กระจายสินค้าใหญ่ที่โปแลนด์ ซึ่งเป็นฐานในการกระจายสินค้าภายในยุโรป และมีปลายทางด้วยการขนส่งทางรางที่โนสเบริก ประเทศเยอรมัน รวมระยะทางในการขนส่งทางรางกว่า 11,000 กิโลเมตร แต่ใช้ระยะเวลาเพียง 16 วันเท่านั้น (เทียบกับการขนส่งทางเรือจากจีน-เยอรมันที่ต้นทางปลายทางเดียวกัน ซึ่งใช้เวลาประมาณ 2 เดือน) ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการที่ประเทศไทยมีแนวคิดที่จะทำ Land Bridge ในพื้นที่ทางภาคใต้ของประเทศหรือแม้แต่การที่จีนจะขนส่งทางถนนผ่าน R3A เพื่อลงมาใช้ท่าเรือในประเทศไทยหรือท่าเรือสิงคโปร์ส่งต่อไปยังยุโรปอาจเป็นทิศทางที่ไม่ถูกต้องมากนัก



ที่มา : http://www.oknation.net/blog/akom/2015/10/08/entry-1

รูปที่ 3.2-5 เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจีน – ยุโรป

ข้อเสนอแนะในการพัฒนา

(1) บริบทเดิมคือการขนส่งด้วยเส้นทาง EWEC ไปทางตะวันออกด้วยเส้นทาง R9 ไปยังดานัง อาจเป็นบริบทเดิมซึ่งเกิดได้ยากเนื่องจาก 10 ปี ผ่านมาพิสูจน์แล้วว่าท่าเรือดานังยังคงเป็นท่าเรือที่ไม่ได้รับการพัฒนาทั้งจากนักลงทุนหรือแม้แต่รัฐบาลเวียดนามเอง โดยในการขนส่งผ่าน EWEC ผ่าน สปป.ลาว และเวียดนามต่างมีจุดหมาย คือประเทศจีนเป็นสำคัญ ในทางกลับกันแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจในเส้น EWEC กลับมีทิศทางขยายตัวออกไปทางตะวันตกมากขึ้น คือ เศรษฐกิจการค้าที่เชื่อมโยงเมียนมา

(2) ประเด็นเรื่องระยะเวลาในการเปิด – ปิดด่านชายแดน มีข้อเสนอแนะให้กรมศุลกากรเปิดด่านในกรณีพิเศษเป็นฤดูกาล (Season) โดยพิจารณาตามฤดูการผลไม้เป็นหลักเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผลไม้ซึ่งเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายและต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง

(3) กรอบในการพัฒนาประเทศในอนาคตอาจต้องเป็นการ Look West ที่เชื่อมโยงเมียนมาและจีน

(4) รูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีความเป็นไปได้จากง่ายไปยาก คือ

1) การขนถ่ายสินค้า

2) การยกตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนหัวลาก – หางลาก

3) การเปลี่ยนหัวลาก

4) การขนส่งข้ามแดนโดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่าย

4. การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 2/3

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพมหานครครั้งที่ 2 จัดขึ้นในวันพุธที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 ที่โรงแรมรอยัลปริ๊นเซส หลานหลวง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 89 คน โดยมีวัตถุประสงค์ในการประชุมเพื่อนำเสนอผลจากการรวบรวมโครงการและการประเมินการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตรฯ ฉบับที่ 2 ผลการรวบรวมและประเมินดัชนีชี้วัดความสำเร็จตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 และการการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับบริบทและประเด็นที่มีความสำคัญในอนาคตเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินงานโครงการต่อไป โดยมีบทสรุปความคิดเห็นที่ได้รับ ดังนี้



รูปที่ 4-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 2/3

4.1 ประเด็นเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

(1) ภาพรวม แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 มุ่งเน้นไปในเรื่อง “การขนส่ง” มากเกินไป โดยหากพิจารณากรอบของคำว่า “โลจิสติกส์” พบว่ายังมีอีกหลายส่วนที่ต้องพัฒนา เช่น การบริหารจัดการ โซ่อุปทาน และเทคโนโลยี ซึ่งต้องผนวกเข้าไว้ในแผนถัดไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ แล้วเสร็จ

(2) ด้านโซ่อุปทาน ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ควรต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการ Supply Chain และมุ่งเน้นการพัฒนาไปที่ผู้ประกอบการกลุ่ม SMEs เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็น Trading Nation ด้วยรากฐาน SMEs

(3) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในการพิจารณาประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนาคตอาจต้องพิจารณาเชิง Demand Side มากกว่าเชิง Supply Side โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน่วยงานภาครัฐที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น การท่าเรือ และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

(4) ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ อาจต้องพิจารณามาตรการควบคุมการไหลของการขนส่งสินค้าที่จะเข้าสู่ประเทศไทยด้วย เช่น รถขนส่ง สินค้า และคน ที่จะเข้ามาดำเนินการและปฏิบัติงานในพื้นที่ประเทศไทย เป็นต้น

(5) ด้านการขนส่งทางลำน้ำ ตลอดระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พบว่าการขนส่งทางลำน้ำยังไม่มีแผนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยการใช้ประโยชน์จากลำน้ำยังมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองด้านอื่นๆ มากกว่าด้านการขนส่ง เช่น การระบายน้ำ การป้องกันน้ำท่วม และการเกษตร ปัญหาจากการขนส่งทางลำน้ำยังคงค้างคาและไม่ได้รับการแก้ไข เช่น ความสูงของสะพาน ความลึกร่องน้ำ และตะกอนลำน้ำ อีกทั้ง ในการขนส่งทางลำน้ำผ่านหลายจังหวัดซึ่งเกิดความซ้ำซ้อนในการกำกับดูแลและกฎระเบียบ ทั้งนี้ เสนอแนะให้มีการออกแบบระบบบริหารจัดการน้ำหรือการพัฒนาลำน้ำเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะสามารถตอบโจทย์ในหลายประเด็น เช่น เรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green) การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางลำน้ำ และ โดยในการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำจะต้องพิจารณาองค์ประกอบที่เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาให้ครบถ้วน เช่น

1) เส้นทางลำเลียงสินค้า : การพัฒนาความสะดวกและมาตรฐานของถนนเข้าสู่ท่าเรือลำน้ำต้องสูงพอสมควรเนื่องจากสินค้าส่วนมากเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก

2) ท่าเรือลำน้ำ พื้นที่หลังท่าเรือ และตลิ่ง : การพัฒนาพื้นที่ท่าเรือและกิจกรรมหลักท่าเรือให้มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์

3) ลำน้ำ : การพัฒนาความลึกร่องน้ำ ปริมาณน้ำ และสิ่งกีดขวางการขนส่ง

4) กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนด

(6) ด้านการพัฒนาด่านชายแดน ควรต้องพิจารณาความเชื่อมโยงกับประตูการค้าของประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้นเนื่องจากพบว่ามีหลายด่านชายแดนซึ่งประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างมาก แต่ในทางกลับกันประเทศเพื่อนบ้านกลับไม่มีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศไทยแต่อย่างใด

(7) ด้านการพัฒนาบุคลากร ปัญหาในการวางแผนด้านกำลังคนของกระทรวงแรงงานมีดังต่อไปนี้

1) การขาดฐานข้อมูลด้านกำลังคนเพื่อใช้ในการวางแผน Skill Needs เช่น จำนวนแรงงานในหมวดหมู่ต่างๆ และความเชี่ยวชาญที่ต้องการ เป็นต้น

2) ในการพัฒนาองค์ความรู้เรื่อง ERP และ MRP ในปัจจุบันถึงแม้จะมีผู้ที่สามารถใช้งานเป็นจำนวนมากแต่ยังขาดผู้ที่จะสามารถพัฒนาโปรแกรมเหล่านี้เพื่อนำไปใช้ในระดับ Supply Chain และ SMEs

3) ยังขาดบุคลากรกลุ่มครูสร้างครู (Train The Trainer) เนื่องจากในขั้นตอนการพัฒนาคนของกระทรวงแรงงานจะต้องทราบถึงจำนวน ความต้องการ และเป้าหมายในการพัฒนากลุ่มคน (ซึ่งตรงนี้ขาดฐานข้อมูล) จากนั้นต้องสร้างครู (ขาด Train The Trainer) และถึงจะสร้างคน เป็นขั้นตอนสุดท้าย

(8) ด้านการบริหารจัดการ จากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตลอดหลายปีที่ผ่านมาอาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐาน แต่ในด้านโครงสร้างการค้าและการบริหารจัดการขนส่งยังไม่มีความชัดเจน เช่น การบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานของประเทศไทยยังขาดการพิจารณาในมิติที่เชื่อมโยงกันเป็นภาพรวม โดยพบว่ามีหลายหน่วยงานทำหน้าที่กำกับท่าอากาศยาน เช่น การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กรมการบินพลเรือน บริษัทเอกชน และกองทัพอากาศ ซึ่งทำให้ขาดการบริหารจัดการแบบบูรณาการโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานในภูมิภาค

(9) ระบบ NSW ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานดูแลเรื่อง NSW แต่ก็มิได้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายในการพัฒนาระบบของหน่วยงานอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกับ NSW ดังนั้น ในการพัฒนาระบบ NSW ในระดับ B2G และ B2B อาจต้องมีองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับทิศทางใน การพัฒนาระบบเชื่อมโยงของแต่ละหน่วยงานให้มีความสอดคล้องและอยู่ใน Platform ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้อย่างสะดวก (ปัจจุบันพบว่าแต่ละหน่วยงานมีการพัฒนาระบบของตนเองเพื่อเชื่อมโยง NSW ของกรมศุลกากร แต่ยังขาดทิศทางและนโยบายในภาพรวมทำให้แต่ละระบบมีความแตกต่างกันและเพิ่มความยุ่งยากในการขอใบอนุญาต)

(10) ด้านตัวชี้วัด

1) ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการจำนวน 21 ตัว ถือว่ามากเกินไปที่ผู้บริหารจะใช้ในการพิจารณาความคืบหน้าและความสำเร็จของแผนงาน โดยควรพิจารณาใช้ตัวชี้วัดที่มีความสำคัญๆ จำนวนเพียง 3-4 ตัวชี้วัดเป็นตัวชี้วัดหลัก สำหรับตัวอื่นๆ กำหนดให้เป็นตัวชี้วัดรอง

2) การใช้ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการจากตัวชี้วัดของสากลหรือต่างประเทศ อาทิเช่น WTO อาจต้องพิจารณาความเหมาะสมของวิธีประเมินที่มีความสอดคล้องและสะท้อนรูปแบบการดำเนินงานของประเทศ

3) ตัวชี้วัด Trading Across Border เป็นตัวชี้วัดที่มีรูปแบบในการประเมินที่ค่อนข้างเฉพาะ (เป็นตัวชี้วัดที่ใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นโดยใช้ 2 รหัสฮาโมไนซ์เป็นตัวแทนสินค้าและใช้ประตูการค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังมาเป็นตัวแทนในการประเมินตัวชี้วัด Trading Across Border โดยไม่มีการแยกทางเรือและทางบก) โดยหากยังคงที่จะใช้ตัวชี้วัดตัวนี้ต่อเนื่องไปยังแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อาจต้องพิจารณาและทำความเข้าใจด้านรูปแบบการเก็บข้อมูล รูปแบบการประเมินตัวชี้วัด และความสามารถในการสะท้อนความเป็นจริงของตัวชี้วัด (อธิบายให้ชัดกว่านี้ว่าที่มีค่าลดลงเพราะอะไร /อธิบายว่าเป็นการยากที่จะเอาตัวนี้ออกเพราะหลายหน่วยงานของประเทศไปไทยใช้ตัวนี้ในการวัดหลายหน่วยงาน)

4) Time Release Study (TRS) เป็นตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการชี้วัดความสำเร็จในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่ 4 ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แต่ในการนำไปใช้ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อาจต้องระบุความชัดเจนตามพฤติกรรมของตัวชี้วัดเพิ่มเติม เช่น การรวบรวมค่าเป็นในลักษณะ “เวลา” มิใช่ “ลำดับ” และมีการประเมินค่าทุกๆ 2 ปี ตาม World Customs Organization (WCO) กำหนด ทั้งนี้จากพฤติกรรมของตัวชี้วัดดังกล่าวมีความเห็นว่าในการศึกษาเพื่อประเมินตัวชี้วัด TRS ไม่ควรถูกจัดอยู่ในกลุ่ม 2 (ตัวชี้วัดที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล แต่ยังขาดความสมบูรณ์ครบถ้วน หรือมีการเก็บดัชนีชี้วัดตัวอื่นทดแทน)

5) จากนโยบายของรัฐบาลผ่านสำนักงบประมาณ ประกอบกับการที่กรอบการค้าของไทยจะต้องเปลี่ยนแปลงไปสู่มาตรฐานในระบบสากลมากขึ้นและระบบโลจิสติกส์ก็จะต้องมีการพัฒนาเพื่อรองรับมาตรฐานที่สูงขึ้น ดังนั้น ในการพิจารณาตัวชี้วัดความสำเร็จในการพัฒนาระบบโลจิสติส์ของประเทศไทยมีความจำเป็นต้องใช้ตัวชี้วัดที่มีมาตรฐานในระดับสากลซึ่งนานาชาติเข้าใจและยอมรับ

6) ในการพัฒนาตัวชี้วัดความสำเร็จควรมีการรวมกลุ่มหรือจัดหมวดหมู่ตัวชี้วัดย่อยให้เหมาะสม รวมทั้งสร้างความเชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัดย่อยและตัวชี้วัดรายกลุ่มเข้ากับตัวชี้วัดในภาพรวมเพื่อประสิทธิภาพในการวัดผลที่ดีขึ้น ทั้งนี้ อาจพิจารณาตัวชี้วัดบางตัวที่เป็นตัวชี้วัดในลักษณะ Leading KPI มากกว่าที่จะเป็น Lacking KPI

7) National Single Window ควรชี้วัดผลที่ Outcome มากขึ้น ซึ่งในการวัดผลความสำเร็จของการพัฒนาระบบ NSW โดยเฉพาะอย่างยิ่งในลักษณะ B2G ที่เอกชนต้องประสานงานผ่านหน่วยงานรัฐเพื่อออกใบรับรองต่างๆ ตัวชี้วัดความสำเร็จที่แท้จริง เช่น **“ระยะเวลาที่ลดลง” “ปริมาณกระดาษที่ลดลง” และ “ขั้นตอนและความยุ่งยากในการสำแดงที่ลดลง”** เป็นต้น มิใช่ตัวชี้วัดเชิงระบบ เช่น จำนวนหน่วยงานที่สามารถเชื่อมโยงระบบ หรือปริมาณ Transaction ในการใช้งานที่เพิ่มขึ้น ซึ่งไม่ได้บอกนัยแห่งความสำเร็จที่แท้จริง

8) การกำหนดตัวชี้วัดในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ควรมุ่งเน้นตัวชี้วัดเชิงคุณภาพมากกว่าเชิงปริมาณ และหากต้องการให้สอดคล้องกับนโยบายของสำนักงบประมาณจะต้องใช้ตัวชี้วัดที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลด้วย หรือในบางหน่วยงานอาจต้องพัฒนาตัวชี้วัดขึ้นมาใหม่เพื่อใช้วัดผลในการพัฒนา

9) ในการวัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ควรวัดที่ Outcome เป็นหลัก เช่น ปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ต้นทุนที่ลดลง รายได้ที่เพิ่มขึ้น เวลาที่ลดลง ซึ่งเป็นตัวชี้วัดเชิงประจักษ์ที่ประเทศและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับผลอย่างแท้จริง

10) ตัวชี้วัดที่ใช้ในการวัดผลความสำเร็จในระดับ SMEs หรือ LSP ควรวัดที่รายได้และกำไรที่เกิดขึ้น มิใช่วัดผลในภาพรวมแค่ปริมาณสินค้า มูลค่าการนำเข้าส่งออกที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากได้สะท้อนความอยู่รอดของบริษัท

11) ในการวัดผลความสำเร็จและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อาจต้องพิจารณาในลักษณะของต้นทาง – ปลายทางการขนส่ง (O-D) มิใช่แค่พิจารณาเพียงที่ประตูการค้า เนื่องจากประตูการค้าเป็นเพียงจุดหนึ่งของทั้งเส้นทางการขนส่งเท่านั้น และการที่ประสิทธิภาพการดำเนินงานที่ประตูการค้าสูงเพียงอย่างเดียวอาจไม่ได้หมายความถึงความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้นหรือไม่ได้หมายถึงความสำเร็จในการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทาง

4.2 ประเด็นเกี่ยวกับบริบทการพัฒนาในอนาคต

(1) ภาพรวม ถึงเวลาที่ประเทศไทยจะต้องพัฒนากระบวนการในการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ด้วย **“ข้อมูล”** มากกว่า **“ความคิดเห็น”** จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องเร่งทุ่มงบประมาณเพื่อพัฒนาเรื่อง Logistics Big Data ที่มีความครอบคลุม สอดคล้อง และสามารถใช้ประโยชน์อย่างบูรณาการ

1) คำสำคัญที่ควรปรากฏในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 เช่น Look West, Green, Digital, Intermodal, Logistics ชายแดน และการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค เป็นต้น

2) ควรพัฒนาโลจิสติกส์ในสองมิติอย่างจริงจัง คือ **1) มิติการลดต้นทุน** ซึ่งเป็นหัวใจในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 1 และ 2 ที่ผ่านมา และ **2) มิติการเพิ่มรายได้** ซึ่งมีการกำหนดเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 แต่ในการดำเนินงานจริงยังไม่ได้ให้ความสำคัญมากนัก โดยเป็นประเด็นที่น่าจะต้องมีการพัฒนาอย่างจริงจังในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 เช่น การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการบิน และการผลักดันให้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์เป็นธุรกิจเพิ่มรายได้ของประเทศ เป็นต้น

3) ควรมีการศึกษาพิจารณาและกลั่นกรองแผนแม่บทของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อบูรณาการกับแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับถัดไป

(2) ด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศ

1) การพัฒนาฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ถือเป็นเรื่องสำคัญมากในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งฐานข้อมูลการขนส่งทางถนน เนื่องจากกว่า 80% ของการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบันเป็นการขนส่งทางถนน และจากแนวโน้มทางการค้าที่เดิมประเทศไทยมีคู่ค้าสำคัญคือสหรัฐอเมริกาและยุโรป ซึ่งต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำและอากาศเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันประเทศไทยมีโครงสร้างเศรษฐกิจผูกกับอาเซียนและจีน ซึ่งการขนส่งทางถนนกลายเป็นหมวดการขนส่งที่มีแนวโน้มสำคัญมากขึ้นในอนาคต โดยตัวอย่างข้อมูลที่สามารถใช้ในการพิจารณาเพื่อวางแผนด้านโลจิสติกส์ในอนาคต เช่น ต้นทาง – ปลายทางการขนส่ง (O-D) และการไหลของสินค้า (Commodity Flow) เป็นต้น ทั้งนี้ ในการพัฒนาการขนส่งทางบกจะเป็นตัวสะท้อนถึงการขับเคลื่อนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีได้อย่างมีนัยสำคัญ จากการที่ 80% ของการขนส่งอยู่ที่หมวดการขนส่งทางถนน (สามารถดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะ คือ (1) ลดสัดส่วนการขนส่งทางถนนลงจาก 80% โดยเพิ่มการขนส่งหมวดอื่น เช่น ราง ลำน้ำ ชายฝั่ง และ (2) พัฒนาการดำเนินงานด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพสูงสุด)

2) ควรมีการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการส่งทางบก เช่นเดียวกับใน Manifest สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือและทางเครื่องบิน หรือชุดข้อมูลที่เห็นความเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต ผู้รับขนส่ง ผู้นำเข้าส่งออก ตัวสินค้า และตัวรถขนส่ง เป็นต้น

3) ประเด็นหนึ่งที่ต้องพัฒนาต่อจากแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 คือ เรื่อง National Single Window (NSW) ซึ่งจากผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พบว่าการพัฒนาในส่วนของ G2G มีความคืบหน้าไปอย่างมากและสมบูรณ์มากแล้ว โดยมีความเป็นไปได้ว่าในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 จะพัฒนา NSW ในส่วนของ B2G และ B2B เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาอย่างแท้จริง และหน่วยงานหลักที่เป็นผู้กำกับดูแลอาจเปลี่ยนเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญโดยตรง เช่น กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เป็นต้น

4) ควรมีการใช้ประโยชน์จากระบบ e-Payment เพื่อความสะดวกในการทำธุรกรรมทางด้านการเงิน เนื่องจากกระบวนการทางการเงินด้านโลจิสติกส์จะมีผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหลายส่วนทั้งในและนอกประเทศ ซึ่งต้องทำธุรกรรมทางการเงินที่ค่อนข้างซับซ้อน โดยหากมีการปรับระบบให้สามารถทำธุรกรรมได้สะดวกมากขึ้นผ่านทางระบบ e-Payment ก็จะสามารถช่วยผู้ประกอบการได้มาก

(3) ด้านความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

1) ประเทศไทยควรมีการเตรียมแผนรองรับ NTB ตัวใหม่ของ EU คือ เรื่อง Green ซึ่งหากไม่รีบพัฒนาอาจจะต้องโดนการกีดกันเช่นเดียวกับเรื่องการบินและการค้ามนุษย์ อย่างที่ผ่านมา

2) ควรมีการพิจารณาเรื่อง Reverse Logistics รองรับการขนส่งสินค้าขากลับ เช่น สินค้าที่ด้อยคุณภาพจากประเทศเพื่อนบ้าน สินค้าอันตราย หรือของเสียที่เกิดจากการผลิต เพื่อนำกลับไปส่ง/ทำลายยังประเทศผู้ผลิต เป็นต้น

3) จากการพิจารณาบริบทตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีความเป็นไปได้ว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะเพิ่มเติมในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Green) และ*รถยนต์*ไฟฟ้า (Electric Vehicle: *EV*) จึงมีความเป็นไปได้ที่จะกำหนดประเด็นดังกล่าวไว้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 และหน่วยงานหลักที่เป็นผู้กำกับดูแลอาจเปลี่ยนเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญโดยตรง เช่น กระทรวงพลังงาน เป็นต้น

(4) นโยบายพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตก (Look West)

1) กว่า 20 ปีที่ประเทศไทยมีการพัฒนาพื้นที่ฝั่งตะวันออกทั้งภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีการลงทุนทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความสัมพันธ์ทางการค้า และความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ โดยเป้าหมายปลายทางของการขนส่งสินค้าของประเทศไทยอยู่ที่ประเทศจีนซึ่งเป็นแหล่งความต้องการใหญ่ของโลก แต่การขนส่งสินค้าจากไทยไปเพื่อไปจีนยังติดปัญหาใหญ่อยู่ที่ สปป.ลาว ซึ่งอาศัยข้อได้เปรียบจากการเป็นประเทศทางผ่านและสิทธิประโยชน์ทางภาษีกับจีน เพื่อการสร้างความยากลำบากในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีน

2) พื้นที่ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเมียนมาเริ่มเปิดประเทศและมีการผ่อนปรนในหลายๆ ด้าน โดยหากพิจารณาพื้นที่ของเมียนมาที่เชื่อมโยงกับประเทศไทยพบว่าเป็นแหล่งความต้องการใหม่ที่สำคัญ อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนและอินเดียซึ่งถือว่าเป็นแหล่งความต้องการที่สำคัญของโลกทั้งสองประเทศ

3) การเชื่อมโยงนโยบาย Look West เพื่อขยายภาพความร่วมมือระหว่างไทย – จีน และไทย – อินเดีย ด้วยการพัฒนานโยบาย Look West ร่วมกับ One Belt One Road กับประเทศจีน และเชื่อมโยงกับ BIMSTEC กับประเทศอินเดีย

4) การ Look West อาจพิจารณาการขนส่งทางน้ำร่วมด้วย โดยเป็นการขนส่ง**<u>ชายแดนผ่านท่าเรือ</u>** โดยอาศัยท่าเรือระนองเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (เป็นหนึ่งในนโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทย)

(5) ด้านการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ควรมีการพิจารณาบริบทการวิจัยพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ (รถบรรทุก) อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมเรือ อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (เพื่อลดการนำเข้าอุปกรณ์ เช่น GPS, RFID, Barcode ฯลฯ) และอุตสาหกรรมซอฟท์แวร์ที่เกี่ยวข้อง

(6) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) ประเด็นในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง ทางอากาศ และศุลกากร ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 พบว่ามีการอนุมัติงบประมาณเพื่อพัฒนาจำนวนมาก และน่าจะมีความคาบเกี่ยวด้านการลงทุนต่อเนื่องไปยังแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ในบางโครงการ จึงเป็นไปได้ว่าบริบทด้านโลจิสติกส์ในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อาจไม่ใช่เรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่จะเป็นเรื่องการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและการเจรจาเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานใช้งานได้ประโยชน์สูงสุด (เช่น เรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ) ซึ่งหากเป็นประเด็นด้านการเจรจาต่างๆ (AEC, AFAS, RCEP,

TPP) หน่วยงานหลักที่เป็นผู้กำกับดูแลอาจเปลี่ยนเป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญโดยตรง เช่น กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น

2) ในการพิจารณาด่านชายแดนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ไม่ควรพิจารณาเฉพาะด่านสำคัญในปัจจุบัน เช่น แม่สอด พุน้ำร้อน และระนอง เท่านั้น โดยจะต้องพิจารณาด่านอื่นๆ ที่มีแนวโน้มในการพัฒนาด้วย อาทิ ด่านสิงขร ที่สามารถเดินทางผ่านเมียนมาไปยังฝั่งอันดามันและเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลไปยังอินเดียได้

3) ในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ประตูการค้าทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ควรมีความเฉพาะเจาะจงลงไปในแต่ละประตูการค้า เนื่องจากสภาพการดำเนินงานและสภาพปัญหาในแต่ละประตูการค้ามีความแตกต่างกันตามโครงสร้างการดำเนินธุรกิจ และไม่สามารถพิจารณาในภาพรวมได้ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน กฎหมายกฎระเบียบ ระบบ ICT แม้กระทั่งเรื่องการพัฒนาคนให้มีความเหมาะสมในแต่ละประตูการค้า เป็นต้น

(7) ด้านนโยบายภาครัฐ

1) ทางภาคเอกชนต้องการความชัดเจน ความมั่นคง และความต่อเนื่อง ในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ เช่น หากมีนโยบายด้านรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ก็ควรมีเป้าหมายในการพัฒนาให้ชัดเจนว่าในการขนส่งทางรถบรรทุกจะต้องเปลี่ยนเป็นรถยนต์ไฟฟ้าร้อยละเท่าไหร่ ภายในปีไหน เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถปรับตัวได้ โดยอาจมีมาตรการด้านภาษีเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เอกชนหันมาใช้งานรถขนส่งแบบรถยนต์ไฟฟ้า ทั้งนี้ ภาคเอกชนเคยได้รับประสบการณ์ที่ไม่ดีจากนโยบายพลังงาน NGV ซึ่งภาครัฐสนับสนุนแต่ขาดความต่อเนื่องในระยะยาวส่งผลให้บางรายขาดทุนเป็นจำนวนมาก

2) ควรมีนโยบายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สอดรับนโยบายการพัฒนา New S Curve อย่างเป็นรูปธรรม

3) ในการเจรจาหรือดำเนินการเพื่อเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางถนนที่อนุญาตให้รถของประเทศเพื่อนบ้านสามารถเข้ามาดำเนินการ**ใน**ประเทศไทยได้ อาจต้องพิจารณาบริบทของประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้นโดยได้รับข้อมูลจากผู้ประกอบการ เช่น

3.1) สปป.ลาว เริ่มมีนโยบายกีดกันโดยมีการกำหนดให้ทุนจดทะเบียนในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ของบริษัทต่างชาติที่จะเข้าไปลงทุนด้านโลจิสติกส์สูงขึ้นมากเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการ สปป.ลาว หรือการจดทะเบียนในลักษณะการ่วมทุน ทำให้การเข้าไปลงทุนยากมากขึ้น

3.2) สปป.ลาว มีนโยบายลดภาษีในการซื้อรถบรรทุกของประเทศจีน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับการซื้อรถประเภทเดียวกันในประเทศไทยซึ่งต้องเสียภาษีเพิ่มขึ้น 4-5 แสนบาท ทำให้มีความเป็นไปได้ที่ผู้ประกอบการต่างชาติที่ลงทุนใน สปป.ลาว จะซื้อรถจีนใน สปป.ลาว และเข้ามาดำเนินการในประเทศไทย (หากมีการเปิดเสรีอย่างเต็มรูปแบบ) ซึ่งในการนี้เห็นได้ว่าประเทศไทยอาจเสียผลประโยชน์ทั้งในอุตสาหกรรมรถยนต์และลดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

3.3) หากมีการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รูปแบบในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เป็นไปได้ คือ การใช้รถคันเดียววิ่งผ่านทุกประเทศโดยใช้การเปลี่ยนคนขับรถในแต่ละประเทศ

4) กระทรวงพาณิชย์ควรเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทมากขึ้นในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อันเนื่องมาจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งของประเทศไม่ว่าจะทางบก ทางน้ำ และทางอากาศจะไร้ประโยชน์ทั้งหมดหากไม่มี **“สินค้า”** โดยกระทรวงพาณิชย์ต้องมีบทบาททอย่างมากในการสร้าง

ความได้เปรียบทางการค้าและควบคุมช่องทางการค้า (ประเทศไทยผลิตสินค้าได้แต่ขายไม่เป็นทำให้ระบบโลจิสติกส์ไม่ได้รับผลประโยชน์มากนัก) ซึ่งจะส่งผลกระทบด้านบวกต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างแท้จริง

(8) ด้านกฎหมาย กฎระเบียบ

1) การควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายเป็นสิ่งที่มีความสำคัญมากในอนาคต เนื่องจากประชาชนจะเกิดการต่อต้านสินค้ากลุ่มนี้มากขึ้นตามช่องทางข้อมูลข่าวสารที่ได้รับอย่างสะดวกมากขึ้น โดยในปัจจุบันถึงแม้ว่าจะมีการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายจากกรมการขนส่งทางบกซึ่งกำหนดให้รถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าอันตรายต้องติดอุปกรณ์ GPS และส่งข้อมูลการเดินรถให้กรมการขนส่งทางบกอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่มีระบบในการควบคุมสินค้าอันตรายในระดับคลังสินค้า ซึ่งที่ต้องดูแลควบคุมอย่างเข้มงวดเช่นกัน

2) ควรมีการพิจารณาประเด็นความซ้ำซ้อนของกฎหมายและการกำกับดูแล รวมทั้งกฎหมายที่การบังคับใช้ต้องอาศัยการตีความที่ขึ้นกับกับดุลยพินิจของหน่วยงาน เช่น เรื่องน้ำหนักในการบรรทุกและการขนส่งที่มีความไม่ชัดเจนระหว่าง พรบ.ขนส่ง และ พรบ.จราจร รวมทั้งหน่วยงานกำกับ เช่น ตำรวจจราจร กรมทางหลวง และกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น

3) การพัฒนาและจัดตั้งศาลที่ทำหน้าที่พิจารณาคดีพิพาทเรื่องการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะ โดยในปัจจุบันกรณีพิพาทดังกล่าวใช้กลไลผ่านศาลทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งอาจไม่ตรงประเด็นมากนัก

(9) ด้านการพัฒนาบุคลากร

1) ในการพัฒนาบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของภาคเอกชน อาจต้องมีการศึกษาและรวบรวมข้อมูลอย่างจริงจังเพื่อกำหนดความเชี่ยวชาญของกลุ่มบุคลากรที่ต้องการพัฒนาและการสร้างครู แต่หากมีความเร่งด่วนในการพัฒนาอาจใช้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการทำงานในแต่ละสายงานมาเป็นครูเพื่อพัฒนาบุคลกรในระยะเร่งด่วน (ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าในหมวดเรือยังขาดบุคลากรที่ทำงานเรื่อง Ship Planning และคนที่ทำงานในท่าเรือ)

2) บริบทด้านการพัฒนาคน จะต้องพิจารณาเชิงคุณภาพเทียบเท่านานาชาติ โดยยกตัวอย่างการพัฒนาด้านภาษาที่มีความสำคัญในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ 4 ภาษา ได้แก่ ภาษาไทย ภาษาอังกฤษ ภาษาคู่ค้า และภาษา IT เป็นต้น

(10) ด้านการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ มีแนวคิดในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) โดยจากสัดส่วนการขนส่งสินค้าด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 20:80 (สินค้า:สัมภาระผู้โดยสาร) ซึ่งพบว่าพื้นที่ว่างใต้ท้องเครื่องยังสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาธุรกิจใหม่ได้ แต่ทั้งนี้ยังคงต้องมีเรื่องพิจารณาในเชิงเทคนิคอีกพอสมควรหากต้องการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบ เช่น รอบการใช้งานของสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งค่อนข้างเร็วซึ่งจะต้องหาวิธีในการโหลดสินค้าที่เหมาะสม ข้อกำหนดของสินค้าที่สามารถใช้บริการได้ และมิติเชิงกฎหมาย เป็นต้น

(11) การพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ ควรมีการพิจารณาให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้เพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าในปัจจุบันโครงสร้างธุรกิจการขนส่งทางน้ำ (ทางทะเล) ทั้งผู้ให้บริการท่าเรือ สายเรือ ชิปปิ้ง และผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล กว่า 90% เป็นบริษัทข้ามชาติทั้งสิ้น โดยอาจมีนโยบายเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางทะเลในเส้นทางที่ยังคงมีศักยภาพ เช่น การขนส่งในพื้นที่อ่าวไทย และการขนส่งระยะสั้น (Short Sea Shipping) เป็นต้น และในการพัฒนาท่าเรือจะต้องส่งเสริมให้ท่าเรือของไทยเป็นจุดต้นทาง – ปลายทางของการขนส่ง มิเช่นนั้นสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยอาจขนส่งไปใช้บริการท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน

ดังบทเรียนจากท่าเรือในประเทศมาเลเซียที่สินค้าไทยถูกลากไปส่งออกที่ท่าเรือปีนังและพอร์ทคลัง โดยมีแนวนโยบาย เช่น

1) สินค้าที่ผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน : ส่งเสริมให้สินค้าที่ผลิตในประเทศ CLMV ขนส่งผ่านท่าเรือในประเทศไทย

2) สินค้าที่ผลิตในประเทศไทย : อาจทำในนลักษณะ Dry Port ในพื้นที่ยุทธศาสตร์หรือนิคมอุตสาหกรรม เพื่อดึงสินค้าที่ผลิตตามจุดต่างๆ ของประเทศเข้าสู่ท่าเรือ

(12) การพัฒนาระบบการประกันภัยไทย โดยควรมีการพัฒนาแผนระบบการประกันภัยด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความสอดคล้องกับการขนส่งหลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ (ทั้งตัวสินค้าและยานพาหนะ) เช่น ในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศยังไม่มีประกันตัวสินค้า มีแต่การประกันยานพาหนะ สำหรับการขนส่งหมวดอื่นๆ ทั้งทางเรือและอากาศการประกันภัยเป็นส่วนที่ต่างชาติเป็นผู้กำหนดและดำเนินการ

(13) ด้านโซ่อุปทาน การมุ่งเป้าพัฒนาห่วงโซ่อุปทานอาหารและห่วงโซ่อุปทานความเย็น (Cold Chain) โดยมีเหตุผลหลายประการ

1) ปัจจุบันประเทศไทยพึ่งพาการส่งออกเพียงอย่างเดียวไม่ได้อีกต่อไปโดยการท่องเที่ยวกลายเป็นบริการใหม่ที่ขับเคลื่อนประเทศไทย ซึ่งนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามามีความจำเป็นต้องบริโภคโดยเฉพาะอย่างยิ่งอาหารไทยซึ่งเป็นหนึ่งในสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว ซึ่งในการขนส่งอาหารที่เป็นสินค้าเน่าเสียง่ายจะต้องมีระบบบริหารการจัดการที่ดีเพื่อคงคุณภาพของอาหาร

2) แนวโน้มทางการผลิตอาหารและสินค้าเกษตรของไทยลดลงจากคนรุ่นใหม่ไม่ทำการเกษตร ดังนั้นในอนาคตอาจต้องพึงพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน (อาจต้องพิจารณา NSW และการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าด้วย)

3) ทั้งนี้ จากแนวโน้มท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นสวนทางกับกับการผลิตอาหารที่มีแนวโน้มลดลงและอาจต้องพึ่งพาการนำเข้าจากเพื่อนบ้าน จึงต้องมีการพัฒนาการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอาหารและห่วงโซ่อุปทานความเย็น (Cold Chain) อย่างเป็นระบบจากแหล่งผลิตวัตถุดิบจบถึงผู้บริโภค

(14) ด้านกลไกในการกำกับดูแล

1) กลไกในการกำกับแผนงานโครงการด้วย กบส. ควรมีการประชุมติดตามงานบ่อยครั้งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อสามารถติดตามความคืบหน้า แก้ไขปัญหา และตัดสนใจได้อย่างทันท่วงที

2) ในการดำเนินงานดำเนินงานเพื่อพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 สู่การปฏิบัติควรมีกลไกลต่างๆ ที่ทำหน้าที่กำกับดูแล อนุมัติโครงการ เฝ้าตรวจติดตามความคืบหน้า และประเมินผลการดำเนินงาน

3) ในการอนุมัติโครงการเพื่อให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ควรต้องมีการกลั่นกรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานเจ้าของโครงการ สศช. และสำนักงบประมาณ (ส่วนนี้คือ Context Evaluation ใน **C**IPP) โดยในแต่ละโครงการจะต้องสามารถสืบกลับได้ว่าจะส่งผลต่อดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ ได้อย่างไร

4) การให้หน่วยงานวิจัยพัฒนาเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนเรื่องโลจิสติกส์มากขึ้นโดยเสนอแนะให้พัฒนากลไกในการทำงานระหว่าง สศช. กับหน่วยงานภาคการศึกษาวิจัย เช่น วช. หรือ สกว.

และกำหนดให้เป็นหน่วยงานตรวจติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นในเชิงวิชาการ ลักษณะคล้ายการ Internal Audit ทุกๆ 2-3 เดือน

4.3 ประเด็นปัญหาที่ยังคงค้างคา

(1) ปัญหารถสองทะเบียนจากประเทศมาเลเซีย : ด้วยรูปแบบของผู้ประกอบการจากประเทศมาเลเซียที่สามารถจดทะเบียนรถขนส่งได้ทั้งสองประเทศ ทำให้สามารถเข้ามารุกรานตลาดบริการโลจิสติกส์ทางถนนของไทยแต่ในทางกลับกันก็ไม่อนุญาตให้รถไทยดำเนินการในประเทศมาเลเซีย โดยในโมเดลนี้เริ่มถูกเอาไปใช้กับประเทศเพื่อนบ้าน CLMV และหากปล่อยให้เป็นไปในลักษณะนี้ต่อไปในที่สุดอาจกลายเป็นว่ารถของไทยจะไม่สามารถเข้าไปวิ่งในประเทศเพื่อนบ้านได้เลย

(2) การต่อสัญญาที่ ICD ลาดกระบังและการต่อสัญญาผู้ให้บริการท่าเรือแหลมฉบัง

5. การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (ภาคตะวันออก)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคตะวันออก จัดขึ้นในวันพฤหัสบดีที่ 24 พศจิกายน พ.ศ. 2559 ที่โรงแรมการ์เด้น คลิฟ รีสอร์ท แอนด์ สปา พัทยา จ.ชลบุรี ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 28 คน โดยมีเนื้อหาโดยสรุป ดังนี้



รูปที่ 5-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นภาคตะวันออก

5.1 ความสำคัญของภาคตะวันออกกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาคตะวันออกถือเป็นพื้นที่ประตูการค้าหลักของไทยกับโลกภายนอกโดยมีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

(1) ประตูการค้าทางบก ประกอบไปด้วยเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2 เส้นทาง ได้แก่

1) **เส้นทาง R1 :** กรุงเทพฯ – สระแก้ว - พนมเปญ – โฮจิมินท์ - วังเตา
2) **เส้นทาง R10 :** เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย (ตราด) – กัมพูชา – เวียดนาม

(2) ประตูการค้าทางน้ำ (ยกตัวอย่างเช่น)

1) ท่าเรือภายใต้การกำกับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย : ท่าเรือแหลมฉบัง

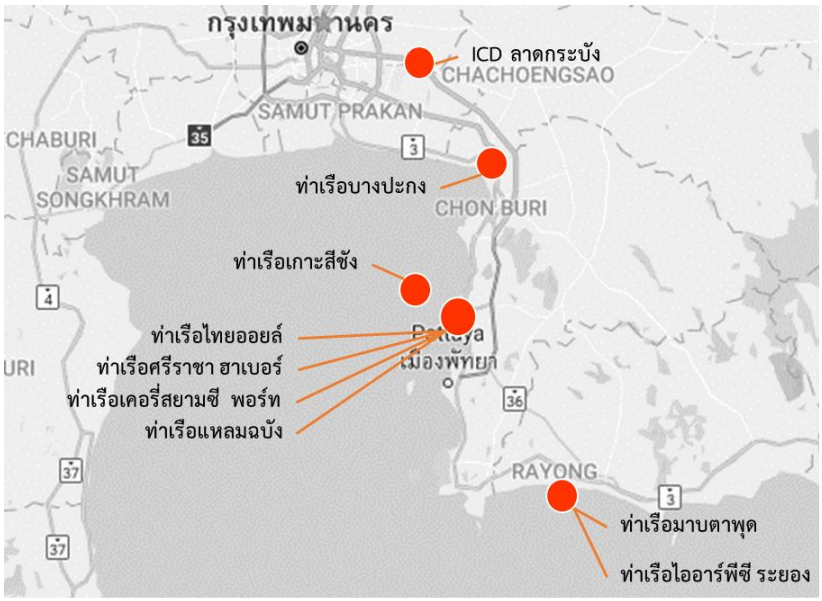
2) ท่าเรือภายใต้การกำกับของการกองทัพเรือ : ท่าเรือมาบตาพุด

3) ท่าเรือเอกชน : ท่าเรือเกาะสีชัง ท่าเรือไทยออยล์ ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท และท่าเรือไออาร์พีซีระยอง เป็นต้น

(3) ประตูการค้าทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าอากาศยานตราด และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (พื้นที่ใกล้เคียง)



รูปที่ 5.1-1 เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทางภาคตะวันออกของไทย



รูปที่ 5.1-2 ประตูการค้าทางน้ำทางภาคตะวันออกของไทย

<u>เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว</u>

มีเป้าหมายในการเป็น **"ศูนย์อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ"** โดยเป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง อีกทั้งตั้งอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญในการขนส่งสินค้าไปยังพนมเปญและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินกิจการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต – โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น เป็นต้น

<u>เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด</u>

มีเป้าหมายในการเป็น **"ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ และศูนย์กลางให้บริการการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค"** เนื่องด้วยตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 340 กิโลเมตร) รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) (ประมาณ 250 กิโลเมตร) อีกทั้งมีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) ซึ่งมีการลงทุนจากต่างชาติ เช่น โรงงานรถยนต์เกาหลี (Hyundai) โรงงานผลิตลูกวอลเล่ย์บอล (Mikasa) และผลิตสายไฟในรถยนต์ (Yazaki) จากญี่ปุ่น เป็นต้น

<u>นิคมอุตสาหกรรมและแหล่งผลิตสินค้า</u>

ในพื้นที่ภาคตะวันออกยังมีนิคมอุตสาหกรรมรายล้อมมากมาย อาทิเช่น

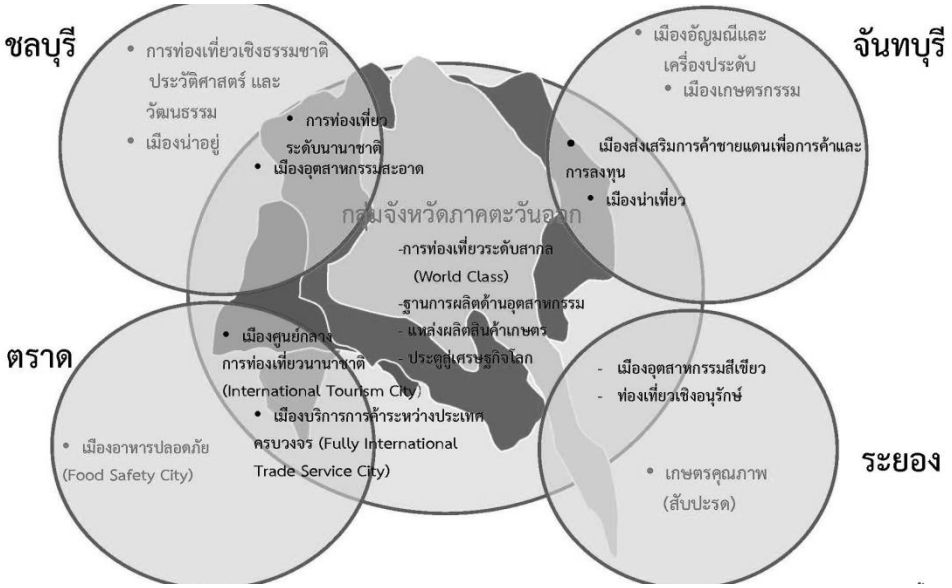
(1) จังหวัดชลบุรี : นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (แหลมฉบัง)

(2) จังหวัดฉะเชิงเทรา : นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ นิคมอตสาหกรรมเกตเวยซิตี้ นิคมอุตสาหกรรม TFD

(3) จังหวัดระยอง : นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุต นิคมอุตสาหกรรมตะวันออก นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมเอเซีย นิคมอุตสาหกรรมอาร์ไอแอล

<u>(ร่าง) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก (2561 - 2564)</u>

มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนา คือ **"การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับสากล แหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ อุตสาหกรรมและชุมชนอยู่ร่วมกันอย่างสมดุลและยั่งยืน"** และกำหนดบทบาทของแต่ละจังหวัดในการพัฒนา ดังแสดงในรูปที่ 5.1-3



รูปที่ 5.1-3 ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

<u>โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)</u>

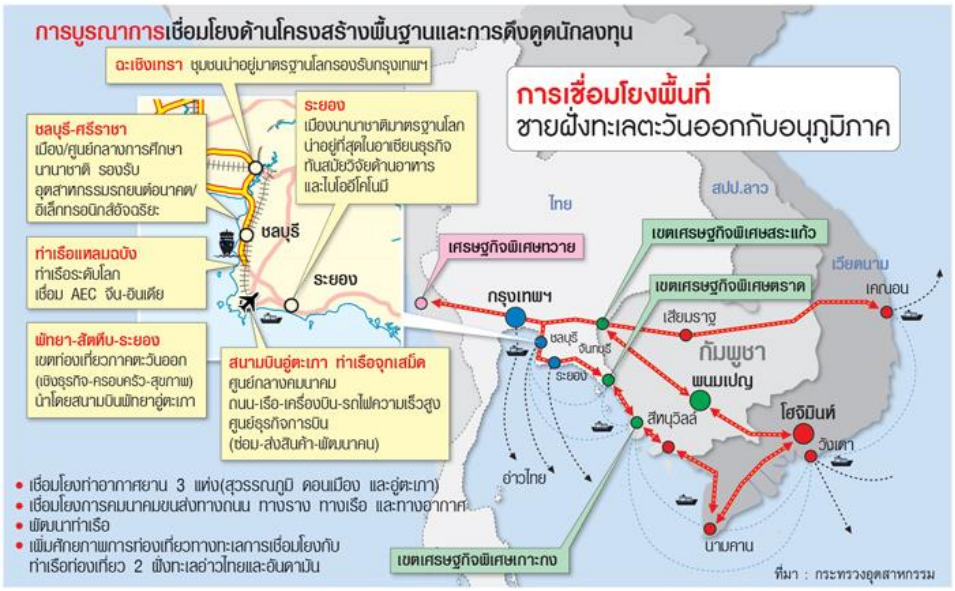
จากร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ครอบคลุมการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ 3 จังหวัด ประกอบด้วยฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดย พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าวมีโครงสร้างที่สำคัญคือ การจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก ให้สิทธิการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ของคนต่างด้าว โดยให้เช่าที่ดิน 50 ปี และต่ออายุได้อีก 49 ปี และอนุญาตให้นำช่างฝีมือ ผู้บริหารระดับสูงที่เป็นบุคคลต่างด้าว และครอบครัวมาพักในประเทศไทย การให้สิทธิลดหย่อนภาษีอากร รวมถึงให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับ พ.ร.บ. ว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งมีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นองค์กรประสานงานขับเคลื่อนโครงการจัดการพื้นที่ ส่งเสริมการดึงดูดนักลงทุน ส่งเสริมการให้บริการ One Stop Service และสามารถใช้อำนาจอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยสรรหาเลขาธิการขึ้นมาทำหน้าที่และเป็นผู้อนุมัติคำขอต่างๆ และจัดตั้งการพัฒนาพื้นที่ รวมถึงจัดตั้งกองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อเป็นทุนกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและยกระดับท้องถิ่น ขณะเดียวกันรัฐบาลได้อนุมัติแผนลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออกครั้งใหญ่ รวม 62 โครงการ วงเงิน 309,755 ล้านบาท ครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่งได้แก่

(1) ทางอากาศ การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบแห่งที่ 3 พร้อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน

(2) ทางเรือ พัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเป็นท่าเรือเฟอร์รี่ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 พัฒนาท่าเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด

(3) ทางถนน สร้างมอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ – ชลบุรี – พัทยา – มาบตาพุด โครงการปรับปรุงถนนบริเวณอู่ตะเภา และมาบตาพุด โครงการปรับปรุงถนนบริเวณอู่ตะเภาและถนนเลียบชายฝั่งทะเลในพื้นที่จังหวัดระยองและชลบุรีและโครงการสร้างเส้นทางถนนสายแหลมฉบัง – นครราชสีมา

(4) ทางราง โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – พัทยา – ระยองโครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมท่าเรือจุกเสม็ด โครงการรถไฟรางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟที่อู่ตะเภา และพัฒนาระบบรางเพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกทั้งหมด นอกจากนั้น



รูปที่ 5.1-4 โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

5.2 บทสรุปการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา

(1) ด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศฉบับที่ 12 เกี่ยวกับความยั่งยืนในการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งความยั่งยืนนี้หมายความถึงความสามารถในการดำเนินการได้เองด้วยผู้ประกอบการไทยมิใช่การยึดจูกต่างชาติดำเนินการ โดยในธุรกิจโลจิสติกส์ปัจจุบันถูกต่างชาติเข้าครอบงำเป็นอย่างมากและหากปล่อยไปโดยไม่มีมาตรการใดๆ ประเทศไทยอาจสูญเสียความยั่งยืนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในอนาคต จึงต้องมีมาตรการเข้มข้นในการส่งเสริม LSP ไทยทั้งขนาดใหญ่ และ SMEs ให้มีความสามารถในการแข่งขันได้เพื่อค้านอำนาจกับบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาดำเนินการ

(2) ด้านการวิจัยพัฒนา เพื่อความยั่งยืนในการพัฒนาด้านต่างๆ ของโลจิสติกส์ จึงควรมีนโยบายด้านวิจัยพัฒนา (Research and Development) เพื่อสร้างองค์ความรู้และเทคโนโลยีโลจิสติกส์ ลดการนำเข้า และลดความเสี่ยงในการใช้เทคโนโลยีของต่างประเทศ

(3) ด้านกฎหมาย ประเด็นด้านกฎหมายที่ควรมีการพัฒนา คือ ด้านการค้าชายแดน ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศด้านการส่งเสริมพานิชนาวี และด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

(4) การขนส่งทางถนนและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ข้อมูลยังขาดความเชื่อมโยงกันอย่างมากเมื่อมีการเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งทางเรือและทางอากาศ ซึ่งข้อมูลมีความเชื่อมโยงตั้งแต่ผู้ผลิต สินค้า ผู้ขนส่ง ผู้นำเข้า/ส่งออก และข้อมูลสายเรือ/สายการบิน ฯลฯ อีกทั้ง ในประเทศยังคงมีปัญหาค้างคาเรื่องน้ำหนักบรรทุกซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนตกเป็นจำเลยของสังคมมาโดยตลอด โดยให้ข้อมูลว่ามีผู้ประกอบการบางรายที่มีการขนส่งเกินน้ำหนักซึ่งทำลายถนน รวมทั้งทำลายโครงสร้างราคาการให้บริการขนส่งทางถนนด้วย ทั้งนี้ อาจต้องแก้ไขปัญหาอย่างบูรณาการตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา รวมทั้งมาตรการลงโทษและการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจังเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างถาวร ประเด็นด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศอาจต้องพิจารณาความเหมาะสมและประเด็นต่างๆ ที่ครบถ้วนทั้งสองทิศทาง คือ รถขนส่งของไทยที่ไปวิ่งในประเทศเพื่อนบ้าน และรถขนส่งของประเทศเพื่อนบ้านที่เข้ามาวิ่งในประเทศไทย เช่น น้ำหนักในการขนส่ง ประเภทรถ เส้นทางการขนส่ง การกำกับดูแล (การบังคับติด GPS)

ค่าผ่านทาง และการลงโทษ เป็นต้น และมีการเสนอให้มีเส้นทางรถบรรทุก (Truck Route) ในบางเส้นทางหรือบางพื้นที่ เช่น พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และ EEC เป็นต้น โดยเส้นทางที่สร้างขึ้นพิเศษนี้อาจมีมาตรฐานในการรับน้ำหนักสูงขึ้นและมีการเก็บค่าใช้บริการ

(5) บริบท EEC ในการพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 อาจต้องพิจารณาบริบทเรื่อง EEC อย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทและแผนการพัฒนาในพื้นที่อู่ตะเภาทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีข้อมูลในการพัฒนาในปัจจุบัน ดังนี้

1) พื้นที่อู่ตะเภาอยู่ในความดูแลของกองทัพเรือ ซึ่งแต่เดิมเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางการทหารแต่เมื่อบริบทเชิงการทหารเปลี่ยนไปทำให้พื้นที่อู่ตะเภาถูกปรับบทบาทเป็นพื้นที่เชิงเศรษฐกิจมากขึ้น โดยมีโครงการ ECC ซึ่งเป็นกรอบการพัฒนาหลักในพื้นที่

2) การพัฒนาท่าอากาศยาน – กระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือ มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ 3 ที่มีเป้าหมายการดำเนินงาน 3 ระยะ ดังนี้

2.1) ระยะที่ 1 (ปี 2558 – 2560) การเพิ่มศักยภาพการรองรับผู้โดยสารเป็น 3 ล้านคนต่อปีโดยใช้อาคารผู้โดยสารที่มีอยู่เดิมและอาคารใหม่ที่จะสร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2559

2.2) ระยะที่ 2 (ปี 2561 – 2563) การเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับผู้โดยสารเป็น 5 ล้านคน (ภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือเท่านั้น) โดยการเพิ่มการดำเนินการเชิงพาณิชย์ในฝั่งตะวันตกให้มากขึ้น หากกองทัพเรือเห็นชอบ

2.3) ระยะที่ 3 (ปี 2563 เป็นต้นไป) การศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Landside และ Airside) และสิ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาขีดความสามารถของ ท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้รองรับการเติบโตของกิจการการบินในอนาคต

(6) ด้านโซ่อุปทาน ภาคอุตสาหกรรมและการผลิต ยังคงมองเรื่องโลจิสติกส์เป็นต้นทุน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งมีต้นทุนสูง และต้องการให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติก์ลดลงด้วยการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ โดยเสนอแนะให้มีการเชื่อมโยงระบบรางเข้าสู่แหล่งผลิตสินค้าในลักษณะ Container Yard หรือ Dry Port เพื่อเป็นจุดรับส่งสินค้าระหว่างแหล่งผลิตกับประตูการค้า

(7) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) ในการลงทุนภาครัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ควรมีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้ชัดเจน เนื่องจากประเทศไทยมีงบประมาณจำกัดในการพัฒนาจึงควรรีบพัฒนาในประเด็นที่สำคัญก่อนเป็นลำดับแรก นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางภายในประเทศที่ภาครัฐให้ความสำคัญในปัจจุบัน ภาครัฐควรพิจารณาความเชื่อมโยงการขนส่งระบบรางไปยังต่างประเทศเพื่อรองรับการขนส่งในอนาคตด้วย โดยต้องพิจารณาในหลายด้าน เช่น ความเชื่อมโยงของเส้นทาง ขนาดและมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน รูปแบบการเดินรถระหว่างประเทศ พื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า รูปแบบการให้บริการ ผู้ดำเนินการขนส่ง และกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ เป็นต้น

2) การพัฒนา Supply Side ด้านการบินในช่วง 5 – 10 ปีข้างหน้า พบว่ามีความสามารถในการรองรับความต้องการมากขึ้นจากสนามบินอู่ตะเภาและสุวรรณภูมิเฟสสอง แต่ทั้งนี้อาจต้องพิจารณาในด้าน Connecting ระหว่างสนามบินให้เกิดความเชื่อมโยง และการพิจารณา Demand Side ว่าจะกำหนดทิศทางเป็นไปในลักษณะใด โดยพบว่าปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินยังคงตอบสนองเรื่องการขนส่งผู้โดยสารเป็น

หลักจนประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค แต่ในด้านการขนส่งสินค้ากลับพบว่าแทบไม่มี Direct Flight ในลักษณะการขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย โดยสิ่งที่ควรพัฒนาเพิ่มเติม คือ การวางแผนบูรณาการเพื่อวางเป้าหมายในการพัฒนาสนามบิน เช่น สนามบินดอนเมืองสำหรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิสำหรับการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ และสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบิน Multi-Purpose เป็นต้น

(8) การขนส่งทางราง เพื่อที่จะผลักดันและส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางราง ภาครัฐอาจต้องมีมาตรการและนโยบาย (Soft Policy) ที่เหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นทางรางและทางน้ำ ยกตัวอย่างเช่น บางประเทศที่มีมาตรการด้านภาษีเมื่อใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ เป็นต้น

(9) การขนส่งทางลำน้ำ (แม่น้ำบางปะกง) มีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจค่อนข้างมาก เช่น ร่องน้ำตื้นเขิน มีแรงต้านจากกลุ่มอนุรักษ์เมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือ ความสูงของสะพานที่เรือไม่สามารถผ่านได้ และการมีประตูน้ำตลอดเส้นทาง เป็นต้น

(10) ด้านนโยบายและการวางแผน

1) ภาครัฐควรมีมาตรการพิเศษเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนของไทยบ้าง เนื่องจากประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจหลายด้านทั้งเรื่องการต่อต้านจากชุมชน การกำหนดเขตผังเมืองที่ทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ธุรกิจได้ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งถนนและราง ซึ่งเอกชนต้องรอและหวังให้ภาครัฐมาช่วยพัฒนา ทั้งนี้มีความเห็นว่านอกจากพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาของภาครัฐ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ EEC ในพื้นที่อื่นๆ ก็ต้องการการพัฒนาและภาครัฐควรให้ความสำคัญด้วยเช่นกัน

2) หาก EEC มีความสำคัญจริงควรมีการทำแผนแม่บทการพัฒนา EEC (ปัจจุบันมีการทำ พรบ. EEC ที่บูรณาการในมิติของงบประมาณ) เพื่อสร้างความสอดคล้องด้านระยะเวลาในการพัฒนาโครงการต่างๆ โดยต้องพิจาณาการพัฒนาทางราง ทางถนน ทางอากาศ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม ให้สอดคล้องกันและส่งเสริมกัน อีกทั้งภาคเอกชนจะสามารถใช้แผนดังกล่าวในการเตรียมความพร้อมด้านการให้บริการและสื่อสารต่อไปยังฝั่ง Demand Site (ลูกค้า) ให้เกิดการขยายผลในวงกว้างมากขึ้น

3) รัฐบาลควรมีนโยบายและแผนในการบูรณาการการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด อาทิเช่นการบูรณาการการขนส่งทางน้ำ (ท่าเรือ) และการขนส่งทางอากาศ (ท่าอากาศยาน) ที่ในปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานต่างอยู่ภายใต้การกำกับของหลายหน่วยงานที่มีแผนการพัฒนาเป็นของตนเองและยังขาดการพิจารณาประโยชน์ในภาพรวม

(11) ด้านอื่นๆ การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีโครงการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและควรต้องพิจารณาประกอบการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ได้แก่

1) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator : SRTO) โดยต่อเชื่อมเส้นทางรถไฟจากสถานีแหลมฉบังระยะทางประมาณ 4.3 กิโลเมตรเข้าไปภายในท่าเรือ ซึ่งจะลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในท่าเรือและลดจำนวนรถบรรทุกบนโครงข่ายถนน ช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงาน ส่งเสริมการใช้รางในท่าเรือ เชื่อมหมวดการขนส่งทางถนน ทางราง และท่าเรือเข้าด้วยกัน โครงการ SRTO ในระยะแรก (ปีดำเนินการ 2559 – 2560) จะก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) และติดตั้งรางรถไฟจำนวน 6 พวงราง สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละ 2 ขบวน รวม 12 ขบวน ในเวลาเดียวกัน พร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ซึ่งสามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้ง 6 รางในเวลาเดียวกัน โดยมีเป้าหมายที่จะ

บรรจุขนถ่ายสินค้าในแต่ละขบวนได้แล้วเสร็จ 1 ชั่วโมงต่อขบวนจากเดิมประมาณ 2.5 ชั่วโมง ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ 2 ล้าน TEU ต่อปี

2) โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านอุปสงค์และอุปทานของการให้บริการบรรจุและขนส่งสินค้า คัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD: Inland Container Depot) รองรับท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) รวมทั้งออกแบบรายละเอียดเบื้องต้นและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือและพัฒนาพื้นที่สำหรับรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) คาดว่าการศึกษาดังกล่าวจะแล้วเสร็จภายในปี 2559

3) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเรือ A) ด้วยการติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและปั้นจั่นจัดเรียงตู้สินค้าในลานกองเก็บตู้สินค้า เพื่อให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้สูงถึง 300,000 TEU ต่อปี

6. การประชุมรับฟังความคิดเห็นและสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคใต้

6.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคใต้จัดขึ้น วันพุธที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ณ ห้องทานตะวัน ชั้น 2 โรงแรมบุรีศรีภู บูติกโฮเต็ล หาดใหญ่ ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 33 คน โดยมีเนื้อหาสรุป ดังนี้

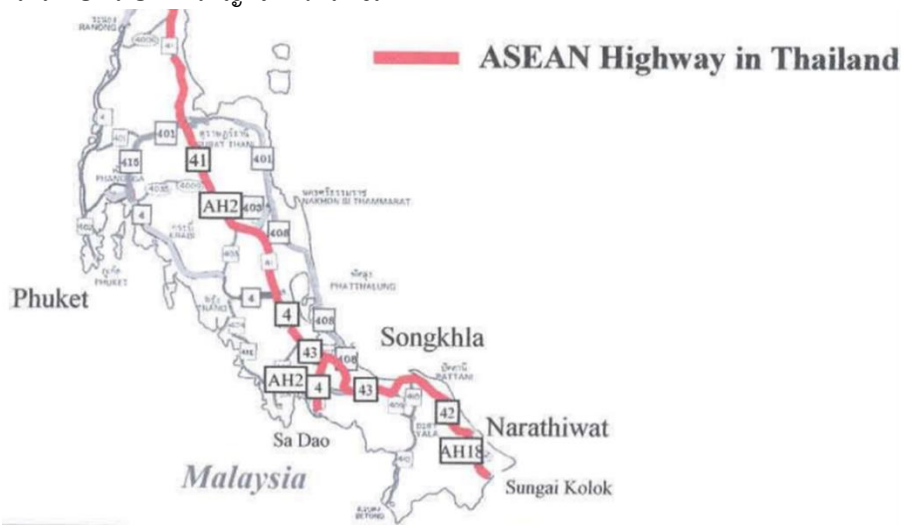


รูปที่ 6.1-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นภาคใต้

6.1.1 ความสำคัญของภาคใต้กับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาคใต้ ถือว่าเป็นภูมิภาคที่การค้าขายที่มีมูลค่าสูงสุดในประเทศไทย เนื่องจากมีชายที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ในภาคใต้ตอนล่าง และส่วนภาคใต้ตอนบนมีชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมา รวมถึงลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นพื้นที่ทะเล ทำให้เกิดการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง โดยมีท่าเรือชายฝั่งมากมาย รวมถึงการขนส่งทางรางเพื่อส่งต่อไปยังประเทศมาเลเซียได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเสร็จสมบูรณ์ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ ถือได้ว่าภาคใต้มีความพร้อมและสมบูรณ์ในด้านต่างๆ มากที่สุด ซึ่งการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมีดังนี้

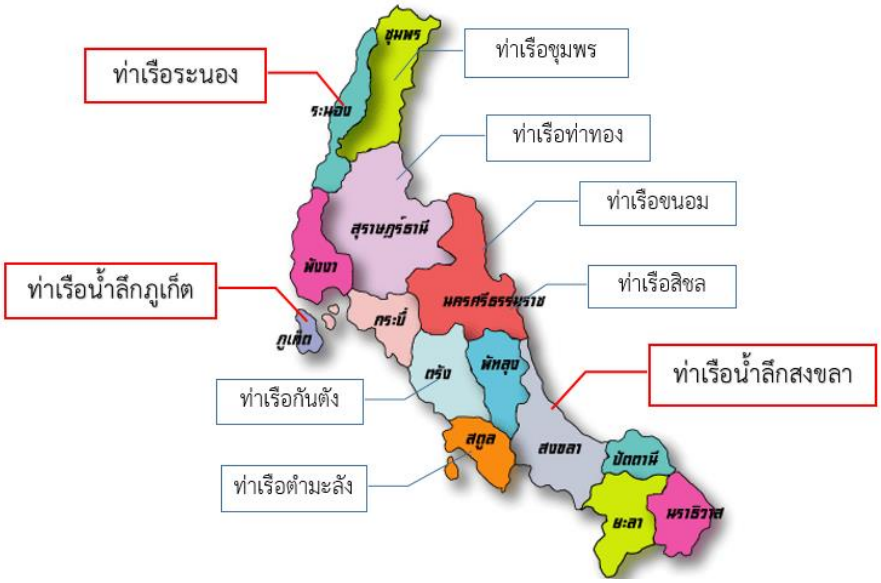
(1) การขนส่งทางทางบก อาศัย 2 เส้นทาง ได้แก่ ถนน Asean Highway หมายเลข 2 (AH2) จากมาเลเซียเข้าด่านสะเดา ขึ้นเหนือ จนไปถึง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และเชื่อมต่อเข้าสู่ประเทศเมียนมา และถนน Asean Highway หมายเลข 18 (AH18) เชื่อมโยงจาก อำเภอสุไหงโกลก (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) จังหวัดนราธิวาส ถึง อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา



รูปที่ 6.1-2 เส้นทางถนน AH2 และ AH 18 ในภาคใต้

ทางด้านด่านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียมากมาย เช่น ด่านสะเดาที่มีมูลค้ารวมในปี พ.ศ. 2558 สูงถึง 324,934.02 ล้านบาท ด่านปาดังเบซาร์ที่มีมูลค่าการค้า 154,617.66 ล้านบาท รวมถึงด่านที่สำคัญอื่นๆ เช่น ด่านเบตง ด่านสุไหงโกลก การพัฒนาประตูการค้าทางถนนภาคใต้ได้มีโครงการก่อสร้าง มอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ – สะเดา เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างไทย – มาเลเซีย และแก้ปัญหาการจราจรที่ติดขัด รวมถึงแผนการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายและสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส

(2) การขนส่งทางน้ำ ขนส่งโดยผ่านท่าน้ำลึกสงขลา ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ท่าเรือระนอง เป็นต้น โดยในปัจจุบันใช้ท่าเรือน้ำลึกสงขลาเป็นหลักในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศคู่ค้า หรือท่าเรืออื่นๆ โดยมีแผนการพัฒนาท่าเรือปากปารา จังหวัดสตูล เพื่อเป็นประตูการค้าทางฝั่งทะเลอันดามันเพิ่มเติม และโครงการพัฒนาท่าเรือสงขลา 2 เพื่อรองรับการส่งออก รวมถึงการศึกษาการทำโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมโยงประตูการค้าทางน้ำระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทย



รูปที่ 6.1-3 ท่าเรือต่างๆ ในพื้นที่ภาคใต้

(3) การขนส่งทางอากาศ สนามบินนานาชาติหาดใหญ่ สนามบินนานาชาติภูเก็ต เป็นต้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าของภาคใต้ ส่วนใหญ่เป็นโหมดการขนส่งอื่นๆ สนามบินต่างๆ จึงมีส่วนในการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก



รูปที่ 6.1-4 ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคใต้

(4) การขนส่งทางราง มีรางรถไฟเชื่อมโยงถึงด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา และอำเภอสุไหงโกลก จังหวัดนราธิวาส และมีแผนการพัฒนาเป็นรถไฟรางคู่ เช่น รถไฟรางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร อยู่ในโครงการพัฒนาระยะที่ 1 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2562 ส่วนรางไฟรางคู่ สายชุมพร – สุราษฎร์ธานี – สงขลา และ หาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ อยู่ในโครงการพัฒนาระยะที่ 2



รูปที่ 6.1-5 เครือข่ายเส้นทางรถไฟในภาคใต้

6.1.2 บทสรุปการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา

(1) Green Logistics

1) Green Logistics & Green Environment สำหรับประเทศไทย ยังต้องใช้เวลาในการพัฒนา เนื่องจากขาดการผลักดันของภาครัฐให้ออกเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนด นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ เพื่อบังคับให้ภาคเอกชนปฏิบัติตาม รวมถึงภาคเอกชนในส่วนต้นน้ำและกลางน้ำ ไม่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาเรื่องการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม เพราะทำให้ต้นทุนสินค้าเพิ่มขึ้น มีผลให้ในส่วนของผู้ประกอบการทางปลายน้ำหรือผู้ส่งออก มีปัญหาในการส่งออกเนื่องจากติดปัญหา กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ของประเทศคู่ค้า

2) ควรนำเอาตัวอย่างทางด้าน Green Logistics & Green Environment ของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ยุโรป อเมริกา ออสเตรเลีย ในการกำหนดกฎหมายกฎระเบียบ นโยบาย เช่น การปลูกป่าทดแทนภายหลังการตัดไม้การทำอุตสาหกรรม หรือการใช้ป่าปลูกแทนป่าธรรมชาติของอุตสาหกรรมไม้ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายประเภทนี้ออกมาควบคุม

(2) ด้านการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

1) ควรมีการหาท่าเรือสำรองเพื่อรองรับสินค้า และเพื่อความมั่นคงทางฝั่งทะเลอันดามัน เนื่องจากท่าเรือภูเก็ตในปัจจุบันรองรับการท่องเที่ยวมากกว่าการขนส่งสินค้า อีกทั้งการขนส่งไปยังท่าเรือภูเก็ตต้องผ่านตัวอำเภอเมืองภูเก็ตซึ่งมีการจราจรที่หนาแน่นและยากต่อการจัดการ เป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้า ซึ่งท่าเรือที่แนะนำอาจเป็นท่าเรือปากปารา จังหวัดสตูล แต่แนะนำให้ลดขนาดของท่าเรือลงมาให้เล็กลง เนื่องจากไม่มีสินค้าปริมาณมากในการป้อนเข้าสู่ท่าเรือสินค้าที่ส่งออกผ่านทางทะเลอันดามันมีจำนวนไม่มาก นอกจากนี้ในพื้นที่อื่นๆ เช่น ท่าเรือระนอง มีร่องน้ำที่มีความซับซ้อนจึงไม่มีการนำร่อง ร่องน้ำมีความตื้น รวมถึงเส้นทางการเข้าไปส่งสินค้ายังท่าเรือระนองต้องผ่านภูเขาที่มีความลาดชัน ทำให้รถเทรลเลอร์ขนาดใหญ่ไม่สามารถบรรทุกสินค้าไปยังท่าเรือได้ ส่วนในจังหวัดกระบี่และพังงา ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยว ทำให้ค่าแรงของคนงานมีค่าสูงมาก รวมถึงไม่มีฐานในการผลิตสินค้าส่งเข้าสู่ท่าเรือ

2) ท่าเรือสำรองฝั่งอ่าวไทย อาจจะเป็นท่าเรือสงขลา 2 ที่รองรับตู้คอนเทรนเนอร์เพื่อขยายความสามารถในการส่ง ไม่ใช่สร้างขึ้นเพื่อแลนด์บริดจ์จากท่าเรือปากปารา หรือท่าเรือแถวสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากมีความลึกของร่องน้ำที่เพียงพอต่อเรือ feeder คือ 7 - 8 เมตร แต่ต้องทำการศึกษาเส้นทางการเข้าไปยังท่าเรือเนื่องจากบริเวณนั้นมีภูมิศาสตร์เป็นภูเขา

3) การสร้างท่าเรือควรมีการสร้างนิคมอุตสาหกรรมควบคู่ไปกับการสร้างท่าเรือด้วย เพื่อทำเป็นฐานการผลิตสินค้าของท่าเรือ

4) การสร้างท่าเรือควรคำนึงถึงบริบทของประเทศคู่ค้า เพราะในปัจจุบันมีการสร้างท่าเรือแต่ไม่ได้คำนึงถึงในส่วนนี้ ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ เช่น ท่าเรือสงขลาออกแบบเป็นท่าเรือเอนกประสงค์แต่ในความเป็นจริงรับสินค้าประเภทคอนเทรนเนอร์เป็นหลัก ส่วนท่าเรือระนองออกแบบเป็นท่าเรือคอนเทรนเนอร์แต่ในความเป็นจริงท่าเรือในของประเทศเมียนมาเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ที่จำเป็นต้องใช้เรือที่มีเครนเพื่อยกตู้สินค้าภายในเรือ ทำให้การขนส่งเกิดข้อจำกัดต่างๆ เกิดขึ้นในการขนส่ง เป็นต้น

(3) ด้านการพัฒนาการขนส่งทางราง

1) ควรมีการรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูง เพื่อช่วยในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไปยังประเทศมาเลเซียและท่าเรือต่างๆ ให้มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยอาจมีชุมทางการกระจายสินค้าอยู่ที่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

2) ควรมีการสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า หรือ ICD เช่นเดียวกับลาดกระบัง อาจจะอยู่ที่บริเวณสถานีทุ่งสง – ทุ่งโพธิ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อทำการรวบรวมสินค้าประเภทตู้คอนเทรนเนอร์จากโรงงานบริเวณภาคใต้ ก่อนกระจายไปยังท่าเรือ หรือบริเวณสถานีบางกล่ำซึ่งอยู่ในบริเวณที่มีโรงงานอุตสาหกรรม 20 - 30 โรงงาน ที่มีการส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียปริมาณสูงมาก และสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนโหมดการขนส่งจากเดิมที่ใช้ทางถนนเป็นทางราง เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และแก้ปัญหาการจราจรที่แออัดบริเวณด่านชายแดน

3) ควรศึกษาเปรียบเทียบถึงผลดี – ผลเสีย ผลกระทบและความคุ้มค่าของการทำโครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมระหว่างท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากปารา เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าฝั่งทะเลอันดามัน และฝั่งอ่าวไทยมีปริมาณที่ไม่เท่ากัน รวมการทำแลนด์บริดจ์ทำให้เกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อนบริเวณท่าเรือ เช่น การยกตู้คอนเทนเนอร์จากลงจากเรือ ขึ้นรถไฟ และยกขึ้นเรือใหม่อีกครั้ง ทำให้เสียเวลา มีค่าใช้จ่ายที่สูงมากขึ้น ซึ่งการนำเรือผ่านช่องแคบมะละกาอาจจะมีความรวดเร็วกว่าและค่าใช้จ่ายน้อยกว่า รวมถึงผลกระทบของการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการสร้างโครงการแลนด์บริดจ์มีการผ่านพื้นที่ของชุมชน ทำให้เกิดการประท้วงเกิดขึ้น

(4) ด้านการพัฒนาการขนส่งทางถนน

ในปัจจุบันการขนส่งทางถนนยังเป็นโหมดการขนส่งที่นิยมในภาคใต้ ซึ่งควรมีการเร่งรัดให้เกิดการสร้างถนนมอเตอร์เวย์สาย หาดใหญ่ – สะเดาให้เกิดอย่างรวดเร็ว เพิ่มตอบสนองความต้องการในการขนส่งไปยังด่านชายแดน และแก้ปัญหาจราจรบริเวณชายแดน

(5) ด้านการพัฒนาการขนส่งทางท่อ

1) ควรมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางท่อ ระหว่างไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย เพื่อใช้ในการส่งเชื้อเพลิงระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดการประหยัด ต้นทุนถูกกว่า และปลอดภัยกว่า ซึ่งในปัจจุบันยังมีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก

2) ควรมีการพัฒนาระบบส่งพลังงานไฟฟ้าระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา เนื่องจากประเทศเมียนมา เริ่มมีการเปิดประเทศ และมีความต้องการทางไฟฟ้ามาก แต่ภายในประเทศมีกำลังการผลิตไม่เพียงพอจึงจำเป็นต้องนำเข้าพลังงานไฟฟ้าจากประเทศไทย

(6) ด้านนโยบายและแผนภาครัฐ

1) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ปัจจุบันพบว่าความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยไม่มีการกระจายทั้งระบบ จากตัวอย่าง ราคาผลไม้ในตลาด พบว่า ราคาผลไม้ที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศนั้นมีราคาน้อยกว่าผลไม้ภายในประเทศไทย สาเหตุไม่ได้มาการราคาค่าขนส่ง เพราะผู้ประกอบการขนส่งมีการแข่งขันกันที่สูงราคาค่าขนส่งจึงไม่ได้มีส่วนทำให้ราคาสินค้าสูง แต่เกิดจากเกษตรกรของไทยไม่สามารถต้นทุนการผลิตได้เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว จะพบว่ามีการรวมกลุ่มเกษตรกรที่มีความแข็งแรง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง สินค้ามีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม

2) ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังถูกกีดกันทางการค้าจากประเทศฝั่งยุโรปเนื่องจาก การทำอุตสาหกรรมประมงของประเทศไทยที่เป็น แบบ IUU คือ การประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน ขาดควบคุม ซึ่งต้องมีการพิจารณายุทธศาสตร์ให้ครอบคลุม และพัฒนาไม่ให้สภาพยุโรปเกิดการกีดกันทางการค้าในสินค้าอื่นๆ โดนการปฏิบัติตามข้อกำหนดสากลต่างๆ เช่น IKO และเพื่อพัฒนาไปตามเป้าหมายที่วางไว้ในการเป็นผู้นำในอาเซียน ซึ่งประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันมากกว่าประเทศสิงค์โปรและมาเลเซียที่มีความสามารถสูงทางด้านบริการเพียงอย่างเดียว

3) ต่างประเทศมีการพัฒนาที่รวดเร็ว เนื่องการรัฐบาลมีการใส่นโยบายในการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง ส่วนประเทศไทยมีการจัดตั้ง กบส. เพื่อมาผลักดันทางด้านโลจิสติกส์ และเป็นช่องทางให้ภาคเอกชนออกความคิดเห็น หรือปัญหาที่พบในประเทศ โดยมีนายกเป็นประธานและมีกระทรวง 12 กระทรวง และภาคเอกชน 3 สภา เป็นกรรมการ แต่ไม่ได้มีการประชุมอย่างต่อเนื่องในการผลักดันหรือกำหนดนโยบายทางด้านโลจิสติกส์ ส่งผลให้การพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่เป็นรูปธรรม เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศฮ่องกงมีการจัดตั้งคณะกรรมการเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่มีคณะกรรมการที่เป็นภาคเอกชนมากกว่าภาครัฐ แต่อำนาจการตัดสินใจยังคงอยู่ที่ภาครัฐ แต่มีการพลักดันและรับความคิดเห็นที่มากกว่าของประเทศไทย ก่อให้เกิดโครงการทางด้านโลจิสติกส์มากมาย เช่น จัดทำรางรถไฟจากเซินเจิ้นมายังฮ่องกง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าโดยตรงไปยังการท่าเรือ รวมถึงการพัฒนาจุดตรวจปล่อยเพียงจุดเดียว ให้มีรูปธรรมขึ้นจริงๆ เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน

4) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างคุณภาพบุคลากร ควรมีการส่งเสริมความรู้ความสามารถทางด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศให้แก่เกษตรกรต้นน้ำ เพื่อช่วยให้การทำงานให้สะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันบุคลากรเหล่านี้ยังมีความรู้ความสามารถไม่เพียงพอ รวมถึงการสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ทุกคน ให้มีความตระหนักถึงหน้าที่ ความสำคัญของตนเองในการเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

5) ด้านการวิจัยและพัฒนา ควรมีการสนับสนุนงบวิจัยและพัฒนาให้มากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีมูลค่าอยู่ที่ 0.8 ต่อ GDP ซึ่งในประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีการสนับสนุนงบทุนและวิจัยจำนวนมากเพื่อให้เกิดการพัฒนาภายในประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งงานวิจัยที่ควรสนับสนุนให้ทำอย่างเร่งด่วนคือการพัฒนาคุณภาพของสินค้าให้มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการซื้อสินค้า

6) ควรมีนโยบายการปรับปรุงประเทศเพื่อรับการเปลี่ยนแปลง เช่น เรื่อง One Belt One Road เมื่อก่อนเคยมีประเทศไทยอยู่ในแผนแต่ในปัจจุบันไม่มีแล้ว เนื่องจากประเทศไทยไม่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงตามที่ประเทศจีนต้องการ แต่ในปัจจุบันไทยยังมีความสำคัญทางด้านส่งสินค้าทางเรือกับจีนอยู่ และเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโดยการทำ Coastal Shipping ระหว่างตราด กัมพูชา เวียดนาม ซึ่งไทยอาจจะพัฒนาต่อเป็นท่าเรือสงขลา สุราษฎร์ แหลมฉบัง สนับสนุนการเปลี่ยนโหมดในการขนส่งสินค้า รถบรรทุกขนส่งแค่ถึงท่าเรือ ลดการใช้ถนน ค่าขนส่งจะถูกลง

7) ภาคใต้ควรมีการสนับสนุนการผลิตสินค้าในระดับพื้นบ้าน ไม่มองการส่งออกเป็นหลัก ซึ่งในอนาคตประเทศไทยจะนำเข้ามากกว่าส่งออกเนื่องจากคนในประเทศมีกำลังซื้อสูงขึ้น บริโภคดีขึ้น และต้องให้ความสำคัญกับการให้บริการ ในอนาคตต้นทุนการผลิตวัตถุดิบพื้นฐานภายในประเทศอาจมีราคาสูง ต้องอาศัยการพึ่งพาวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน

(7) ด้านกฎหมายกฎระเบียบ

1) ควรสนับสนุนในประเทศไทยมีกฎหมายเรื่องการขนส่งทางทะเล ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างการร่าง พรบ. และการเร่งรัดการออกกฎระเบียบว่าด้วยเรื่องการค้ากำไรเกินควรและการผูกขาดทางการค้า เพื่อรักษาผลประโยชน์ของผู้ประกอบการไทย

2) การให้สัมปทานการดูแลท่าเรือ ศูนย์รวบรวมและกระจายต่างๆ รวมถึงผู้บริหารจัดการการขนส่งจะต้องมีการตรวจสอบและออกกฎระเบียบข้อบังคับ ให้ผู้รับสัมปทานมีความเป็นกลาง เพื่อผลประโยชน์ของประเทศไทยเป็นหลัก เพื่อไม่เกิดการเสียค้าผลประโยชน์ให้แก่ผู้ต่างชาติ

(8) ด้านการค้าระหว่างไทย – มาเลเซีย

1) การส่งออกสินค้าทางภาคใต้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประเทศมาเลเซีย โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งออกเป็นประเภทวัตถุดิบในการผลิต เช่น ไม้ยางพารา น้ำยาพารา เป็นต้น เนื่องจากภาคใต้ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อทำการแปรรูปสินค้า ควรมีการสนับสนุนให้มีโรงงงานแปรรูปสินค้าให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการส่งออก

2) สนับสนุนการเป็นโครงการนำร่องในการนำเอาเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาใช้บริเวณด่านชายแดน เช่น ระบบ RFID เพื่อช่วยสนับสนุนการทำงานให้มีความสะดวกรวดเร็วในการทำงานมากขึ้น

(9) ด้านการค้าระหว่างไทย – เมียนมา

1) ปัจจุบันประเทศเมียนมาเริ่มมีการเปิดประเทศที่มากขึ้น รวมถึงสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคจากประเทศไทย เป็นที่นิยมของประชาชนในประเทศเมียนมา แต่การค้าขายระหว่างประเทศไทยตอนใต้กับประเทศเมียนมาตอนใต้ ยังไม่มีได้มีการพัฒนาที่เห็นได้ชัด ควรมีการสนับสนุนการพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้น เช่น การตัดถนนเชื่อมโยงระหว่างด่านสิงขรไปยัง มะลิ ประเทศเมียนมา เพื่อเชื่อมโยงการค้าขายระหว่างกัน โดยการพัฒนาควรมีการคำนึงถึงปัญหาทางด้านการผูกขาดในการส่งสินค้าจากชาวบ้านในพื้นที่

2) ประเทศเมียนมามีความต้องการส่งสินค้าประเภทยางและมันสำปะหลังมาแปรรูปที่ประเทศไทย แต่ติดปัญหาทางด้านปริมาณสินค้าไม่เต็มลำเรือ ทำให้สายเรือไม่ยอมออกเรือขนส่งสินค้ามายังไทยต้องรอให้สินค้าเต็มลำเรือก่อน

(10) ด้านการค้าระหว่างไทย และ BIMTEC

1) ประเทศอินเดียถือว่าเป็นโอกาสทางการค้าที่สูงมากเนื่องจากเป็นตลาดใหญ่ มีประชากรจำนวนมาก และเป็นช่องทางการค้าเข้าสู่เอเชียกลาง แต่ปัญหาในการค้าขายกับประเทศอินเดียนั้น พบว่ามีสินค้าขาออกเพียงขาเดียว ส่วนขากลับนั้นไม่มีสินค้าส่งกลับไทย ทำให้เกิดความไม่คุ้มค่าในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขนส่งตู้เปล่ากับมายังไทย วิธีแก้คือต้องมีปริมาณการส่งออกที่มากเพียงพอและราคาที่จูงใจในการขนส่ง เช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงการหาตลาดใหญ่ เช่น ประเทศเมียนมาที่มีท่าเรือที่ขนส่งน้ำมันให้แต่ประเทศจีน ซึ่งมีโครงการที่จะสร้างรางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งในอนาคต ซึ่งเป็นโอกาสในการรับสินค้าจากจีนเข้าสู่ประเทศไทยลดการวิ่งเรือตู้เปล่าเข้าประเทศไทย หรือทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางซ่อมตู้คอนเทนเนอร์เพื่อดึงดูดตู้เปล่าเข้าสู่ประเทศ ลดค่าใช้จ่ายนำเข้าตู้เปล่า

6.2 การศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคใต้

ดำเนินการระหว่างวันที่ 13 - 15 ธันวาคม พ.ศ. 2559 โดยที่ปรึกษาได้คัดเลือกจังหวัดสงขลาและท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย เป็นพื้นที่เป้าหมายในการรวมรวมประเด็นที่มีความสำคัญทางภาคใต้ โดยกิจกรรมที่ประกอบด้วย 4 กิจกรรมสำคัญ ได้แก่ 1) ศึกษาดูงานท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2) ศึกษาดูงานด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 3) ศึกษาดูงานท่าเรือปีนัง และ 4) ศึกษาดูงานด่านสะเดา โดยมีผู้ร่วมการเดินทางรวม 18 ท่าน

6.2.1 การศึกษาดูงานท่าเรือน้ำลึกสงขลา

ท่าเรือสงขลาเป็นประตูการค้าทางน้ำที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทย ซึ่งมีการบริหารจัดการด้วย บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดูแลท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตและท่าเรือชายฝั่งบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี เช่นเดียวกัน โดยมีการทำสัญญาสัมปทานกับกรมธนารักษ์ โดยระยะเวลาการทำสัญญาอยู่ที่ 5 ปีต่อครั้ง โดยท่าเรือสงขลาถูกออกมามาในลักษณะท่าเรือเอนกประสงค์ มีพื้นที่ทั้งหมด 72 ไร่ ความยาวหน้าท่าอยู่ที่ 510 เมตร ร่องน้ำลึก 9 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด ความยาวไม่เกิน 173 เมตร กว้างไม่เกิน 25 เมตร กินน้ำไม่ลึกเกิน 8.2 เมตร สามารถรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 120,000-150,000 TEU ต่อปี โดยเส้นทางการเดินเรือมี อยู่ 3 เส้นทาง คือ

(1) เส้นที่ 1: เริ่มจากสิงคโปร์ – กวนตัน – สงขลา – และกลับมาที่สิงคโปร์
(2) เส้นที่ 2: เริ่มจากสิงคโปร์ – กัมพูชา – สงขลา – และกลับมาที่สิงคโปร์
(3) เส้นที่ 3: เริ่มจากฮ่องกง – กัมพูชา – ลาว – และกลับมาที่ฮ่องกง

โดยมีเดินเรืออยู่ที่สัปดาห์ละ 6 - 7 เที่ยว โดยสัดส่วนสินค้าขาออกในปี พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมาพบว่าสินค้าประเภทไม้และเฟอร์นิเจอร์มีสัดส่วนการส่งออกมากที่สุด คิดเป็น 41% (460,849 ตัน) จากปริมาณการส่งออกทั้งหมด (1,123,453 ตัน) ถัดมาคือสินค้าประเภทอาหารกระป๋องอย่างปลาทูน่ากระป๋อง คิดเป็น 24% (264,146 ตัน) สินค้าประเภทยางพารา คิดเป็น 11% (128,637 ตัน) สินค้าแช่แข็งอย่างอาหารทะเลแช่แข็งประเภทกุ้ง คิดเป็น 9% (100,466 ตัน) สินค้าประเภทถุงมือยาง คิดเป็น 8% (91,298 ตัน) สินค้าประเภทอื่นๆ คิดเป็น 6% (62,654 ตัน) และสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง คิดเป็น 1% (15,403 ตัน)

ในขณะเดียวกัน สัดส่วนสินค้าขาเข้าในปี พ.ศ. 2558 พบว่าสินค้าประเภทสินค้าแช่แข็งมีปริมาณการนำเข้าสูงสุด คิดเป็น 38% (258,860 ตัน) จากปริมาณการนำเข้าทั้งหมด (673,018 ตัน) ถัดมาคือสินค้าประเภทเครื่องจักรกล คิดเป็น 21% (138,182 ตัน) สินค้าประเภทอื่นๆ คิดเป็น 15% (98,133 ตัน) สินค้าประเภทเคมีภัณฑ์อย่างน้ำยาลาเท็กที่ใช้ในการผลิตถุงมือยาง คิดเป็น 13% (90,551 ตัน) สินค้าประเภท

อาหารสัตว์ คิดเป็น 8% (56,819 ตัน) และสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างอย่างเซรามิกส์ กระเบื้องปูพื้น สุขภัณฑ์ คิดเป็น 5% (30,548 ตัน)

เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าไปประเทศจีนของท่าเรือสงขลาเทียบกับท่าเรือปีนังของประเทศมาเลเซียจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า เนื่องจากปริมาณสินค้าน้อย ค่าขนส่งตู้เปล่า และไม่มีสายเดินเรือที่ให้บริการ รวมถึงท่าเรือปีนังมีความพร้อมมากกว่าท่าเรือสงขลา

<u>ประเด็นในการหารือ ปัญหา และอุปสรรค</u>

(1) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและร่องน้ำ

1) พื้นที่บริเวณแอ่งกลับลำเรือมีความตื้นเขิน เนื่องจากมีการพัดนำตะกอนดินทรายจากปากทะเลสาบเข้ามาที่บริเวณท่าเรือ รวมถึงการสร้างสันเขื่อนกั้นคลื่นทะเลจาก ของท่าเรือ ปตท. ทำให้บริเวณท่าเรือสงขลา กลายเป็นแอ่งที่มีทางเข้าออกเพียง 1 ทาง จึงทำให้มีลักษณะทางกายภาพ ในการสะสมตะกอน ทำให้บริเวณแอ่งกลับเรือไม่สามารถใช้งานได้ในปัจจุบัน ซึ่งทำให้เรือการสัญจรของเรือขนส่งสินค้าสามารถเข้า-ออก ได้เพียงครั้งละลำเท่านั้น

2) การขาดงบประมาณที่ใช้ในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ก่อให้เกิดการสะสมของตะกอน ทำให้ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มประสิทธิภาพของเรือ

3) ในปัจจุบันท่าเรือสงขลาทำการขนส่งตู้คอนเทรนเนอร์เป็นหลัก แต่การออกแบบท่าเรือเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ จึงไม่สามารถทำการติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าเพื่อใช้ในการขนส่งตู้คอนเทรนเนอร์ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือที่จะเข้ามาส่ง-รับสินค้า ซึ่งเรือที่จะทำการรับ-ส่งสินค้าจะต้องมีปั้นจั่นติดตั้งบนเรือเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบันเรือประเภทนี้ไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากการติดตั้งปั้นจั่นในเรือ ทำให้ขนสินค้าได้น้อยลง เรือมีน้ำหนักมากขึ้น รวมถึงการวางแผนผังของท่าเรือทำให้มีพื้นที่ในการจัดเก็บตู้คอนเทรนเนอร์ ซึ่งทางท่าเรือมีการนำเสนอให้มีการปรับปรุงท่าเรือสงขลาใหม่ เช่น การปรับปรุงรากฐานบริเวณหน้าท่าให้สามารถรองรับการติดตั้งของปั้นจั่นหน้าท่าได้ ทำการติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า จำนวน 3 ตัว การปรับปรุงผังอาคารภายในท่าเรือ ย้ายอาคารสำนักงานไว้ทางด้านหน้าท่าเรือ เพื่อป้องกับอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในการทำงานจากผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการทำงานภายในท่าเรือ การขยายลานเก็บตู้คอนเทรนเนอร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บตู้คอนเทรนเนอร์ จากเดิมรองรับได้ 175,000 TEU เป็น 450,000 TEU อีกทั้งลดต้นทุนการทำงาน เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันกับท่าเรืออื่นได้

(2) ด้านนโยบายภาครัฐ

1) ความไม่ต่อเนื่องและความล่าช้าด้านนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา เนื่องจากมีการยื่นเรื่องของบประมาณในการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือ เพื่อนำมาใช้ปรับปรุงท่าเรือเพื่อรองรับการส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ไปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 ซึ่งในปัจจุบันพบว่าผ่านความเห็นชอบจาก EIA และอยู่ในระหว่างการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการต่อ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการทำงานมีความล่าช้าเป็นอย่างมาก ทำให้เกินการเสียโอกาสในการทำการค้า

2) ความล่าช้าในการต่อสัญญาสัมปทานการบริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งในปัจจุบันอายุสัมปทานท่าเรืออยู่ในระยะสั้น 5 ปี และมีการต่อสัญญาที่ล่าช้ากว่ากำหนด 2 ปี จึงทำให้ทางบริษัท ผู้ได้รับสัมปทานไม่สามารถดำเนินการลงทุนทางด้านอุปกรณ์ เครื่องมือ ที่ใช้ภายในท่าเรือให้มีความทันสมัย เนื่องจากมีความเสี่ยงในการลงทุนมากอันเกิดจากสัญญาสัมปทาน

3) ความไม่แน่นอนของสัมปทานการบริหารท่าเรือสงขลาเนื่องจากท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือที่สำคัญและสามารถมีผู้บริหารท่าได้เพียงรายเดียว เพราะฉะนั้นจึงต้องพิจารณาถึงความมั่นคง ความเป็นกลางทางธุรกิจ และความชำนาญที่เกิดจากการสะสมประสบการณ์ในการบริหาร เพื่อที่จะทำให้การบริหารเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

4) โครงการก่อสร้างท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากปารา รวมถึง โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อโยงระหว่าง 2 ท่าเรือ เนื่องจากปริมาณสินค้าทางภาคใต้มีปริมาณไม่มาก การก่อสร้างท่าเรืออื่นๆ เพิ่มเติมจากสงขลา 1 ควรมีการศึกษาอย่างรอบคอบถึงสินค้าที่จะส่งออกผ่านทางท่าเรือ ไม่ว่าจะเป็นการส่งเสริมให้มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่ในบริเวณท่าเรือ รวมถึงการทำแลนด์บริดจ์ซึ่งทางท่าเรือมีความเห็นว่าไม่มีความจำเป็นในการก่อสร้าง เพราะทำให้เกิดการ Double handing เสียเวลาในการทำงานมากกว่าการนำเรืออ้อมช่องแคบมะละกา

6.2.2 การศึกษาดูงานด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์เป็นด่านศุลกากรที่มีความสำคัญเนื่องจากมีการเชื่อมโยงเครือข่ายรถไฟไปยังประเทศมาเลเซีย เพื่อใช้ในการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร โดยในส่วนของสินค้านั้นมีการขนส่งไปยังท่าเรือปีนังของประเทศมาเลเซียเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่ 3 โดยมีมูลค่าและปริมาณการนำเข้า-ส่งออก ดังนี้

ตารางที่ 6.2-1 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออกปี 2556 – 2560 (ต.ค. – พ.ย. 59)

ปีงบประมาณ	2556	2557	2558	2559	2560 (ต.ค.59 - พ.ย.59)
มูลค่าการ**นำเข้า** (ล้านบาท)	31,069.16	31,658.39	50,819.81	50,938.71	11,108.80
น้ำหนัก (ตัน)	165,208	166,985	185,704	191,062	39,543
มูลค่าการ**ส่งออก** (ล้านบาท)	136,364.81	121,336.61	104,940.92	98,773.50	18,920.18
น้ำหนัก (ตัน)	2,347,606	2,239,267	2,391,815	2,251,085	346,747
มูลค่ารวม (ล้านบาท)	**167,433.97**	**152,995.00**	**155,760.74**	**149,712.21**	**30,028.98**

สินค้านำเข้าสูงสุด 5 อันดับ ในปีงบประมาณ 2558 ได้แก่ สินค้าประเภทจานบันทึก เทปอุปกรณ์หน่วยเก็บความจำ แบบไม่ลบเลือน จำนวน 5,184,418 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 19,447,647,664 ล้านบาท สินค้าประเภทเครื่องรับโทรทัศน์ จำนวน 3,430,102 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 3,308,913,656 ล้านบาท สินค้าประเภทส่วนประกอบและอุปกรณ์เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ จำนวน 2,149,149 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 2,815,234,317 ล้านบาท สินค้าประเภทเครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่างๆ จำนวน 783,704 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 2,753,611,706 ล้านบาท สินค้าประเภทแม่เหล็กไฟฟ้า แม่เหล็กถาวร จำนวน 1,442,012 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 1,713,774,941 ล้านบาท ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าเป็นอุปกรณ์ที่เกี่ยวทางเล็กทรอนิกส์เป็นหลัก

สินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็น ยาง น้ำหนัก 1,153,960 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 55,808.226 ล้านบาท ไม้ยางพาราแปรรูป น้ำหนัก 680,685 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 9,562.286 ล้านบาท ยางผสม น้ำหนัก 157,101 ตัน มีมูลค่าเท่ากับ 7,939.525 ล้านบาท ส่วนสินค้าส่งออกอื่นๆ จะเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และถุงมือยาง

สถิติทางด้านการนำเข้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านทางรถไฟไปยังท่าเรือปีนัง พบว่าในปีงบประมาณ 2558 มีการขนส่ง 122,003 TEU เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2558 ที่มีการขนส่งอยู่ที่ 120,329 TEU ในส่วนนี้ประกอบด้วยการขนส่งทางรถไฟจากสถานีมาบตาพุด สถานีลาดกระบัง สถานีบางซื่อ สถานีทุ่งสง-ทุ่งโพธิ์ อยู่ที่ประมานปีละ 4,500-5,500 TEU เท่านั้น ส่วนที่เหลือมาจากการจนส่งทางถนนมายังด่านดังเบซาร์

การพัฒนาด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ มีโครงการปรับปรุงอาคารสำนักงานด่านศุลกากรใหม่ โครงการขยายพื้นที่ด่านให้สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ และโครงการพัฒนารถไฟรางคู่มายังด่านฯ

<u>ประเด็นในการหารือ ปัญหา และอุปสรรค</u>

(1) ด้านพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐาน

1) สภาพพื้นที่คับแคบและไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ไม่มีการแยกยานพาหนะกับผู้โดยสารออกจากกันอย่างชัดเจน ทำให้ไม่สามารถตรวจผู้โดยสารพร้อมสัมภาระได้อย่างเต็มที่และก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับประชาชนผู้มาใช้บริการ

2) พื้นที่ของด่านปาดังเบซาร์มีเนื้อที่ 22 ไร่ โดยการเช่าพื้นที่ของเทศบาลปาดังเบซาร์ ปีละ 200,000 บาท ส่วนพื้นที่รอบข้างของด่านศุลกากรเป็นของส่วนราชการอื่นๆ เช่น เทศบาลปาดังเบซาร์ การรถไฟ และหน่วยงานภาคเอกชน ซึ่ง ณ ปัจจุบันมีปัญหาเกี่ยวกับที่อาศัยของประชาชนที่อยู่ติดกับด่านชายแดน ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว พื้นที่รอบข้างของด่านศุลกากรควรที่จะอยู่ในอารักษ์ของศุลกากร ไม่ควรปล่อยให้สิทธิ์กับฝ่ายอื่นในการครอบครองพื้นที่ และในพื้นที่ส่วนนี้ควรต้องขอสิทธิ์ให้กลับมาเป็นของทางศุลกากร เพื่อป้องกันปัญหาต่างๆ เช่น เรื่องความมั่นคง การลักลอบของหนีภาษี รวมถึงยาเสพติดผิดกฎหมาย

3) สำหรับศูนย์เปลี่ยนถ่ายเพื่อการส่งออกหากมีการก่อสร้างขึ้นจะเป็นการสนับสนุนให้กับทางมาเลเซียได้รับประโยชน์เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยต้องพึ่งประเทศมาเลเซียในการส่งออกสินค้า

4) ในการพัฒนาเพื่อยกระดับด่านปาดังเบซาร์ สิ่งที่ต้องทำคือการเพิ่มพื้นที่ของด่านให้มากขึ้น เนื่องจากปัจจุบัน เกิดปัญหาพื้นที่จอดรถในด่านปาดังเบซาร์ความแออัด และมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถบรรทุกและรถโดยสารของนักท่องเที่ยว โดยสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความแออัดบริเวณด่านปาดังเบซาร์มี 2 สาเหตุหลัก คือ เรื่องของศาสนาของคนที่มาใช้บริการทางฝั่งมาเลเซียที่ต้องทำศาสนกิจ เช่น การละมาด ทำให้ต้องมีการหยุดการทำงาน อีกสาเหตุหนึ่ง คือ เครื่องจักรที่ชำรุดและไม่มีมาตรการรองรับ จึงทำให้ผู้ที่มาใช้บริการต้องรอนานกว่าที่ควร และบางครั้งทำให้สินค้าส่งไม่ทันตามกำหนด

5) การตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษต้องมีการจูงใจผู้ประกอบการให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่บริเวณด่านศุลกากร และให้สิทธิในการใช้พื้นที่กับผู้ประกอบการ แต่ทางภาครัฐอาจต้องทำการเก็บภาษีแทนเพื่อให้รัฐมีรายได้ เช่น เชิญชวนนักลงทุนจากประเทศมาเลเซียเข้ามาลงทุนทำธุรกิจแถวด่านชายแดน เป็นต้น โดยจะต้องทำในเชิงรุกอย่างการเชิญชวนผู้ที่จะก่อประโยชน์และต้องใช้ประโยชน์จากแหล่งผลิตที่มีอย่างเฉพาะเจาะจง

(2) ด้านการขนส่งทางราง

1) ระบบการขนส่งทางรางในปัจจุบันเน้นการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลักไม่ใช่การขนส่งสินค้า ส่วนการขนส่งสินค้าจะขนส่งผ่านด่านปาดังเบซาร์ทางถนนเป็นหลัก ก่อนที่จะนำสินค้าขึ้นขบวนรถไฟในฝั่งมาเลเซียเพื่อส่งต่อไปยังท่าเรือปีนัง สาเหตุของการขนส่งสินค้ารูปแบบนี้เกิดการข้อตกลงระหว่างไทยและมาเลเซียที่หัวรถจักรไทยยังไม่สามารถวิ่งเข้าไปยังประเทศมาเลเซียได้ รวมถึงในภาคใต้ยังไม่มี ICD ในการรวมสินค้าจากที่ต่างๆ เพื่อขนส่งทางราง เหมือน ICD ลาดกระบัง อีกทั้งระบบรางไม่อยู่ในพื้นที่ของโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้ผู้ประกอบการเกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อนและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนโหมดการขนส่ง รวมทั้งการเสียเวลารอเพื่อให้ได้ปริมาณที่เหมาะสมกับต้นทุนในการขนส่งแต่ละเที่ยว ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้านิยมส่งสินค้าทางถนนมากกว่า มีความสะดวก รวดเร็วมากกว่าการขนส่งทางราง ซึ่งในปัจจุบันค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางถนนถูกกว่าทางราง จึงมีความคิดเห็นว่าควรมีการสร้างมอเตอร์เวย์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนน

2) ในกรณีต้องการสนับสนุนการขนส่งทางราง อาจมีการจัดตั้ง ICD อยู่ในบริเวณทุ่งสง-ทุ่งโพธิ์ เนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางของภาคใต้

3) ในการดำเนินการทางพิธีการศุลกากรมีการใช้เวลาที่ค่อนข้างนาน จึงทำให้สินค้ามีการสะสมบริเวณด่านศุลกากรปาดังเบซาร์จำนวนมาก รวมไปถึงทางด่านฯ มีพื้นที่จำกัดในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ เพราะฉะนั้นจึงมีการเสนอว่าหากจะตั้งสถานีเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้านั้นต้องเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ได้รับความร่วมมือกันระหว่างประเทศ โดยต้องมีการหารือกับทั้งทางประเทศไทยและทางประเทศมาเลเซียว่าจะต้องมี ตม. และศุลกากรในสถานีทั้งสองประเทศ เพื่อให้เกิดระบบการใช้งานที่เหมือนกัน ลดความซ้ำซ้อนและระยะเวลาในการทำงาน

4) ตัวเลขปริมาณการส่งออกของสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก เนื่องจากทางฝั่งประเทศมาเลเซียมีการจำกัดจำนวนในการรับตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ โดยในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการเจรจา ต่อรองเพื่อขอเพิ่มจำนวนตู้คอนเทนเนอร์แล้ว ผลคือทางประเทศมาเลเซียมีแผนที่จะขยายพื้นที่สถานีเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับตู้ แต่ยังไม่มีความชัดเจนในแผนการขยายพื้นที่

(3) ด้านการค้ากับประเทศมาเลเซีย

1) การส่งออกของด่านปาดังเบซาร์ ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่เป็นยางพารา ซึ่งยางพาราที่ส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียเพื่อใช้ภายในประเทศ คิดเป็น 4% ส่วนที่เหลือนั้นทางประเทศมาเลเซียจะเป็นผู้ส่งออกโดยส่งไปยังประเทศที่ 3 คือ 1) จีน ประมาณ 40% 2) ญี่ปุ่น ประมาณ 22% 3) อินเดีย 12% 4) เกาหลีใต้ ประมาณ 10% 5) บราซิล ประมาณ 7% และ 6) สหรัฐอเมริกา ประมาณ 5% นอกจากนี้ ยางพาราที่ส่งออกไปโดยมีต้นทางจากไทยจะเป็นยางแผ่น น้ำยางดิบ ยางก้อน ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรม

2) มูลค่าของสินค้านำเข้ามีการเพิ่มขึ้นจาก 30,000 ล้านบาท เป็น 50,000 ล้านบาท แต่มูลค่าของสินค้าส่งออกมีการลดลงจาก 200,000 ล้านบาท เป็น 150,000 ล้านบาท (ถึงแม้ว่าน้ำหนักของสินค้าจะมีปริมาณเท่าเดิมแต่มูลค่าเปลี่ยนไป) ซึ่งเกิดจากราคาของยางเป็นหลักที่มีการลดลง จึงทำให้มูลค่าการส่งออกลดลงตามไปด้วย

3) ประมาณ 70% ของสินค้าไทยที่มีการส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย แล้วจึงส่งต่อไปที่ท่าเรือปีนัง เพราะฉะนั้นจึงต้องอาศัยทั้งผู้ประกอบการทางฝั่งมาเลเซียเพื่อทำหน้าที่ในการเอายางพาราไปกระจาย และต้องอาศัยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ทางฝั่งไทยที่เป็น Freight forwarder และ Shipping เพื่อทำหน้าที่ในการจัดหายางพาราเพื่อส่งไปยังประเทศมาเลเซีย ซึ่งถ้าประเทศไทยสร้างอำนาจต่อรองในการเจรจาและจูงใจให้ผู้ประกอบการทางฝั่งมาเลเซียเข้ามาลงทุนในประเทศไทยได้ก็จะทำให้สินค้าที่ทางมาเลเซียต้องการสามารถเข้าประเทศได้

(4) ด้านอื่นๆ

1) ปัญหามวลชนในพื้นที่ เนื่องจากความเคยชินของชาวบ้านที่นิยมขนของหนีภาษีในอดีต เพราะชาวบ้านมีรายได้น้อย ไม่พอเพียง จึงหันมาใช้วิธีการการนำน้ำมันเบนซินและดีเซลจากประเทศมาเลเซียเข้ามาขายในฝั่งประเทศไทย หรือการรับจ้างขนใบกระท่อมลักลอบนำเข้าซึ่งมีแนวโน้มสูงมากขึ้น

6.2.3 การศึกษาดูงานท่าเรือปีนัง

ท่าเรือปีนัง ถือเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ และที่มีศักยภาพสูงภายในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งบริหารงานโดยบริษัท MMC Corporation Berhad โดยท่าเรือปีนังให้การสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์และการให้บริการลูกค้าผ่านสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความหลากหลายและอุปกรณ์ที่ทันสมัย ซึ่งการให้บริการทางด้านการขนส่งที่ท่าเรือแห่งนี้จะเป็นสินค้าประเภทสินค้าเทกองแบบเหลว สินค้าเทกองแบบแห้ง สินค้าหีบห่อ ตู้คอนเทนเนอร์ และเรือสำหรับขนส่งผู้โดยสาร โดยเรือขนส่งผู้โดยสารจะมีการเดินเรือไปตามเกาะต่างๆ ซึ่งเส้นทางการเดินเรือจะเริ่มจากสิงคโปร์ – ปีนัง – กระบี่ – ภูเก็ต – และกลับมาที่สิงคโปร์ เป็นต้น หากพูดถึงจุดเด่นของท่าเรือปีนังนั้นมีหลายอย่างมาก เช่น:

(1) เป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้กับอุตสาหกรรมทางตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย

(2) เป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้กับภาคใต้ของประเทศไทยที่เป็นแหล่งสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีความอุดมสมบูรณ์เป็นอย่างมาก

(3) เป็นประตูการค้าหลักสำหรับการขนส่งทางน้ำระหว่างตอนเหนือของประเทศมาเลเซียและทางภาคใต้ของประเทศไทย

(4) มีกำลังการผลิตที่สามารถรองรับได้และมีการเชื่อมต่อโดยตรงกับสายการเดินเรือ

(5) มีการเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ เช่น:

1) ทางราง คือ มีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงระหว่าง North Butterworth Container Terminal และการรถไฟแห่งชาติ เป็นระยะทางทั้งสิ้น 2.5 กิโลเมตร

2) ทางอากาศ คือ มีสนามบิน Bayan Lepas ที่ห่างจากท่าเรือเป็นระยะทาง 40 กิโลเมตร

3) ทางถนน คือ มีเส้นทางด่วนฝั่งทิศตะวันตกเฉียงใต้ที่เชื่อมต่อไปจนถึงพรมแดนที่สำคัญทางตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย

ท่าเรือปีนังมีท่าเทียบเรือทั้งสิ้น 7 ท่า มีความยาวหน้าท่าถึง 1.5 กิโลเมตร สามารถรองรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้สูงสุดถึง 2.04 ล้าน TEU ต่อปี ซึ่งในปี พ.ศ. 2559 จะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ถึง 1,368,000 TEU โดยสินค้าจากภาคใต้ของประเทศไทยส่วนใหญ่กว่า 70% ส่งออกมายังท่าเรือปีนังเพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่สาม

<u>ประเด็นในการหารือ ปัญหา และอุปสรรค</u>

(1) ทางท่าเรือปีนังยังมีความต้องการในสินค้าของประเทศไทยเป็นอย่างมาก เพื่อให้ท่าเรือสามารถขยายกำลังการทำงานให้ได้มากขึ้นมีสินค้าเพื่อการส่งออกมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยถือเป็นประเทศหลัก ในการส่งสินค้าเข้าสู่ท่าเรือปีนัง โดยทางท่าเรือได้มีการวางแผนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับสินค้าในอนาคตได้ เช่น การเพิ่มจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ หรือการสร้างเครนที่มีขนาดใหญ่กว่าเดิม เป็นต้น การพัฒนาร่องน้ำให้มีความลึก 14 เมตร แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น ค่าใช้จ่ายที่จะใช้ในการขุดร่องน้ำสูงมาก ซึ่งเคยมีกว่าประเมินราคาว่าอยู่ที่ 300 ล้านริงกิต

(2) ทางผู้ประกอบการฝั่งไทยมีเสนอปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาที่ใช้ในการรอที่ท่าเรือนานเกินไป จากสาเหตุ เช่น พิธีการทางศุลกากรของทางประเทศมาเลเซีย การจัดตารางการเดินเรือ ส่งผลให้ผู้ประกอบการทางฝั่งไทยต้องเสียประโยชน์และเสียระยะเวลาการรอคอยเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

6.2.4 การศึกษาดูงานด่านศุลกากรสะเดา

ด่านศุลกากรสะเดาถือเป็นอีกประตูการค้าที่สำคัญในภาคใต้ โดยมีมูลค่าการนำเข้าส่งออกมูลค่าการนำเข้าของด่านศุลกากรสะเดา ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2557 ถึง 2559 พบว่ามีการเพิ่มขึ้นและลดลง โดยมีมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 174,539 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2557) 168,995 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2558) และ 181,612 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2559) ซึ่งในปีงบประมาณ 2559 เป็นปีที่มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด แต่ในปีงบประมาณ 2558 เป็นปีที่มีมูลค่าการนำเข้าน้อยที่สุด ในขณะเดียวกัน สำหรับมูลค่าการส่งออกของด่านศุลกากรสะเดา ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2557 ถึง 2559 ก็มีการเพิ่มขึ้นและลดลงเช่นกัน โดยมูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 135,776 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2557) 145,069 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2558) และ 142,440 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2559) ซึ่งในปีงบประมาณ 2558 เป็นปีที่มีมูลค่าการส่งออกที่มากที่สุด แต่ในปีงบประมาณ 2557 เป็นปีที่มีมูลค่าการส่งออกที่น้อยที่สุด แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น มูลค่าสินค้าการนำเข้า – ส่งออกรวม ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2557 ถึง 2559 กลับพบว่ามีการเพิ่มขึ้นเป็น 310,315 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2557) 314,064 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2558) และ 324,052 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2559) โดยเฉลี่ย 27,004 ล้านบาท ต่อเดือน

ในส่วนของสินค้านำเข้าที่มีการผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา ส่วนใหญ่จะมีต้นทางมาจากประเทศหลักๆ อย่างมาเลเซีย (คิดเป็น 67%) รองลงมาคือสิงคโปร์ ฮ่องกง สหรัฐอเมริกา จีน อินโดนีเซีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ไต้หวัน ฮังการี ญี่ปุ่น และอื่นๆ ตามลำดับ ซึ่งสินค้านำเข้าทางด่านศุลกากรสะเดา 5 อันดับแรก ได้แก่

อันดับที่ 1 คือ สินค้าประเภทสื่อบันทึกที่ยังไม่ได้บันทึกที่จัดทำไว้เพื่อการบันทึกเสียงหรือปรากฏการณ์อื่นๆ

อันดับที่ 2 คือ สินค้าประเภทส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบใช้สำหรับเครื่องจักร

อันดับที่ 3 คือ สินค้าประเภทเครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ

อันดับที่ 4 คือ สินค้าประเภทวงจรรวมและไมโครแอสแซมบลีที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์

อันดับที่ 5 คือ สินค้าประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ (มีอัตราอากร 10%)

ในขณะเดียวกัน สินค้าส่งออกที่ออกจากด่านศุลกากรสะเดา ส่วนใหญ่จะมีปลายทางไปมาเลเซีย (คิดเป็น 74%) รองลงมาคือสิงคโปร์ จีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เกาหลี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ บราซิล อินเดีย อินโดนีเซีย และอื่นๆ ตามลำดับ ซึ่งสินค้าส่งออกทางด่านศุลกากรสะเดา 5 อันดับแรก ได้แก่

อันดับที่ 1 คือ สินค้าประเภทยางธรรมชาติ

อันดับที่ 2 คือ สินค้าประเภทส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบใช้สำหรับเครื่องจักร

อันดับที่ 3 คือ สินค้าประเภทวงจรอิเล็กทรอนิกส์

อันดับที่ 4 คือ สินค้าประเภทส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในเครื่องมือสื่อสาร

อันดับที่ 5 คือ สินค้าประเภทไม้ยางพารา

สำหรับสินค้าผ่านแดนขาเข้าที่ผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา ได้แก่ น้ำมันปาล์ม น้ำมันเครื่อง ขนมปัง กระเทียม และก๊าซบิวเทน ซึ่งเมื่อปี พ.ศ. 2559 คิดเป็นมูลค่าถึง 2,085,808,028 ล้านบาท โดยมีใบขนผ่านแดนขาเข้าเท่ากับ 1,249 ใบ นอกจากนี้ ประเภทของสินค้าผ่านแดนขาออก ได้แก่ บุหรี่ อุปกรณ์ขุดเจาะ และแท้งค์เปล่า คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 3,355,823,517 ล้านบาท โดยมีใบขนผ่านแดนขาออกเท่ากับ 232 ใบ ทั้งนี้ทั้งนั้น มูลค่าสินค้าผ่านแดนรวมมีค่าเท่ากับ 5,441,631,545.91 ล้านบาท

ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดสงขลา ประกอบไปด้วย

(1) การพัฒนาถนนมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่ – สะเดา – มาเลเซีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่และเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวมถึงการท่องเที่ยว

(2) การพัฒนารถไฟรางคู่ เส้นทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการเปิดสถานีรถไฟปาดังเบซาร์และเพื่อเชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูงจากมาเลเซียไปสิงคโปร์ด้วย

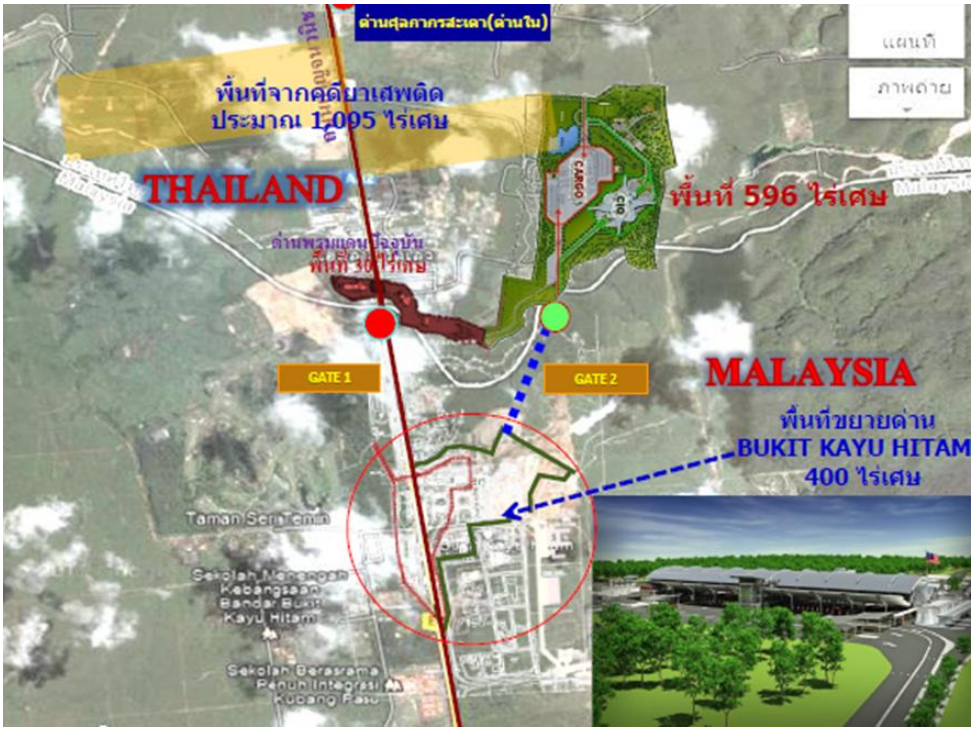
(3) การพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการค้าข้ามแดนผ่านด่านศุลกากรที่ติดต่อกับมาเลเซีย และเป็นประตูที่จะดึงนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียและสิงคโปร์ให้เข้ามาเที่ยวในประเทศไทย

(4) การพัฒนาโครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าและปะปา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อสร้าง ปรับปรุง ซ่อมแซม และขยายระบบสาธารณูปโภค ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่

นอกจากนี้ ยังมีกิจกรรมเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีความเหมาะสมกับทางด่านศุลกากรสะเดา เช่น อุตสาหกรรมการเกษตร / ประมงและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมสิ่งทอ / เครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง อุตสาหกรรมผลิตเครื่องเรือน กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรม และกิจการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นต้น

ประเด็นในการหารือ ปัญหา และอุปสรรค

(1) ด้านพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐาน



รูปที่ 6.2-1 แผนที่ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่

1) พื้นที่ฝั่งขวาของถนนเป็นพื้นที่ของ ปปส. ต่อมาทางจังหวัดได้มีการขอไปส่วนหนึ่งเพื่อพัฒนาให้เป็นอาคารจอดรถโดยสาร ซึ่งอยู่ใกล้กับด่านสะเดาใหม่ที่กำลังก่อสร้าง จึงอาจทำให้เกิดชุมชนขึ้นมาบริเวณด่าน และก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาการลักลอบผ่านแดน เป็นต้น

2) ด้านศูนย์พักรถและศูนย์กระจายสินค้า เนื่องจากรถบรรทุกส่วนใหญ่ที่จะผ่านด่านชายแดนมีความต้องการที่จะข้ามแดนให้เร็วที่สุด การมีโครงการเพื่อจัดทำศูนย์พักรถและศูนย์กระจายสินค้า ควรมีการศึกษาให้ครบถ้วนในเรื่องความคุ้มค่า และประโยชน์การใช้งานของโครงการ

3) การควบคุมดูแลพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันทางด่านศุลกากรไม่ได้ดูแลพื้นที่ทั้งหมด โดยมีองค์กรอื่นๆ เช่น อบต. อบจ. กรมทางหลวง และกรมการขนส่งทางบก ที่เข้ามาร่วมดูแลพื้นที่บริเวณชายแดน จึงทำให้การพัฒนาไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมไปถึงความเห็นชอบของแต่ละหน่วยงานมีความแตกต่างกันจึงทำให้แต่ละหน่วยงานต้องการที่จะพัฒนาในรูปแบบของตนเอง

(2) ด้านการสร้างด่านศุลกากรกรสะเดาแห่งที่ 2

การเจรจาเปิดเส้นทางจุดผ่านแดนช่องที่ 2 สำหรับการสร้างด่านใหม่นั้นมีการเจรจาในระดับ สมช. และในระดับนายกและรองนายก ซึ่งได้มีการติดตามผลเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2559 โดยท่านรองนายกกระทรวงการต่างประเทศจะมีการลงมาดูพื้นที่เพื่อการเจรจาในระดับประเทศต่อไป ทั้งนี้มีประเด็นที่เห็นตรงกันทั้ง 2 ประเทศ คือ ต้องการให้นักท่องเที่ยวใช้ช่องทางที่ 1 และต้องการให้รถบรรทุกสินค้าใช้ช่องทางที่ 2 ซึ่งหากไม่สามารถเจรจาเปิดช่องทางที่ 2 ได้ ก็ยังมีเส้นทางสำรองที่ อบจ. ดำเนินการอยู่ แต่เหตุผลที่การเจรจาไม่สำเร็จอาจจะเกิดจากการที่พื้นที่นั้นใกล้กับค่ายทหารของประเทศมาเลเซีย ซึ่งอาจมีปัญหาด้านความมั่นคงได้

(3) ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ

การผ่อนปรนให้รถทางฝั่งมาเลเซียสามารถเข้ามาในประเทศไทยได้จนถึงใจกลางเมืองหาดใหญ่ได้ แต่รถของประเทศไทยไม่สามารถข้ามฝั่งไปยังประเทศมาเลเซียได้เกิน 2 กิโลเมตร จึงทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียโอกาสทางการค้า รวมถึงค่าซ่อมแซมถนนที่เกิดความเสียหายจากการขนส่งโดยรถบรรทุกมาเลเซีย ประเทศไทยต้องเป็นผู้รับผิดชอบเนื่องจากไม่มีการเก็บค่าผ่านทางหรือค่าซ่อมแซมจากทางประเทศมาเลเซีย

(4) ด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศ

แบบฟอร์มการผ่านแดนของสินค้าประเทศไทยกับของมาเลเซียมีรูปแบบแตกต่างกัน ทำให้เกิดปัญหาทางด้านความล่าช้าในการผ่านแดน เนื่องจากการต้องทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน และไม่สามารถส่งต่อข้อมูลถึงกันได้ รวมถึงด่านศุลกากรมาเลเซียมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาล่าช้ากว่าประเทศไทย จึงทำให้ระบบในการทำงานเกิดความล่าช้า และไม่สามารถเชื่อมโยงหากันได้

7. การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องภาคตะวันตก

7.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคตะวันตกจัดขึ้น วันพฤหัสที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ณ ห้องไมด้า 6 โรงแรมไมด้า รีสอร์ท กาญจนบุรี ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 28 คน โดยมีเนื้อหาสรุป ดังนี้



รูปที่ 7.1-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นภาคตะวันตก

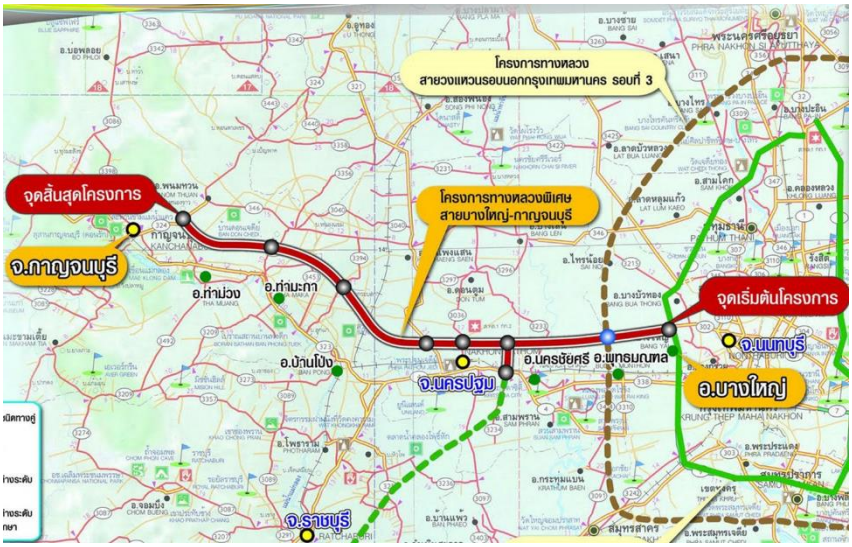
7.1.1 ความสำคัญของภาคตะวันตกกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาคตะวันตกโดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดกาญจนบุรีถือว่าเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่มีการพัฒนาไปเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยตั้งอยู่ระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (เมียนมา) ไปจนถึงพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ที่เชื่อมโยงระหว่างบางใหญ่ (นนทบุรี) ไปจนถึงพื้นที่ชายแดนกาญจนบุรี เพื่อที่จะรองรับการเชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นยังมีอุตสาหกรรมที่สำคัญๆ ที่เชื่อมโยงไปยังทวายอย่างอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อุตสาหกรรมที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร และอุตสาหกรรมพลาสติก รวมไปถึงการมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การเกษตร การค้าผ่านแดน และการขนส่งโลจิสติกส์อีกด้วย

(1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม อย่างการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี โดยอยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน และเพิ่งได้รับงบประมาณไปเมื่อปี 2559 พร้อมทั้งมีการลงนามในสัญญาจ้างจากผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่ง ณ ปัจจุบันได้มีการเริ่มการก่อสร้างไปบางช่วงแล้ว และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2563 นอกจากการพัฒนาทางถนนอย่างทางหลวงพิเศษสายบางใหญ่ – กาญจนบุรีแล้ว ยังมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาการเชื่อมเส้นทางรถไฟระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งจะมีการก่อสร้างทั้งสิ้น 7 ช่วงสถานี ได้แก่

1) สถานีชายแดนบ้านพุน้ำร้อน – ท่ากิเลน โดยมีระยะทาง 36 กิโลเมตร
2) สถานีท่ากิเลน – วังเย็น โดยมีระยะทาง 23 กิโลเมตร
3) สถานีวังเย็น – ท่าเรือน้อย โดยมีระยะทาง 29 กิโลเมตร
4) สถานีท่าเรือน้อย – ชุมทางหนองปลาดุก โดยมีระยะทาง 30 กิโลเมตร
5) สถานีชุมทางหนองปลาดุก – ท่าแฉลบ โดยมีระยะทาง 27 กิโลเมตร
6) สถานีท่าแฉลบ – พานทอง โดยมีระยะทาง 118.5 กิโลเมตร
7) สถานีพานทอง – แหลมฉบัง โดยมีระยะทาง 58.5 กิโลเมตร

รวมระยะทางทั้งสิ้น 322 กิโลเมตร โดยการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมเส้นทางรถไฟในครั้งนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดและขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมเพื่อดำเนินโครงการในลำดับถัดไป



รูปที่ 7.1-2 โครงการทางหลวงพิเศษสายบางใหญ่-กาญจนบุรี



รูปที่ 7.1-3 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมเส้นทางรถไฟ
ระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกทวาย

(2) นิคมอุตสาหกรรมและแหล่งผลิตสินค้า ซึ่งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญๆ ในภาคตะวันตกจะมีการกระจายไปยังจังหวัดต่างๆ ดังนี้

1) **จังหวัดนครปฐม** จะมีอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมอาหารสัตว์

2) **จังหวัดราชบุรี** จะมีอุตสาหกรรมการผลิตไฟฟ้า อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปการเกษตร

3) **จังหวัดกาญจนบุรี** จะมีการเพาะปลูก การปลูกพืชไร่อย่างอ้อย สับปะรด และมันสำปะหลัง

4) **จังหวัดเพชรบุรี** จะมีอุตสาหกรรมจากพืช อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมเครื่องดื่ม

(3) แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด มีการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่าการเป็นแหล่งผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรที่ได้มาตรฐานและเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยมีทั้งสิ้น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การส่งเสริมความปลอดภัยในการผลิตและส่งออกสินค้าเกษตร/เกษตรอุตสาหกรรมที่ได้มาตรฐาน

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มศักยภาพในการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อย่างสร้างสรรค์

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 กระชับความสัมพันธ์ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความเข้มแข็งให้แก่การเกษตรอย่างยั่งยืน

(4) ข้อมูลการค้าชายแดนฝั่งตะวันตก (พม่า) พบว่ามูลค่าการค้ารวมทางการค้าชายแดนไทย – เมียนมา ทั้ง 10 ด่านศุลกากร (ด่านศุลกากรสังขละบุรี ด่านศุลกากรแม่สอด ด่านศุลกากรระนอง ด่านศุลกากรแม่สาย ด่านศุลกากรเชียงแสน ด่านศุลกากรแม่สะเรียง ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ ด่านศุลกากรเชียงดาว และด่านศุลกากรส่วนกลาง) ตั้งแต่ปี 2556 – 2558 มีการเติบขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็น 196,861.58 ล้านบาท (ปี 2556) 214,387.23 ล้านบาท (ปี 2557) และ 214,694.38 ล้านบาท (ปี 2558) ซึ่งด่านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุดคือด่านศุลกากรสังขละบุรี

1) สินค้าหลักที่มีการ**ส่งออก**ทางชายแดนไทย – เมียนมา ปี 2556 – 2558 ได้แก่ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอส์ น้ำมันดีเซล เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ เครื่องโทรสาร/โทรพิมพ์/โทรศัพท์อุปกรณ์ ผ้าผืนและด้าย น้ำตาลทราย น้ำมันเบนซิน สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตรอื่นๆ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า บะหมี่กึ่งสำเร็จรูปและอาหารสำเร็จรูป และสินค้าประเภทอื่นๆ

2) สินค้าหลักที่มีการ**นำเข้า**ทางชายแดนไทย – เมียนมา ปี 2556 – 2558 ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ โค/กระบือ/สุกร/แพะ/แกะ ผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากสัตว์ สัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ สินแร่/โลหะอื่นๆ /เศษโลหะอื่นๆ ฯ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมฯ ผลิตภัณฑ์โลหะทำด้วยเหล็ก ปลาหมึกสด/แช่เย็น/แช่แข็ง ผลไม้และของปรุงแต่งจากผลไม้ และสินค้าประเภทอื่นๆ

7.1.1 บทสรุปการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา

(1) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

ควรเร่งพัฒนาเส้นทางถนนกาญจนบุรี – บ้านพุน้ำร้อน ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนจากแหล่งผลิตสู่ชายแดน การพัฒนาถนนแนวตะเข็บชายแดน อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี เส้นทางทล.3087 อ.จอมบึง-ด่านมะขามเตี้ย ระยะทาง 50 กม. จากสองช่องทางเป็นสี่ช่องทาง ที่ในปัจจุบันยังติดเรื่องความมั่นคง รวมทั้งการ ปรับปรุงเส้นทางที่เข้าสู่ อ.สวนผึ้ง (ทช.3208 และ รบ.4019)

2) โครงสร้างพื้นฐานศุลกากรและพื้นที่ชายแดน

จากการเกิดขึ้นของโครงการทวายส่งผลให้ราคาที่ดินบริเวณชายแดนบ้านพุน้ำร้อนสูงขึ้นหลายเท่าตัว และส่งผลต่อเนื่องถึงโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งนักพัฒนาพื้นที่ลงทุนไม่ไหว ส่วนด่านเจดีย์สามองค์ ปัจจุบันเป็นเพียงจุดผ่อนปรนการค้า ซึ่งมีความพยายามที่จะยกระดับให้เป็นจุดผ่านด่านถาวร แต่ติดปัญหาข้อพิพาทเรื่องการปักปันเขตแดน ทั้งนี้ มีความพยายามที่จะหาพื้นที่พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรอีกหลายจุด แต่ยังไม่มีข้อลงตัวจากปัญหาด้านยุทธศาสตร์และความมั่นคง ซึ่งผลจากการที่ด่านชายแดนบริเวณ จ.กาญจนบุรี ยังไม่ได้ถูกยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ส่งผลให้สินค้าบางรายการไม่สามารถใช้เป็นช่องการการนำเข้าได้ (ฝ่ายความมั่นคงอนุญาติให้สินค้าอุปโภคบริโภคเท่านั้นที่ผ่านได้) โดยต้องขึ้นไปนำเข้าที่ช่องทาง อ.แม่สอด จ.ตาก แทนดังจะเห็นจากตัวเลขการค้าชายแดนของด่านศุลกากรแม่สอดในระหลังที่เพิ่มขึ้นมาก ดังนั้นจึงควรเร่งยกระดับหรือหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาด่านเจดีย์สามองค์ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งสามารถเชื่อมโยงเมืองพญาตองซู (Payathonzu) ที่เป็นประตูสู่ 5 เมืองใหญ่ในประเทศพม่า ได้แก่ มู่ดง (Mudon) ไซอินสจี ตาบูซายัต (Thanbyuxayat) เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) และเมืองเย (Ye) และมีความเห็นว่าควรมีการพัฒนาด่านพุน้ำร้อนควรพัฒนาเพื่อเป็นช่องทางรองรับการค้าชายแดนก่อนแล้วจึงพัฒนาเป็นช่องทางรองรับการค้าระหว่างประเทศในพื้นที่ทวายในระยะถัดไป

(2) ด้านการค้าและธุรกิจโลจิสติกส์

ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันตกในระยะถัดไปต้องพิจารณาบริบทการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนเป็นยุทธศาสตร์ระยะสั้น ส่วนโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายเป็นยุทธศาสตร์ระระยาว ด้วยอาศัยโอกาสจากการเปิดประเทศของเมียนมาในปัจจุบันเพื่อเริ่มพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศ ส่วนการพัฒนาทวายหากเกิดขึ้นจริงจะกลายเป็นปัจจัยเสริมในภายหลัง

(3) การพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน

ในอดีตจังหวัดกาญจนบุรีเป็นประตูสำคัญในการนำเข้าสินค้าวัตถุดิบ แร่ธาตุ เชื้อเพลง ไม้ จากประเทศเมียนมา แต่ในปัจจุบันไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาความมั่นคง ซึ่งหากแก้ไขปัญหาการนำเข้าได้จะสามารถสร้างอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้อย่างมากมาย โดยสามารถพัฒนาพื้นที่กาญจนบุรีเป็นแหล่งอุตสาหกรรมต้นน้ำหรือผลิตวัตถุดิบเบื้องต้น เพื่อส่งต่อไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศได้ ส่วนการพัฒนาภาคการเกษตรในพื้นที่ควรมุ่งเน้นการพัฒนาเกษตรครบวงจรและเกษตรทันสมัย สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมควรเป็นอุตสาหกรรมการเกษตรต่อเนื่องและครบวงจร รวมทั้งอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์ เช่น อุตสาหกรรมประกอบรถขนาดใหญ่ (หกล้อ สิบล้อ รถบัส)

(4) ประเด็นเสนอแนะเชิงนโยบาย

ประเทศไทยมีการพัฒนาตาม ADB ซึ่งเป็นการพัฒนาทางพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันที่มีบริบทใหม่จากการเปิดประเทศของเมียนมาทำให้พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกกลายเป็นพื้นที่เป้าหมายใหม่ในการพัฒนา เพื่อการกระจายความเจริญตามกรอบยุทธศาสตร์ 20 ปี ดังนั้นการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจฝั่งตะวันตก (Look West) ควรสร้างสมดุลในการพัฒนาเชิงพื้นที่และการกระจายเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค ด้วยความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของไทยกับประเทศเมียนมา ดังต่อไปนี้

1) จ.แม่ฮ่องสอน / จ.เชียงใหม่ – เชียงตุง มัณฑาเลย์ เนปิดอร์
2) จ.เชียงราย / จ.ตาก (อ.แม่สอด) – ย่างกุ้ง
3) จ.กาญจนบุรี (ด่านบ้านพุน้ำร้อน)– ทวาย
4) จ.กาญจนบุรี (ด่านเจดีสามองค์) – พญาตองซู (Payathonzu) ที่เป็นประตูสู่ 5 เมืองใหญ่ในประเทศพม่า ได้แก่ มู่ดง (Mudon) ไซอินสจี ตาบูซายัต (Thanbyuxayat) เมาะละแหม่ง (Mawlamyine) และเมืองเย (Ye)
5) จ.ประจวบคีรีขันธ์ – มะริด
6) จ.ระนอง – เกาะสอง

8. การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 3/3

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพมหานครครั้งที่ 3 จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2560 ที่โรงแรมคอนราด กรุงเทพมหานคร ระหว่างเวลา 9.00 – 12.00 น. มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนรวม 76 คน โดยมีวัตถุประสงค์ในการประชุมเพื่อนำเสนอสาระสำคัญจากการประเมินผลการดำเนินงานและตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) วิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนา รวมไปถึงการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในระยะต่อไป โดยมีบทสรุปความคิดเห็นที่ได้รับ ดังนี้



รูปที่ 8-1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 3/3

8.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ต้องการให้มุ่งเน้นในการพัฒนานอกเหนือจากการขนส่งทางหลักทั้งในรูปแบบทางน้ำ ทางราง ทางถนน หรือทางอากาศ ไปเป็นการขนส่งทางรองอย่างในเขตพื้นที่/ในเขตท้องถิ่น ซึ่งยังไม่ค่อยมีการพัฒนามากนัก เช่น ถนนสายรอง ทางหลวงชนบท ท่าอากาศยานรองในภูมิภาคต่างๆ หรือการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำให้มากขึ้น

8.2 ด้านการค้าและการขนส่ง

(1) ต้องการให้พิจารณาถึงการพัฒนาระบบให้มีความปลอดภัยในการขนส่งมากขึ้น เนื่องจากมีการกระทบต่อต้นทุนเป็นอย่างมากหากเกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่ง โดยการมีนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งให้เข้ามามีบทบาทมากขึ้น

(2) ต้องการให้คำนึงถึงการค้าภายในประเทศด้วย เนื่องจากไม่สามารถดึงดูดนักลงทุนได้เพราะมีปัญหาเกี่ยวกับการจราจรที่ติดขัด การเดินทางภายในประเทศใช้เวลาค่อนข้างนาน จึงส่งผลต่อการค้าเป็นอย่างมาก ดังนั้น อาจมีเพิ่มกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น การพัฒนา Mass Transit ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เป็นต้น

(3) ต้องการให้มีนโยบายที่ชัดเจนให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมเพื่อใช้ในการค้ากับต่างประเทศ

8.3 ด้านกฎหมาย

(1) ต้องการให้พัฒนากฎหมายเพื่อให้เอื้อต่อการส่งข้อมูลต่างๆ ทั้งระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาครัฐกับเอกชน

(2) หากจะต้องออกกฎหมาย/กฎระเบียบ จะต้องมีการพิจารณาถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศด้วย

8.4 ด้านการพัฒนาธุรกิจ

หากต้องการให้ประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาใช้บริการในประเทศไทยมากขึ้น ต้องมีการพัฒนาด้านการตลาดเพื่อการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมสนับสนุน สร้างความน่าเชื่อถือ ให้มากกว่านี้

8.5 ด้านพัฒนาทุนมนุษย์

(1) หากต้องการที่จะเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนจะต้องพัฒนาผู้ประกอบการให้มีความเข็มแข็งมากกว่านี้ เช่น หากจะพัฒนาจะต้องพัฒนาอย่างไร เป็นต้น

(2) ต้องมีการพัฒนาฝีมือแรงงานให้มีทักษะที่สามารถครอบคลุมหลากหลายด้าน

8.6 ด้านฐานข้อมูล

(1) ต้องการให้ฐานข้อมูลของรัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งฐานข้อมูลทางด้านโลจิสติกส์จะต้องมีความชัดเจนและน่าเชื่อถือมากกว่านี้

(2) ต้องการให้มีการเร่งเก็บข้อมูลทางสถิติเพื่อให้เอื้อต่อภาคเอกชน

ภาคผนวก ข-2

รายชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ

<u>รการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 1/3</u>

1)	นายสมชาย ศักดาเวคีอิศร	ผู้ทรงคุณวุฒิ
2)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
3)	นางลักษณา ศรีสมบูรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.)
4)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.).
5)	นางสาวพรสิน พันธิบุตร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นางสาวศศิชา หัวเขา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
8)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
9)	นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.).
10)	นายเจษฎา อริยฉัตรกุล	กรมศุลกากร
11)	นางสาวภัทริกา จินดาโรจน์	กรมศุลกากร
12)	นางลัยวรรณ นุดมะหมัด	กรมศุลกากร
13)	นางสาวนงพงา ชุ่มสูงเนิน	กรมศุลกากร
14)	นางดวงกมล สุริยฉัตร	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
15)	นายนคร ศรีมงคล	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
16)	นายเจษฎา ถาวรศักดิ์	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
17)	นายนาวิน ธาราแสง	สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
18)	นางสุรัสวดี ดำริการเลิศ	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
19)	นายนิวัตร ออกเวหา	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
20)	นางสาวจิณณ์ณัฏฐ์ อมตเวทย์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
21)	นางสาวพามีลาภ์ สนกนก	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
22)	นางสาวนารีนาถ พินิจผล	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
23)	นางสาวอนงค์ ลิญนน์สตุล	สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์
24)	นายพงศ์พันธ์ วิภาดาเกษม	สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์
25)	นางสาวจุติมา เกรียงเดชาสันติ	สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
26)	นางสาวอรพิน ทรงประสิทธิ์	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)
27)	นางสาวทิพยรัตน์ วงษ์สง่า	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)
28)	นางมาลี สุมโนทยาน	กรมศุลกากร
29)	นางสาวณวรา กานตานนท์	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
30)	นางสาวจิราวรรณ สุขเวช	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
31)	นางศรีวรรณ ประเสริฐทอง	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
32)	นางสาวศันสนีย์ นิติธรรมยง	กรมส่งเสริมการเกษตร
33)	นางชฎา บุญจร	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
34)	นางศศิพิมล มงคล	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
35)	นางสาวปิยวรรณ ทะแพงพันธ์	กรมการขนส่งทางบก
36)	นายไชยฤทธิ์ คงศักดิ์ไพบูลย์	กรมธุรกิจพลังงาน

37) นายชยทัต วัฒนกูล	กรมทางหลวงชนบท
38) นายณรงศักดิ์ กิตติสาร	กรมทางหลวง
39) นายภัทรเทพ ศิลปาจารย์	กรมทางหลวง
40) นายสิทธิศักดิ์ โพนเงิน	กรมเจ้าท่า
41) นายจิระศักดิ์ คละสกุล	กรมโยธาธิการและผังเมือง
42) นางสาวเบญจมาภรณ์ คงกระพันธ์	กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร
43) นายวิชสุนันท์ แสนรัมย์	กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร
44) นางสาวชนิดา อินปา	สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
45) นางสาวสุวรรณ เกลี้ยงประณีต	การรถไฟแห่งประเทศไทย
46) นางพงศ์ธร ชิดสนิท	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
47) นางสาวอัจฉราพร หมุดระเด่น	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
48) นางสาวอุรัชฎา เกตุพรหม	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
49) นายวรฉัตร กวีวรศาสตร์	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
50) นางสาวศรัญม์ศรา อุปถัมภ์วรานน	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
51) นายเกริกกล้า สนธิมาศ	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
52) คุณฐนันต์ณัจน์ รัตนโพธิ	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
53) นายทวีศักดิ์ เชาว์ชาญกิจ	สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)
54) นายยรรยง ตั้งจิตต์กุล	สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
55) นายมุนินทร์ ศุกละ	สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
56) นายเลิศชาย พงษ์โสภณ	สมาคมตัวแทนออกของ
57) นายธเนศ โสรัตน์	สมาคมตัวแทนออกของ
58) นายสมชาย บรรลือเสนาะ	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)
59) นายนพพร เทพสิทธา	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
60) นายไพบูลย์ พลสุวรรณา	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
61) นางสาวฐิติพร ชื่นธีระวงศ์	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
62) คุณสมนึก งามชัย	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
63) นายนิทัศน์ กมลเวคิน	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
64) นายสุธาวี รอดสว่าง	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
65) นางสาววราภรณ์ เบสุวรรณ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
66) นางพจมาน ภาษวัธน์	บริษัท ECR Thailand
67) นายดนัย คาลัสซี	บริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน)
68) นางสาวณุรัตนา สร้อยทอง	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
69) ดร.วัชรพล สุขโหตุ	มหาวิทยาลัยนเรศวร
70) ผศ.ดร.มานะ เชาวรัตน์	มหาวิทยาลัยบูรพา

<u>การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคเหนือ</u>

1)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
2)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
3)	นางสาวพรสิน พันธิบุตร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
4)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
5)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นางมาลี สุมโนทยาน	กรมศุลกากร
8)	นางสาวบูชิตา อินทรทัศน์	กรมการค้าต่างประเทศ
9)	ดร. จุฑารัตน์ อาชวรัตน์ถาวร	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (กพร.)
10)	นางสาวอุษา โทนผลิน	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศข.)
11)	นางสาวจิณณ์ณัฏฐ์ อมตเวทย์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
12)	นายกิตติศักดิ์ ปาลี	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงราย
13)	นายบรรจง จันระวังยศ	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงราย
14)	นางกฤษนันท์ ทะวิชัย	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย
15)	นางวาริศา แสงอรุณรักษ์	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย
16)	นางพัชรินทร์ พรหมวิหาร	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย
17)	นายภักดี ดุลยพิจารณ์	ด่านศุลกากรแม่สาย
18)	นายสุเทพ มงคลผิวทอง	ด่านศุลกากรเชียงแสน
19)	นายชูศักดิ์ เหมะจันทร์	ด่านศุลกากรเชียงของ
20)	นายวรัญญู หร่ายเจริญ	ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
21)	นายยุรนันท์ ขันทัง	แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1
22)	นางลาลิตา หม้อศรีชัย	องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงราย
23)	นายโกศล เพ็ญพายัพ	องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงราย
24)	นายไพบูลย์ พลสุวรรณา	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
25)	นายวีระศักดิ์ ลาภพรประเสริฐ	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
26)	นายจีรพัฒน์ พฤฒิสืบ	สภาหอการค้าไทย
27)	นายนิวัต เฟื่องฟู	ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย
28)	นายสงวน ซ้อมกลิ่นสกุล	หอการค้าจังหวัดเชียงราย
29)	รอ. กำจัด เล่ห์มงคล	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

<u>การลงพื้นที่ศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคเหนือ</u>

1)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
2)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
3)	นางสาวพรสิน พันธิบุตร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
4)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
5)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)

6)	นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นางมาลี สุมโนทยาน	ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบบริหาร กรมศุลกากร
8)	นายไพบูลย์ พลสุวรรณา	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ และกรรมการ (สรท.)
9)	นายวีระศักดิ์ ลาภพรประเสริฐ	กรรมการสายงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ (ส.อ.ท.)
10)	นายจีรพัฒน์ พฤฒิสืบ	เจ้าหน้าที่โครงสร้างเศรษฐกิจ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
11)	นางสาวอุษา โทนผลิน	ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผนฯ (สศข.)
12)	ดร. จุฑารัตน์ อาชวรัตน์ถาวร	นักวิทยาศาสตร์ชำนาญการ (กพร.)
13)	นางสาวจิณณ์ณัฏฐ์ อมตเวทย์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สนข.)
14)	นางสาวบูชิตา อินทรทัศน์	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ กระทรวงพาณิชย์
15)	ผศ. ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล	ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศทางด้านโลจิสติกส์ มจธ.
16)	นายปณิธาน ธีระศักดิ์วิชยา	นักวิจัย มจธ.
17)	นางสาวนรรัตน์ ศักดิ์เลิศวิไล	นักวิจัย มจธ.
18)	นางสาวจุฬารัตน์ รุ่งเรืองมีทรัพย์	ผู้ช่วยนักวิจัย มจธ.
19)	นายจิรวัฒน์ วงศ์ศิริ	ผู้ช่วยนักวิจัย มจธ.
20)	นายจีรทีปต์ บุญเหาะ	ผู้ช่วยนักวิจัย มจธ.

<u>การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ</u>

1)	นายดนุชา พิชยนันท์	ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (สศช.)
2)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
3)	นายสุรรัฐ เนียมกลาง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.)
4)	นางลักษณา ศรีสมบูรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.).
5)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
8)	นางสาวพรสิน พันธิบุตร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
9)	นางสาวศศิชา หัวเขา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
10)	นางมาลี สุมโนทยาน	กรมศุลกากร
11)	นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
12)	นายณัฐ สุวรรณโรจน์	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร
13)	นายสมยงค์ ตระกูลจึง	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม
14)	นายศักดิ์ชาย เพ็งอารีย์	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดนครพนม
15)	นายปริญญา ศรีประเสริฐ	สำนักงานแรงงานจังหวัดนครพนม
16)	นายชิดชัย อินทรพาณิชย์	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครพนม
17)	นางสาวสุนันทา พิพิธฤสุมานันทร์	สำนักงานขนส่งจังหวัดนครพนม
18)	นายนคร ศรีมงคล	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
19)	นายธีระ ตระการวิจิตร	ด่านศุลกากรหนองคาย
20)	นายสมศักดิ์ คงยืน	ด่านศุลกากรหนองคาย
21)	นายธนวรรธน์ กุลกานต์สวัสดิ์	ด่านศุลกากรนครพนม

22)	นายประดิษฐ์ แสงเขียว	แขวงทางหลวงชนบทนครพนม
23)	นายพัฒนา คนซื่อ	แขวงทางหลวงนครพนม
24)	นายสุรศักดิ์ มารีอนุเคราะห์	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
25)	นายพุทธิชัย ธุรานุช	สภาหอการค้าไทย
26)	นายเกียรติศักดิ์ ปัญญาณะ	สภาหอการค้าไทย
27)	นายจิตร จีระฉัตร	หอการค้าจังหวัดนครพนม

<u>การลงพื้นที่ศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ</u>

1)	นายดนุชา พิชยนันท์	ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (สศช.)
2)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
3)	นายสุรรัฐ เนียมกลาง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.)
4)	นางลักษณา ศรีสมบูรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.)
5)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
8)	นางสาวพรสิน พันธิบุตร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
9)	นางสาวศศิชา หัวเขา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
10)	นายสุรศักดิ์ มารีอนุเคราะห์	สภาอุตสาหกรรม
11)	นางมาลี สุมโนทยาน	กรมศุลกากร
12)	นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.)
13)	นายนคร ศรีมงคล	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
14)	นายพุทธิชัย ธุรานุช	สภาหอการค้าไทย
15)	นายเกียรติศักดิ์ ปัญญาณะ	สภาหอการค้าไทย
16)	ผศ. ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล	ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศทางด้านโลจิสติกส์ มจธ.
17)	นายปณิธาน ธีระศักดิ์วิชยา	นักวิจัย มจธ.
18)	นายกิตติการ กรรณิการ์	นักวิจัย มจธ.
19)	นางสาวนรรัตน์ ศักดิ์เลิศวิไล	นักวิจัย มจธ.
20)	นางสาวจุฬารัตน์ รุ่งเรืองมีทรัพย์	ผู้ช่วยนักวิจัย มจธ.

<u>การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคกรุงเทพฯ ครั้งที่ 2/3</u>

1)	นายสมชาย ศักดาเวคีอิศร	ผู้ทรงคุณวุฒิ
2)	นางธิดา พัทธธรรม	ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ (สศช.)
3)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
4)	นางลักษณา ศรีสมบูรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.)
5)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นางสาวศศิชา หัวเขา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
8)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)

9)	นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
10)	นายวศิน วชิรดิลก	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
11)	นายธนาธร พรหมเมือง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
12)	นางสาวอุษา โทณผลิน	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
13)	นางสาวเบญจมาภรณ์ คงกระพันธ์	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
14)	นายบูรณะศักดิ์ มาดหมาย	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
15)	นายเทวนันทน์ ทองหยาด	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
16)	นางดวงกมล สุริยฉัตร	สำนักโลจิสติกส์กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
17)	นายนคร เสรีมงคล	สำนักโลจิสติกส์กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
18)	นางสาวศิริรัตน์ อิฐรัตน์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
19)	นางสาวจิณณ์ณัฏฐ์ อมตเวทย์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
20)	นางนงนุช พงศ์ธามัน	กรมการขนส่งทางบก
21)	นางสาวปิยะวรรณ ทะแพงพันธ์	กรมการขนส่งทางบก
22)	นายปิ่นพงษ์ เข็มทอง	กรมเจ้าท่า
23)	นายกวีธา เดชพิณ	กรมทางหลวง
24)	นายณรงศักดิ์ กิตติสาร	กรมทางหลวง
25)	นางสาวมาลี สุมโนทยาน	กรมศุลกากร
26)	นางสาวภัทริกา จินดาโรจน์	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร
27)	นายจิระ พันธ์คีร์	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
28)	นายพงศ์กร ตั้งเสริมวงศ์	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
29)	นายพูนพงษ์ นัยนาภาภรณ์	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
30)	นางสาวนภัส รุ่งโรจน์รัตนากร	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
31)	นายอัษฎาวุธ ศิริประเสริฐโชค	สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.)
32)	นางสาวสุปราณี เพ่งธรรมกีรติ	กรมการค้าต่างประเทศ
33)	นางสาวภีรดา จนิษฐ์กุล	กรมการค้าต่างประเทศ
34)	นายณัฐพงศ์ ยี่สุ่น	กรมการค้าต่างประเทศ
35)	นางชฎา บุญจร	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
36)	นายอธิภู จิตรานุเคราะห์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
37)	นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
38)	นางสาวนารีนาด นันทผล	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
39)	นายจรัญ คุริพันธ์	กรมทางหลวงชนบท
40)	นางสาวจุติมา เกรียงเดชาสันติ	นักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
41)	นางศิริลักษณ์ ฉกะนันท์	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
42)	นางสาวสดุดี กิตติสุวรรณ	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
43)	นางสาวภูษณิศา อินแถลง	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
44)	นายโอมเดช เอกบตร	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
45)	นายศุภกิจ อัมพรพะงา	กรมโยธาธิการและผังเมือง
46)	นางสาวอรรถวรรณ ไทโยธิน	สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

47)	นายณวัฒน์ แก้วนพรัตน์	สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
48)	นายทวีวัฒน์ เทืองกิริยะ	สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน)
49)	นางสาวอัจฉราพร หมุดระเด่น	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
50)	นางสาวพรรวดี โคอินทเศรษฎ	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
51)	นายกฤตยา ศรีสุข	สำนักงบประมาณ
52)	นางสาวอรพิน ทรงประสิทธิ์	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
53)	นางสาวมนวดี จันทิมา	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
54)	นางสาวทิพยรัตน์ วงษ์สง่า	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
55)	นายกรณิชทร์ กาญวโนมัย	สำนักงบประมาณ
56)	นายชนินทร์ สุขวานใจ	สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา
57)	นายไพบูลย์ พลสุวรรณา	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
58)	คุณเหรียญ วงพิพัฒน์กำธร	สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)
59)	คุณสมสุข ภิญโญเจริญยิ่ง	สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA)
60)	นายนิพัฒน์ กอกรรณิกา	สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย
61)	นายยรรยง ตั้งจิตต์กุล	สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
62)	นายมุนินทร์ ศุกละ	สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
63)	นายอุดม พลอุยจินดา	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
64)	นายปรีชา ประสพผล	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
65)	นายอธิษฐ์ พุ่มเข็ม	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
66)	นายอิสรพน เปรมกมล	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
67)	ดร.ทองอยู่ คงขันธ์	สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
68)	นอ.เฟื่องศักดิ์ เรืองกล	สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
69)	คุณเกริกกล้า สนธิมาศ	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
70)	นางสาวจุฑามาศ ศรีจันทร์	ไปรษณีย์ไทย
71)	นายเปี่ยมศักดิ์ สุขนาง	ไปรษณีย์ไทย
72)	นางรวิวรรณ เจริญใจ	ไปรษณีย์ไทย
73)	ดร.ประจักษ์ ทรัพย์มณี	สภาอุตสาหกรรม
74)	นายคทา วีณิน	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
75)	นายอดิสร ดาโรภาส	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
76)	นายสุธาวี รอดสว่าง	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
77)	นายสมชาย เหมทอง	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
78)	นายทนัย วิภาสวัช	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
79)	นางสาวจุฑารัตน์ ถนอมคล้าย	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
80)	นางสาวนิธิกานต์ คุณาศิรินทร์	ธนาคารแห่งประเทศไทย
81)	นางสาวชิดชนก อันโนนจารย์	ธนาคารแห่งประเทศไทย
82)	นายพฤกษ์มงคล ขจรศิลป์	บริษัท ปตท. จำกัด มหาชน
83)	นางสาวณุรัตนา สร้อยทอง	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
84)	นางสาวสกาวตรี ประจำวงษ์	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

85)	นางสาวต้องฤทัย ศรีนวล	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
86)	นางสาววรกานต์ ชอบพัฒนา	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
87)	นางสาวนันทวัน จันทร์ประทีป	ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
88)	นายธนาศักดิ์ พฤกษ์ทวี	ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
89)	นางสาวภัทรพร เนติปัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

<u>การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคตะวันออก</u>

1)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
2)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
3)	นางสาวศศิชา หัวเขา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
4)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
5)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นายพจชา สว่างอารมณ์	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดชลบุรี
7)	นางอรอำนวย คำเนตรดำ	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดฉะเชิงเทรา
8)	นายไพรัตน์ มุทุตานนท์	สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
9)	นายเอกสิทธิ์ พงษ์พาณิช	ด่านศุลกากรมาบตาพุด
10)	นางสาวนิรดา เพชรฤทธิ์	ด่านศุลกากรมาบตาพุด
11)	นายวิโรจน์ รมเยศ	หอการค้าจังหวัดระยอง
12)	นายณรงค์ศักดิ์ แก้วเมืองเพชร	หอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา
13)	นายสุรชาติ ชัยตระกูลทอง	หอการค้าจังหวัดชลบุรี
14)	นางสาวบุษกร ชีวะธรรมานนท์	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี
15)	นายปริญญา แผ้วสูงเนิน	สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร
16)	นางสาวปวรา ดีสมุทร	สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร
17)	นางสาวสุพรรณิกา จิรปฐมชัย	สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
18)	น.อ.พิทักษ์ เทพทา ร.น.	การท่าอากาศยานอู่ตะเภา
19)	น.อ.เกียรติกูล สุวรรณ	การท่าอากาศยานอู่ตะเภา
20)	นายไกรวัฒน์ พิทักษกรณ์	ท่าเรือแหลมฉบัง
21)	นายเจริญ ศักดิ์ศิริศิลป์	บริษัท สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จำกัด (มหาชน)
22)	นายวีรพันธ์ พูลเกษ	บริษัท TICON Logistics Park จำกัด
23)	นายชัชวาลย์ อิ่มบัญชร	บริษัท สหวิริยาโลจิสติกส์ จำกัด
24)	นายพงษ์ศิลป์ สุวรรณพิมล	บริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)
25)	นายธานินท์ หอมเขียว	บริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)
26)	นายณัฐภูมิ เปาวรัตน์	บริษัท เจ ดับเบิ้ลยู ดี อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด
27)	คุณมธุรา สุทธิประภา	บริษัท เจ ดับเบิ้ลยู ดี อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด
28)	วีรวัลย์ รัตนไพศาล	Albatross Logistics

<u>การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคใต้</u>

1)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
2)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
3)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
4)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
5)	นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นายโกศล กาญจโนภาส	แขวงทางหลวงชนบทสงขลา
7)	นายณรงค์ชัย นรรัตน์	แขวงทางหลวงสงขลา ที่ 1
8)	นายโตมอนต์ สายสิญจน์	กรมศุลกากร
9)	นางสาวเบญจมาภรณ์ คงกระพันธ์	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
10)	นางสลิลา ยรรยงสวัสดิ์	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
11)	นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
12)	นายสมศักดิ์ ตั้งเจริญธรรม	ด่านศุลกากรสะเดา
13)	นายปพน จันทร์เรือง	สำนักงานเกษตรจังหวัดสงขลา
14)	นางสาวเพ็ญรภา ทองคณารักษณ์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา
15)	นายวัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด
16)	นางสาวกนกวรรณ เส้งสุข	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สาขาท่าอากาศยานหาดใหญ่
17)	นายปพัฒน์ฐวิชญ ไชยภักดี	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สาขาท่าอากาศยานหาดใหญ่
18)	นายชัยวุฒิ เลียบจันทร์	บริษัท พาเนล พลัส จำกัด
19)	นายจีรพัฒน์ พฤฒิสืบ	สภาหอการค้าไทย
20)	ดร. จักรพงษ์ อัตถากร	สภาหอการค้าไทย
21)	นายไพบูลย์ พลสุวรรณา	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
22)	นายประจักษ์ ทรัพย์มณี	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
23)	คุณรุ่งรัตน์ ชัยจีระธิกุล	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
24)	คุณวิชัยสิทธิ์ โง้วเจริญไพศาลสิน	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
25)	คุณธรรมนูญ ธรรมประภาส	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
26)	คุณกีรติ ศิริมหาชัย	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
27)	คุณศักดิ์ชัย กิตติสุภานนท์	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
28)	คุณรุจิระ ธรรมศิริพงษ์	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
29)	คุณชิชณุ ธรรมศิริพงษ์	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
30)	คุณชัยวุฒิ บุญวิวัฒนาการ	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
31)	คุณธานัท บุญประสงค์กิจ	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
32)	นางสาววริศรา ทองคง	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้
33)	ดร.ไพโรจน์ ชัยวีระธิกุล	สมาคมโลจิสติกส์และขนส่ง ภาคใต้

<u>การลงพื้นที่ศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ภาคใต้</u>

1)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
2)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
3)	นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
4)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
5)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นายโตมอนต์ สายสิญจน์	กรมศุลกากร
7)	นางสาวเบญจมาภรณ์ คงกระพันธ์	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
8)	นางสลิลา ยรรยงสวัสดิ์	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
9)	นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
10)	นายจีรพัฒน์ พฤฒิสืบ	สภาหอการค้าไทย
11)	ดร. จักรพงษ์ อัตถากร	สภาหอการค้าไทย
12)	นายไพบูลย์ พลสุวรรณา	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
13)	นายประจักษ์ ทรัพย์มณี	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
14)	ผศ. ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล	ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศทางด้านโลจิสติกส์ มจธ.
15)	นายกิตติกร กรรณิการ์	นักวิจัย มจธ.
16)	นางสาวนรรัตน์ ศักดิ์เลิศวิไล	นักวิจัย มจธ.
17)	นางสาวจุฬารัตน์ รุ่งเรืองมีทรัพย์	ผู้ช่วยนักวิจัย มจธ.
18)	นายจิรวัฒน์ วงษ์ศิริ	ผู้ช่วยนักวิจัย มจธ.

<u>การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ภาคตะวันตก</u>

1)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
2)	นายสุรรัฐ เนียมกลาง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.)
3)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.).
4)	นางสาวศศิชา หัวเขา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
5)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
6)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นางสาวธนพร ศรีเมฆ	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติการ (สศช.)
8)	นายสมภพ ธีระศานต์	องค์การบริหารส่วนจังหวัดกาญจนบุรี
9)	นายพิสนฑ์ รัตตนะไชยพร	สำนักงานจังหวัดกาญจนบุรี
10)	นายเสียง ศักดิ์พิสิษฐ์	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดกาญจนบุรี
11)	นายสุทธิพันธุ์ ลิมังกูร	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดเพชรบุรี
12)	นางวารินทร์ เขียวหวาน	สำนักงานขนส่งจังหวัดกาญจนบุรี
13)	นายศรชัย ยูงศิริกาญจน์	สำนักงานขนส่งจังหวัดนครปฐม
14)	นางสาวพิลาวรรณ มีนคร	สำนักงานขนส่งจังหวัดราชบุรี
15)	นางสุขุมาล ธนานันต์	สำนักงานแรงงานจังหวัดกาญจนบุรี
16)	นายทศพล พรมส่วน	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดกาญจนบุรี

17)	นายธนากร สินอิน	แขวงทางหลวงกาญจนบุรี
18)	นางสุทธิรัตน์ ทุติ	แขวงทางหลวงนครปฐม
19)	นายประสงค์ ประเสริฐวสุ	แขวงทางหลวงเพชรบุรี
20)	นายสุนทร แก้วศรีใส	แขวงทางหลวงราชบุรี
21)	นายอะนันธ์ ทองเสนอ	แขวงทางหลวงชนบทกาญจนบุรี
22)	นายธนากร จรรยาวงษ์	แขวงทางหลวงชนบทนครปฐม
23)	นายอานนท์ อุทร	แขวงทางหลวงชนบทนครปฐม
24)	นายจักรทิพย์ นาคะเสนีย์กุล	ด่านศุลกากรสังขละบุรี
25)	คุณสถาพร เผ่าหอม	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดนครปฐม
26)	คุณกิตติมา คุณประยูร	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดนครปฐม
27)	นางกิตติยา เดชานุมาศกำพล	หอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี
28)	นายเชษฐพงษ์ นาคะตระกูลพันธ์	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดกาญจนบุรี

<u>การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพฯ ครั้งที่ 3/3</u>

1)	นายดนุชา พิชยนันท์	รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.)
3)	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์การลงทุน
4)	นางลักษณา ศรีสมบูรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (สศช.)
5)	นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.).
6)	นางสาวศศิชา หัวเขา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
7)	นายวรพจน์ บุญโทน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
8)	นายกฤตวิช พิชญาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
9)	นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
10)	นายวศิน วชิรดิลก	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
11)	นายธฤต สูตะบุตร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ (สศช.)
12)	นางสาวธนพร ศรีเมฆ	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติการ (สศช.)
13)	นางสาวอุษา โทณผลิน	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
14)	นางสาวเบญจมาภรณ์ คงกระพันธ์	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
15)	คุณนารีนาถ นินิจผล	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
16)	นายอธิภู จิตรานุเคราะห์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
17)	นางสาวธัญญลักษณ์ ศรีสุทธิยากร	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
18)	นางสาวจิณณ์ณัฏฐ์ อมตเวทย์	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
19)	นายปิ่นพงษ์ เข็มทอง	กรมเจ้าท่า
20)	นางสาวบุญลักษณ์ อนันต์วัฒนชัย	กรมเจ้าท่า
21)	นายภูมิไท นาจักร์	กรมท่าอากาศยาน
22)	นายกิตติ ทรัพย์ประสม	สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
23)	นายปรีชา โสภารัตน์	กรมทางหลวงชนบท
24)	นางสาวนิตย์สุดา ประภัทรวิมล	กรมทางหลวงชนบท

25)	นางสาวอนงค์ ธีรประทีปสกุล	สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก
26)	นางลัยวรรณ นุดมะหมัด	สำนักแผนและการต่างประเทศ กรมศุลกากร
27)	นางสาวพิยวรรณ สุภัททธรรม	สำนักแผนและการต่างประเทศ กรมศุลกากร
28)	นางสาวกัญญาภัทร บุญประกอบ	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
29)	นายมงคล เจริญศรี	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
30)	นางสาวปุณยนุช ลอยมา	กรมศุลกากร
31)	นางสาวภัทริกา จินดาโรจน์	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร
32)	นางสาวสกลวรรณ นาคสมภพ	สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
33)	นายนครินทร์ ลิ้มรังษี	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
34)	นางสาวอลิษา พุจารย์	สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์
35)	นางสาวรัตนา มหาชัย	กรมการค้าต่างประเทศ
36)	นายณัฐพงศ์ ยี่สุ่น	กรมการค้าต่างประเทศ
37)	นายพูนพงษ์ นัยนาภากรณ์	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
38)	นางสาวนภัส รุ่งโรจน์รัตนากร	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
39)	นางชฎา บุญจร	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
40)	นางสาวกัณฑิมา รัตนสมบูรณ์	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
41)	คุณศานตมล แก้วเงินเงิน	สำนักธุรกิจบริการและโลจิสติกส์การค้า
42)	คุณณัฐ สุทธิ	สำนักวิศวกรรมการผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง
43)	นางพลินี เตชะมวลไววิทย์	สำนักงบประมาณ
44)	นายธนิตย์ บุณยะวันตัง	สำนักงบประมาณ
45)	นางสาวสดุดี กิตติสุวรรณ	สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
46)	นายจิตรพงศ์ พุ่มสอาด	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
47)	นางสาวภัณฑิกา สหายมิตร	สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
48)	นางสาวจุติมา เกรียงเดชาสันติ	สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
49)	นายชนินทร์ สุขอาบใจ	สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา
50)	ดร.ธารกมล ถาวรพานิช	สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
51)	นายอัครวัฒน์ ศุภเลิศวรานนท์	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
52)	นางสาวทิพยรัตน์ วงษ์สง่า	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
53)	นายสมชาย บรรลือเสนาะ	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)
54)	นายทวีศักดิ์ เชาว์ชาญกิจ	สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)
55)	นายเหรียญ วรพิพัฒน์กำธร	สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)
56)	นายณัฏฐพงศ์ โภไคยรัตน์	สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า (ACBA)
57)	นายเมธาสิทธิ์ ภมรสูต	สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า (ACBA)
58)	นายกฤชภาส์ นาฑีสุวรรณ	สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA)
59)	คุณประพันธ์ โอบวิชัยตรี	สมาคมเจ้าของเรือไทย
60)	นายยรรยง ตั้งจิตต์กุล	สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
61)	ดร.ทองอยู่ คงขันธ์	สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

62)	นายจีรพัฒน์ พฤฒิสืบ	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
63)	นางสาวชาลินี รักษาชล	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
64)	นางวนาลี เลิศวงษ์ไพศาล	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
65)	นายแถมสิน ศรีบางพลีน้อย	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
66)	นายวิชาญ เอกรินทรากุล	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
67)	นายภัทราวุธ วิชพัฒน์	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
68)	นายกฤษฎาพล มณีเนตร	การรถไฟแห่งประเทศไทย
69)	นายณพงส์ อาริยวัฒน์	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
70)	คุณสกาวตรี ประจำวงษ์	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
71)	นายคทา วีณิน	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
72)	นายสุธาวี รอดสว่าง	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
73)	นายนรินทร์ ลิ้มเจริญ	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
74)	นางสาวชญาภา กิจเจริญ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
75)	นายวรมินทร์ ถาวร	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
76)	คุณปรารณา ลิ้มนิรันดร์กุล	ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย

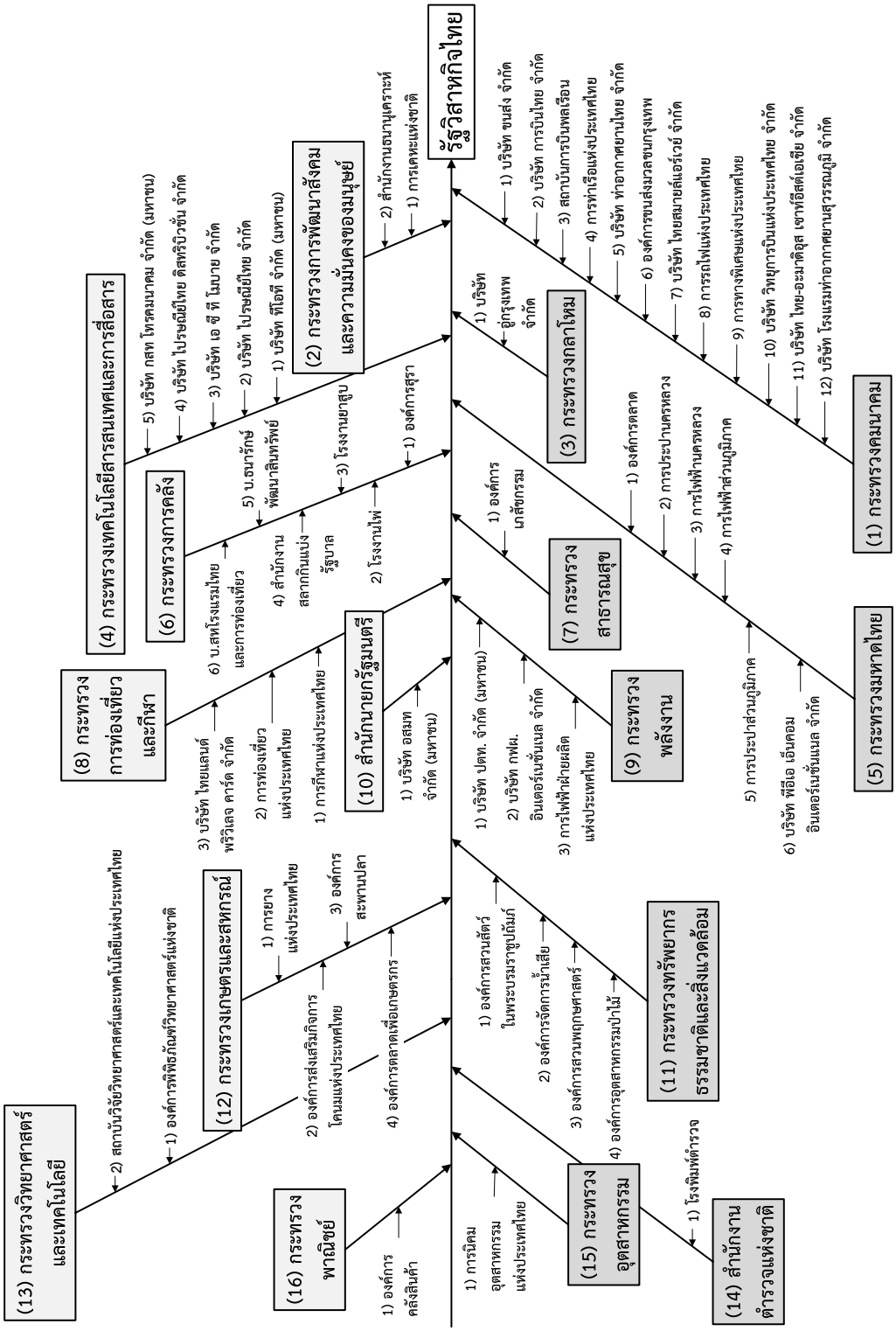
ภาคผนวก ค.

ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก ค-1

การดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ

รัฐวิสาหกิจเป็นอีกส่วนงานหนึ่งที่มีบทบาทในการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศมาอย่างยาวนาน โดยประเทศไทยรัฐวิสาหกิจจำนวนรวม 55 หน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของ 16 หน่วยงานในระดับกระทรวง ดังนี้



รัฐวิสาหกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยทั้งหมดอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ซึ่งนโยบายและแนวทางการพัฒนาของรัฐวิสาหกิจกลุ่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาแนวนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในระยะถัดไป โดยสามารถยกตัวอย่างนโยบายและแนวทางการพัฒนาของรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

1. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airport of Thailand : AOT)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ถือเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีความสำคัญกับประเทศ ที่มีบทบาทหน้าที่ในการดูแล บริหารจัดการ ท่าอากาศยานที่สำคัญของไทย โดยปัจจุบัน AOT มีท่าอากาศยานที่อยู่ในการควบคุมดูแลทั้งสิ้น 6 สนามบิน คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จ.เชียงราย

1.1 ผลการดำเนินงาน

ปัจจุบัน AOT มีท่าอากาศยานที่อยู่ในการควบคุมดูแลทั้งสิ้น 6 สนามบิน คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จ.เชียงราย โดยในปี พ.ศ. 2559 มีผลกำไรจากการประกอบกิจการเท่ากับ 19,571.46 ล้านบาท เพิ่มจากปี พ.ศ. 2558 เป็นจำนวน 842.81 ล้านบาท (ผลกำไรปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 18,728.65 ล้านบาท) โดยพบว่า กำไรในระหว่างปี พ.ศ. 2556 เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปี พ.ศ. 2555 ถึง 152% อันเกิดจากมติคณะรัฐมนตรี ในการกำหนดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักรองรับเที่ยวบินแบบเต็มรูปแบบและเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อ เพื่อส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค และกำหนดบทบาท ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานรองรับสายการบินต้นทุนต่ำและ/หรือ เส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2555 ส่วนในปี พ.ศ. 2557 พบว่า มีผลกำไรลดลงประมาณ 25% เนื่องจากรายได้จากการบินลดลงเล็กน้อย จากการชะลอตัวของการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร และกำไรที่ลดลงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อีกทั้งยังเกิดจากสถานการณ์ทางการเมืองที่มีความวุ่นวายทำให้นักท่องเที่ยวขาดความเชื่อมั่นในการเดินทางมายังประเทศไทย และในปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีผลกำไรเพิ่มขึ้น 53% เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองมีเสถียรภาพมากขึ้น รวมถึงนโยบายในการกระตุ้นนักท่องเที่ยวจากภาครัฐทั้งในและต่างประเทศ ทำให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน ส่วนปี พ.ศ. 2559 มีการเติบโตที่เพิ่มมากขึ้นเล็กน้อย จากเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ ประกอบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง และนโยบายภาครัฐที่กระตุ้นการท่องเที่ยวทั้งในและนอกประเทศ ซึ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนยังเป็นปัจจัยหลักในการสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศไทย อีกทั้งการขยายตัวและการแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้ทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่มีรายได้ปานกลาง ในการใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น

ด้านสัดส่วนการขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์มีการเติบเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะท่าอากาศยานดอนเมืองที่มีอัตราการเติบโตสูงกว่าท่าอากาศยานอื่น เนื่องจาก การแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำที่เข้ามาดำเนินการในประเทศไทยสูงขึ้นและมีความถี่การให้บริการมากขึ้น อีกทั้งทำให้ประชาชนในปัจจุบันหันมาเดินทางเครื่องบินขึ้น เนื่องจากราคาไม่แพงและมีความรวดเร็ว ดังแสดงในตารางที่ 1.1-1

ตารางที่ 1.1-1 ตารางแสดงการขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ แต่ละท่าอากาศยาน ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2560

	การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)				
	2555	2556	2557	2558	2559
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	326,970	288,004	292,932	310,870	333,263
ท่าอากาศยานดอนเมือง	37,141	135,988	161,831	214,809	240,601
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	35,571	41,295	49,679	62,626	67,134
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	14,573	17,056	20,965	24,258	26,862
ท่าอากาศยานภูเก็ต	59,406	70,198	74,501	82,000	94,989
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	6,674	6,882	10,029	12,799	14,073
รวม	**480,335**	**559,423**	**609,937**	**707,362**	**776,922**

ด้านการขนส่งผู้โดยสาร พบว่า จำนวนผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะท่าอากาศยานดอนเมือง จากการเติบโตของตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่เพิ่มขึ้นทั้งในส่วนของการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงสนามบินเชียงใหม่ หรือภูเก็ต ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ก็มีนักท่องเที่ยวเดินทางไปมากขึ้น จากนโยบายการท่องเที่ยวของภาครัฐ ดังแสดงในตารางที่ 1.1-2

ตารางที่ 1.1-2 ตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารรวม แต่ละท่าอากาศยาน ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2560

	จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)				
	2555	2556	2557	2558	2559
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	52,368,712	50,900,697	46,497,257	52,384,217	55,473,021
ท่าอากาศยานดอนเมือง	2,717,413	15,562,753	19,349,941	28,589,312	34,689,890
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	4,334,608	5,172,742	6,213,463	8,069,918	9,208,256
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	2,013,243	2,465,370	2,944,259	3,568,093	3,871,468
ท่าอากาศยานภูเก็ต	9,161,005	10,979,537	11,275,805	12,538,042	14,722,010
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	926,323	1,053,863	1,291,708	1,640,332	1,959,353
รวม	**71,521,304**	**86,134,962**	**87,572,433**	**106,789,914**	**119,923,998**

ด้านการขนส่งสินค้า พบว่า ปริมาณสินค้าเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 โดยส่วนใหญ่มาจากสนามบินดอนเมือง เนื่องจากเป็นสินค้าที่สามารถขนส่งพร้อมผู้โดยสารในสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่มีสัมภาระทำให้สามารถทำกิจการด้านการขนส่งสินค้าจากพื้นที่ว่างใต้ท้องเครื่องบินได้ ทำให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 1.1-3

ตารางที่ 1.1-3 ตารางแสดงปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า-ออกแต่ละท่าอากาศยาน ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2560

	ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า-ออก (ตัน)				
	2555	2556	2557	2558	2559
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,357,167	1,232,002	1,230,881	1,240,320	1,263,013
ท่าอากาศยานดอนเมือง	3,712	17,338	24,058	40,787	65,104
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	21,480	18,451	18,659	19,178	19,385
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	16,201	14,773	12,090	11,817	12,349
ท่าอากาศยานภูเก็ต	31,731	34,032	39,652	37,484	41,858
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	4,893	4,565	3,708	4,624	5,798
รวม	**1,435,184**	**1,321,161**	**1,329,048**	**1,354,210**	**1,407,507**

1.2 การพัฒนาในระยะถัดไป

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเป็น “ผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ดีระดับโลก” ด้วยการกำหนดบทบาทเชิงยุทธศาสตร์สำหรับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง เพื่อวางทิศทางการดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และนำไปสู่การเป็นท่าอากาศยานชั้นนำระดับโลก ทอท.กำหนดทิศทางการดำเนินงานขององค์กรตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ฉบับทบทวน (ปีงบประมาณ 2559-2562) เพื่อสนับสนุนให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) ภายใต้กรอบ AOT Strategy House ยุทธศาสตร์หลัก 7 ด้าน ได้แก่

(1) Airport Strategic Positioning : กำหนดแนวทาง (Roadmap) พัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน ทอท. 6 แห่ง เพื่อมุ่งสู่ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ ของแต่ละท่าอากาศยาน ดังนี้

- **ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** มีบทบาทเป็น **International Gateway** หรือประตูสู่นานาชาติ ซึ่งเป็นประตูสู่ประเทศไทยและเป็นศูนย์กลางอาเซียน รวมทั้งเป็นตัวเลือกแรกของผู้โดยสารในการเปลี่ยนลำและยังมีทางเลือกในการต่อสายการบินนานาชาติที่หลากหลายที่สุด โดยมีการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากเดิม 45 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารในประเทศ 12 ล้านคนต่อปีผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ 33 ล้านคนต่อปี) เป็น 60 ล้านคนต่อปีโดยแบ่งเป็นผู้โดยสาร ภายในประเทศ 10 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 50 ล้านคนต่อปี
- **ท่าอากาศยานดอนเมือง** มีบทบาทเป็น **Fast and Hassle-Free Airport** หรือท่าอากาศยานที่รวดเร็วและไม่ยุ่งยาก โดยเป็นจุดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความรวดเร็ว ความสะดวก และความสบายใจ โดยมีแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 30 ล้านคนต่อปีเป็น 40 ล้านคนต่อปี

- **ท่าอากาศยานภูเก็ต** มีบทบาทเป็น **Gateway to the Andaman** หรือประตูสู่อันดามัน ซึ่งจะเป็นประตูหลักสู่แหล่งท่องเที่ยวชายหาดที่สวยงาม และเป็นจุดหมายปลายทางที่มีคุณภาพ (Premium) ประกอบด้วยร้านค้าปลีกสุดหรู ร้านอาหารระดับโลก และบริการชั้นเยี่ยมต่างๆ โดยมีแนวทางในการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 12.5 ล้านคนต่อปี เป็น 18 ล้านคนต่อปี
- **ท่าอากาศยานเชียงใหม่** เป็น **Gateway to Lanna Heritage** หรือเป็นประตูสู่วัฒนธรรมล้านนา โดยเป็นประตูหลักและเป็นตัวเลือกแรกสู่ภูมิภาคล้านนาทางภาคเหนือของประเทศไทย ที่จะทำให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสถึงประสบการณ์ที่หลากหลาย และสัมผัสประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน และความสวยงามของจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีแผนพัฒนาระยะที่ 1 เป้าหมายรองรับผู้โดยสารได้ 18 ล้านคนต่อปีรองรับ ปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ. 2573 ระบบทางวิ่งและทางขับรองรับเที่ยวบินได้ 34 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยาน 31 หลุมจอด ที่จอดรถยนต์ 6,300 คัน แผนพัฒนาระยะที่ 2 เป้าหมายรองรับผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปีรองรับ ปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2578 ระบบทางวิ่งและทางขับรองรับเที่ยวบิน ได้ 34 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยาน 38 หลุมจอด ประกอบด้วย 3 งาน ได้แก่ งานก่อสร้างหลุมจอดอากาศยาน 7 หลุมจอดด้านทิศใต้งานปรับปรุง อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศเพื่อรองรับผู้โดยสาร 8 ล้านคนต่อปีงานปรับปรุง อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เพื่อรองรับผู้โดยสาร 12 ล้านคนต่อปี
- **ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย** เป็น **Regional Center for Aviation-related Business** หรือศูนย์กลางธุรกิจที่เกี่ยวกับการบิน เพื่อให้บริการแก่กลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว รวมถึงภูมิภาคจีนตอนใต้ ซึ่งจะพัฒนาให้เป็นศูนย์บำรุงรักษาและซ่อมแซมอากาศยาน (MRO) โดยมีแผนการพัฒนาระยะที่ 1 เป้าหมายรองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปีรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ. 2568 ระบบทางวิ่ง และทางขับรองรับเที่ยวบินได้ 16 เที่ยวบินต่อชั่วโมง หลุมจอดอากาศยาน 10 หลุมจอด ที่จอดรถยนต์ 1,200 คัน แผนการพัฒนาระยะที่ 2 เพื่อรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 3.3 ล้านคนต่อปีรองรับ ปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2573 ระบบทางวิ่งและทางขับรองรับเที่ยวบินได้ 16 เที่ยวบินต่อชั่วโมง หลุมจอดอากาศยาน 12 หลุมจอด แผนการพัฒนาระยะที่ 3 (ปีงบประมาณ 2569 - 2573) เป้าหมายรองรับผู้โดยสาร ได้ประมาณ 3.7 ล้านคนต่อปีรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2578 ระยะทางวิ่งและทางขับ รองรับเที่ยวบินได้ 30 เที่ยวบินต่อชั่วโมง หลุมจอดอากาศยาน 13 หลุมจอด
- **ท่าอากาศยานหาดใหญ่** เป็น **Gateway to Southern-most Thailand** หรือประตูสู่ภาคใต้ของไทย เพื่อเป็นจุดเชื่อมหลักสู่ 5 จังหวัดใต้สุดของประเทศไทย นอกจากนั้น ประชาชนภาคใต้สุดของไทยร้อยละ 70 เป็นคนมุสลิม โดยท่าอากาศยานหาดใหญ่ยังเป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการผู้โดยสารชาวมุสลิมที่เดินทางไปแสวงบุญตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา จึงมุ่งเน้นที่จะพัฒนาการให้บริการด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมิตรกับฮาลาล และถูกต้องตามหลักศาสนา โดยมีแผนพัฒนาระยะที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารจาก 2.5 ล้านคนต่อปี เป็น 8.5 ล้านคนต่อปี แผนพัฒนาระยะที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร

จาก 8.5 ล้านคนต่อปีเป็น 10 ล้านคนต่อปีเป้าหมายในการรองรับปริมาณจราจร ทางอากาศ ในปี 2578 มีการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่ 9.97 ล้านคนต่อปี

(2) **Airport Service Capacity:** การบริหารขีดความสามารถในการรองรับ ปริมาณการจราจรทางอากาศ เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน

(3) **Aeronautical Business:** การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน ในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการ ให้บริการผู้โดยสารและกระบวนการให้บริการสายการบิน

(4) **Non-Aeronautical Business:** การพัฒนาธุรกิจที่ไม่เกี่ยวกับกิจการ การบิน การเพิ่มบริการที่มีความหลากหลายและสอดคล้องกับกลุ่มลูกค้า และผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน การพัฒนาเขตปลอดอากรและคลังสินค้า การกำกับประสิทธิภาพของกิจการสัมปทาน รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สิน ที่มีอยู่เพื่อสร้างรายได้

(5) **Intelligent Services:** การนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) มาใช้ในการ ดำเนินงานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน ควบคู่กับการมุ่งเน้นการพัฒนา ด้านคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง โดยนำแนวคิดเชิงนวัตกรรมมาประยุกต์ ใช้ในการดำเนินงาน

(6) **Regional Hub:** เนินการพัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยานเป็น ศูนย์กลางการบินที่รองรับรูปแบบธุรกิจในด้านต่างๆ ได้แก่ ศูนย์กลางการบินด้านการท่องเที่ยว ศูนย์กลางการบินเพื่อเปลี่ยนผ่านไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ศูนย์กลางการบินด้านธุรกิจ ศูนย์กลางการบินด้านโลจิสติกส์ และศูนย์กลางการบินด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

(7) **Business Development:** พัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ๆ เพื่อขยาย การดำเนินงาน ทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมถึงการลงทุนในธุรกิจ ท่าอากาศยานกับพันธมิตรทางธุรกิจในกิจการต่างๆ

2. การท่าเรือแห่งประเทศไทย Port of Thailand (กทท.)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทหน้าที่ในการดูแล บริหารจัดการท่าเรือที่สำคัญของไทย 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของและท่าเรือระนอง

2.1 ผลการดำเนินงาน

การเปลี่ยนแปลงปริมาณเรือ สินค้า ตู้สินค้าของการท่าเรือฯ จะปรับตัวสอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ เช่น อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง GDP ของประเทศไทย รวมถึง GDP ของประเทศคู่ค้า เช่น จีน ญี่ปุ่น และภูมิภาคอาเซียน ซึ่งในปี พ.ศ. 2558 พบว่าเศรษฐกิจไทยขยายตัวประมาณร้อยละ 2.7 เนื่องจากค่าเงินบาทอ่อนตัวลง และมูลค่าการส่งออกปี พ.ศ. 2558 ลดลงร้อยละ 5 แต่ปริมาณการส่งออกยังเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ประมาณร้อยละ 6 ตามเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่ชะลอตัวลง แต่ประเทศไทยยังคงมีปัจจัยสนับสนุนการส่งออกอีก เช่น การลดลงของราคาน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์และค่าเงินบาทที่อ่อนตัวอยู่ในเกณฑ์ดี ทำให้ปริมาณสินค้าขาเข้าและตู้สินค้าขาเข้าของการท่าเรือฯขยายตัวร้อยละ 3.41 และ 6.26 ตามลำดับ และปริมาณสินค้าขาออกและตู้สินค้าขาออกของการท่าเรือฯขยายตัวร้อยละ 0.53 และ 2.80 ตามลำดับ สอดคล้องกับนโยบายกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชน และมาตรการลดภาษี “นำเข้าเครื่องจักรและปัจจัยการผลิต” ของภาครัฐ ดังแสดงในตารางที่ 2.1-1 และ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-1 ตารางแสดงจำนวนสินค้าเข้าออก แต่ละท่าเรือ ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558

	จำนวนสินค้า (ล้านตัน)			
	2555	2556	2557	2558
ท่าเรือกรุงเทพ				
สินค้าขาเข้า	10.414	12.025	11.292	12.088
สินค้าขาออก	7.509	9.182	10.130	9.760
รวม	17.923	21.207	21.422	21.848
ท่าเรือแหลมฉบัง				
สินค้าขาเข้า	25.618	26.012	26.906	27.471
สินค้าขาออก	39.012	40.023	44.460	45.135
สินค้าถ่ายลำ (ขาเข้า-ขาออก)	0.598	0.883	0.897	0.846
รวม	65.228	66.918	72.263	73.451
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน				
สินค้าขาเข้า	0.017	0.024	0.025	0.015
สินค้าขาออก	0.076	0.286	0.346	0.403
รวม	0.092	0.310	0.371	0.418
ท่าเรือเชียงของ				
สินค้าขาเข้า	0.002	0.001	0.002	0.004
สินค้าขาออก	0.049	0.055	0.038	0.077
รวม	0.050	0.056	0.041	0.081
ท่าเรือระนอง				
สินค้าขาเข้า	0.036	0.044	0.083	0.066
สินค้าขาออก	0.044	0.091	0.161	0.126
รวม	0.080	0.134	0.244	0.192
รวม	**83**	**89**	**94**	**96**

ตารางที่ 2.1-2 ตารางแสดงจำนวนตู้สินค้าเข้าออก แต่ละท่าเรือ ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558

	จำนวนตู้สินค้า (ล้าน ที.อี.ยู)			
	2555	2556	2557	2558
ท่าเรือกรุงเทพ				
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.65	0.781	0.753	0.922
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.488	0.599	0.652	0.638
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ (เรือชายฝั่ง)และทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	0.072	0.070	0.062	0.069
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.064	0.045	0.051	0.043
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1.274	1.495	1.519	1.558
ท่าเรือแหลมฉบัง				
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	1.747	1.804	1.759	1.878
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	2.905	3.007	3.257	3.369
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	1.178	1.164	1.442	1.533
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	5.83	5.975	6.459	6.780
รวม	**7**	**7**	**8**	**8**

ส่วนทางด้านจำนวนเรือเทียบท่า พบว่า โดยส่วนใหญ่มีปริมาณที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ยกเว้นท่าเรือระนอง เนื่องจากในปี พ.ศ. 2558 มีการปรับตัวลงเล็กน้อย ดังแสดงในตาราง 2.2-3

ตารางที่ 2.1-3 ตารางแสดงจำนวนเรือเทียบท่า แต่ละท่าเรือ ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558

	จำนวนเรือเทียบท่า (เที่ยว)			
	2555	**2556**	**2557**	**2558**
ท่าเรือกรุงเทพ				
เขื่อนเทียบเรือ	3,123	3,353	3,193	3,277
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	208	188	236	213
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	108	68	74	58
ทุ่นผูกเรือสาธุประดิษฐ์	109	69	103	81
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพ)	4,116	4,511	4,939	5,576
ท่าเรือแหลมฉบัง	8,557	7,621	10,357	11,055
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	2,175	8,367	8,144	9,052
ท่าเรือเชียงของ	171	208	241	759
ท่าเรือระนอง	210	282	356	315
รวม	**18,777**	**24,667**	**27,643**	**30,386**

จากข้อมูล พบว่า ท่าเรือแหลมฉบังยังสามารถรองรับสินค้าได้อีกมาก จากโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือที่ สามารถรองรับได้ถึง 11.1 ล้านที.อี.ยู. อีกทั้งท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนยังมีปัญหาอยู่มาก ไม่ว่าจะเรื่องสถานที่ตั้ง การใช้ประโยชน์จากพื้นที่หลังท่า การบริหารจัดการที่ใช้รูปแบบเดียวกับท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้มีผู้เข้ามาใช้บริการน้อย

2.2 การพัฒนาในระยะถัดไป

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีการพัฒนาโครงการสำคัญในปัจจุบัน ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด รวมถึงการบริหารและการประกอบการ อย่างไรก็ตาม จากแนวโน้มเศรษฐกิจโลกส่งผลให้รายได้ของ กทท. ลดลง และต้องพัฒนาแนวทางในการหารายได้เพิ่มเติมด้วยการพัฒนาบริการใหม่ๆ เช่น ท่าเรือบก (Dry Port) และการขนส่งทางทะเลระยะสั้น (Short Sea Shipping) รวมทั้งการปรับแผนการใช้ประโยชน์ของที่ดินโดยรอบท่าเรือในเชิงพาณิชย์ ทั้งในส่วนของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และ และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ให้เกิดประสิทธิผล เกิดประโยชน์สูงสุดเทียบเท่าผลตอบแทนในตลาด และสอดคล้องกับธุรกิจหลักของ กทท. สำหรับแนวนโยบายในการพัฒนา กทท. ในอนาคตจะพิจารณาความสอดคล้องและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการเป็น “Thailand 4.0” รวมทั้งนโยบายระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ในการขับเคลื่อนและปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ

(1) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

การขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียงชายฝั่งมาขึ้นท่าเพื่อส่งต่อไปยังต่างประเทศโดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ณ ท่าเรือ แหลมฉบังในปัจจุบันนั้น ยังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เปิดให้บริการเป็นการเฉพาะ ปัจจุบันจึงพบปัญหาการขนส่งสินค้าโดยเรือ ล าเลียงชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบังบ่อยครั้ง ได้แก่ การที่เรือสินค้าชายฝั่งต้องมารอเทียบท่าที่ท่าเรือระหว่างประเทศ (กรณีของ การส่งออก) เพื่อขนสินค้ามาไว้บนท่า รอการถ่ายลำลงเรือแม่ที่จะเข้ามาจอดเทียบท่านั้นๆ จึงทำให้เรือสินค้าชายฝั่งมีต้นทุน เรือคอยเทียบท่าในกรณีที่ Window ของท่าเทียบเรือระหว่างประเทศนั้นไม่ว่าง (Waiting Time) ยิ่งกว่านั้น ผู้ประกอบการท่า เทียบเรือระหว่างประเทศ มักจะให้ลำดับความสำคัญกับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นลำดับแรกก่อน เนื่องจากมีปริมาณ ตู้สินค้าขนถ่ายจำนวนมาก และอาจมีพันธะสัญญาต่อกันไว้ ทำให้เรือสินค้าชายฝั่งไม่สามารถจอดเทียบท่านั้นได้ และหลายกรณี ต้องนำเรือชายฝั่งเข้าไปจอดเทียบท่าอื่นแทน ซึ่งทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าซ้ำซ้อน (Double Handling) กล่าวคือ จากท่าเทียบเรือที่เรือชายฝั่งจอดเทียบ จะมีต้นทุนการยกขนสินค้าขึ้นลงรถหัวลาก-หางลาก (Lift-on , Lift-off) เพื่อลำเลียงสินค้ามาวางเก็บ ณ ที่ลานวางตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่เรือแม่จะเข้าเทียบท่า ท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่ริมน้ำบริเวณก้นแอ่งจอดเรือที่ 1 ระหว่างท่าเทียบเรือผู้โดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 ความยาวประมาณ 150 เมตร พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่ง ประมาณ 43 ไร่ ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็น พื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Area) มีความยาวค่อนข้างจำกัดแต่ก็มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือสินค้าขนาดเล็ก ได้ ซึ่งจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่การท่าเรือฯ และส่วนรวมได้สูงกว่าการนำไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบอื่นๆ และเพื่อเป็น การสนับสนุนนโยบายของรัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม รวมทั้งเพื่อส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยน รูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่งแทน ซึ่งจะสามารถทำให้ต้นทุนของระบบ Logistic โดยรวม ของประเทศต่ำลง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จะสามารถลดการใช้พลังงาน ช่วยประเทศชาติได้อีกทางหนึ่ง

เป้าหมายของโครงการ พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งแห่งนี้ให้แล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2561 และมีขีดความสามารถ 300,000 ทีอียู/ปี ความคืบหน้าของโครงการ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือ ซึ่งใช้ระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 24 เดือน คาดว่า จะเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2561

(2) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO)

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การให้บริการยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟภายในท่าเรือแหลมฉบังในลักษณะผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) เป็นอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขสัญญาร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ ที่ทำไว้กับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบังทุกราย แต่ในช่วงเวลานับตั้งแต่ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มเปิดให้บริการเป็นต้นมาท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีความพร้อมที่จะเข้ามาดำเนินกิจการให้บริการยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟในลักษณะ Single Operator ได้ จึงขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่างๆ (TLC)..ภายในท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการขนถ่ายตู้สินค้า ขึ้นลงรถไฟ (Rail Transfer) ระหว่างลานขนถ่ายตู้สินค้ารถไฟ (Rail Yard) บริเวณหลังท่าเทียบเรือฝั่ง B (B Series) ใน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ด้วยเครื่องมือของ TLC ไปพลางก่อนจนกว่าการท่าเรือฯ พร้อมที่จะให้ท่าเรือแหลมฉบัง จัดตั้งหน่วยธุรกิจมาให้บริการในลักษณะ Single Operator

ต่อไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังเติบโตขึ้นเรื่อยๆ อย่างรวดเร็ว ปัจจุบันท่าเทียบเรือตู้ สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Basin..1).ทุกท่า ให้บริการรับตู้สินค้าในระดับที่เกือบเต็มขีดความสามารถในการ รองรับตู้สินค้าที่ตั้งไว้แล้ว การที่ TLC..แต่ละรายยังต้องจัดแบ่งเครื่องมือยกขน ได้แก่ รถยกตู้สินค้าหนัก (Reach Stacker) และ รถหัวลาก หางลาก ซึ่งปกติทำงานอยู่ภายในบริเวณท่าเทียบเรือ ออกมาท่าการยกตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ ณ ลานขนถ่ายตู้สินค้า ทางรถไฟ (Rail Yard) ซึ่งอยู่ภายนอกท่าเทียบเรือ เป็นครั้งคราว จึงไม่สะดวก เนื่องจากสภาพการจราจรที่เริ่มติดขัด และ ปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น จึงต้องการให้มีผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) มารับผิดชอบให้บริการด้าน Rail Transfer เป็นการเฉพาะ

เป้าหมายของโครงการ ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานหลักพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น และการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้า ขึ้นลงรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังชนิดพิเศษเป็นแบบปั้นจั่นเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ซึ่งสามารถ ท างานคร่อมรางรถไฟได้ไม่น้อยกว่า 6-8 ราง ในเวลาเดียวกัน รวมทั้ง การก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ช่วงจากสถานีรถไฟแหลมฉบัง เข้าสู่พื้นที่โครงการ ระยะทางประมาณ 3.4 กิโลเมตร เข้าไว้ด้วย เพื่อให้สามารถรองรับตู้สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟให้ได้ถึงปีละ 2.0 ล้านทีอียู แล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปี 2561 ความคืบหน้าของโครงการ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งใช้ระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 18 เดือน คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2561

(3) โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ในปีงบประมาณ 2558-2559 การท่าเรือฯ ได้จัดสรรงบประมาณจำนวน 968.945 ล้านบาท (ไม่รวม ภาษีมูลค่าเพิ่ม) เพื่อดำเนินการสนับสนุนโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในเขตท่าเรือ แหลมฉบัง ซึ่งได้ว่าจ้างบริษัท บางแสนมหานคร จำกัด กำหนดส่งมอบภายใน 518 วัน นับถัดจากวันลงนามในใบสั่งจ้าง เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 เดิมคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในวันที่ 21 กรกฎาคม 2559 แต่เนื่องจากมี การขยาย ระยะเวลาออกไปอีก 210 วัน จึงคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2560 โดยมีการปรับปรุง ดังนี้

<u>ส่วนที่ 1</u> ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาณาบริเวณท่าเรือฯ

1) โครงการขยายถนนเดิม (Road 1) จากหัวโค้งถึงประตูตรวจสอบสินค้า 2 (Gate 2) จาก 4 ช่อง เป็น 6 ช่อง จำนวนประมาณ 2.6 กิโลเมตร อาทิ รื้อถนนเดิมขยายถนนเดิมและงานรื้อย้ายสาธารณูปโภค

2) งานก่อสร้างสะพานข้ามแยก Unithai

3) งานอาคารด่าน Gate 1 อาทิ โครงสร้างอาคารด่าน Gate 1 (ก่อสร้างด่านเก็บเงินประตูตรวจสอบ 1 จำนวน 14 ช่อง) สร้างห้องน้ำจำนวน 10 ห้อง (2 อาคาร) งานเทคอนกรีตเสริมเหล็กที่ประตูตรวจสอบ 1 งานติดตั้ง เครื่องชั่งน้ำหนัก และงานระบบ IT

4) งานอาคารด่าน Gate 3 อาทิ โครงสร้างอาคารด่าน Gate 3 (ก่อสร้างด่านเก็บเงินประตูตรวจสอบ 3 จำนวน 6ช่อง) สร้างห้องน้ำ 1 อาคาร จำนวน 5 ห้อง งานก่อสร้างถนนคอนกรีตบริเวณอาคารตรวจสอบที่ขยาย งานติดตั้งเครื่องชั่งน้ำหนัก และงานระบบ IT

5) งานก่อสร้างอาคารควบคุมด่าน Gate 3 อาทิ โครงสร้างอาคารควบคุม จำนวน 1 อาคาร (3ชั้น) งานสถาปัตยกรรม งานระบบสุขาภิบาล งานระบบไฟฟ้า และงานระบบ IT

<u>ส่วนที่ 2</u> : ก่อสร้างและปรับปรุงถนนเข้าออกเชื่อมต่อกับถนนภายนอกท่าเรือฯ

1) โครงการขยายถนนเดิม (Road 1) ระยะทางประมาณ 5.4 กิโลเมตร อาทิ งานขยายถนนเดิมจาก 4 ช่อง จราจร เป็น 7 ช่องจราจร ผิวจราจรลาดยาง หนา 15 ซม. งานขยายสะพานเดิม (ช่วงสั้น) งานขยายถนนหลังประตู 2 และงานย้ายเสาไฟฟ้าส่องสว่าง

2) โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ (U-Turn 2)

3) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก (Over Pass 2)

4) งานติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

3. การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทหน้าที่ในการดูแล บริหารจัดการระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย โดยผลการดำเนินงานมาจากรายงานประจำปี 2556-2558 ดังนี้

3.1 ผลการดำเนินงาน

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการปรับปรุงภาพลักษณ์การให้บริการที่สถานีรถไฟ (SMART Station) เพื่อพัฒนาสถานีรถไฟให้ได้มาตรฐานในเรื่องการให้บริการของพนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวก และเพื่อเพิ่มความพึงพอใจให้กับผู้ที่มาใช้บริการ ซึ่งผลการดำเนินงาน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 – พ.ศ. 2558 มีการดำเนินการแล้วเสร็จเป็นจำนวน 85 สถานี และอีก 12 สถานี อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงในปีงบประมาณ 2559 รวมทั้งสิ้น 97 สถานี โดยแต่ละสถานีจะได้รับงบประมาณสถานีละ 200,000 บาท

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการดำเนินโครงการสำคัญและเกี่ยวของ ดังนี้

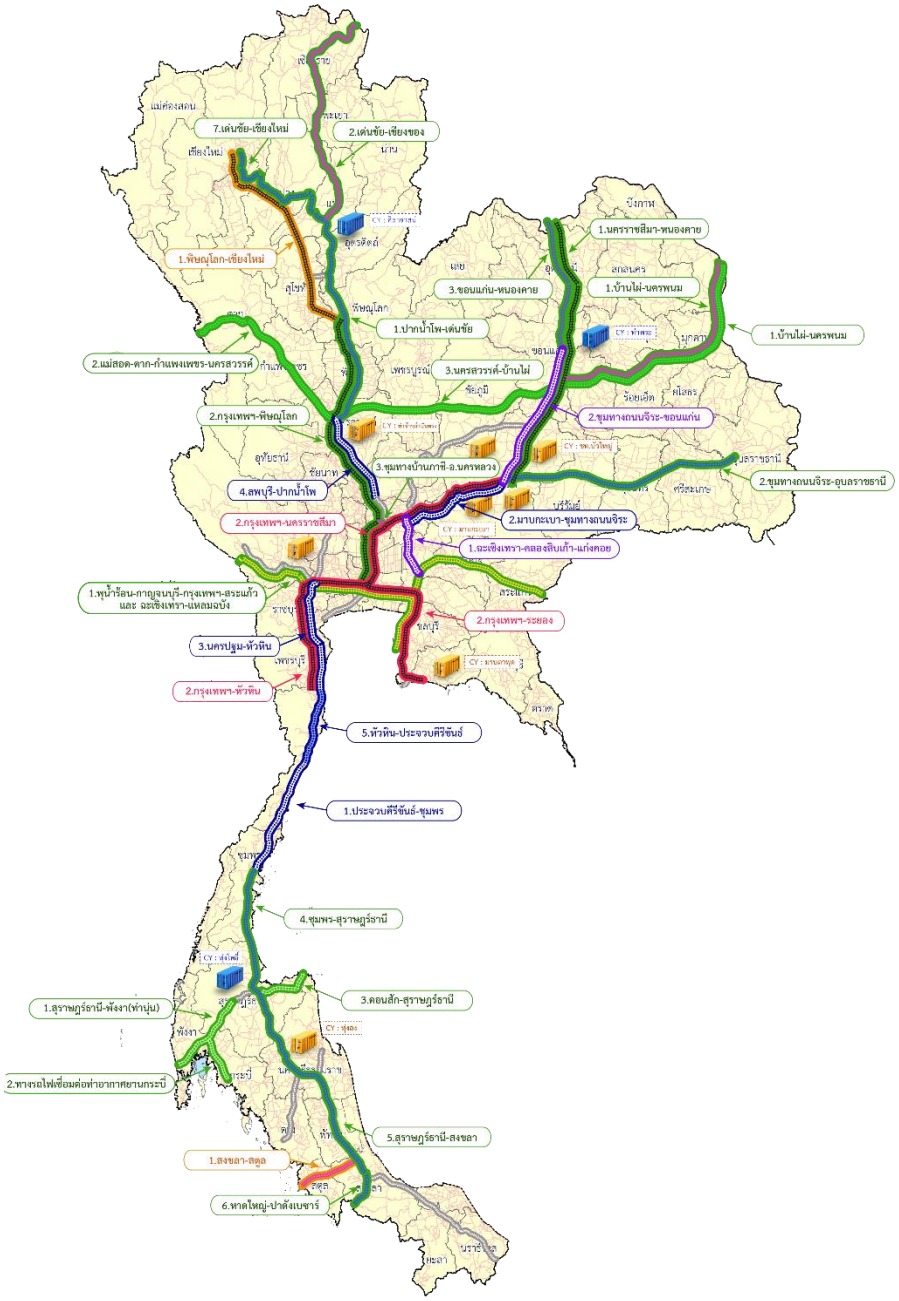
1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า - แก่งคอย
2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น
3. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร
4. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ
5. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ
6. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม - หัวหิน
7. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
11. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี
12. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา
13. โครงการก่อสร้างรถไฟ สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด

14. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ
15. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง 1,649 กม.
16. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง
17. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ
18. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น
19. โครงการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า Airport Rail Link จำนวน 7 ขบวน (ร่วมกับ รฟฟท.)
20. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกดเพลาสูงสุด 20 ตัน/เพลา จำนวน 20 คัน
21. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทนรถจักร GE 50 คัน
22. โครงการ Refurbish รถจักร 56 คัน
23. โครงการจัดหารถ โดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน
24. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักกดเพลาสูงสุด 15 ตัน / เพลา จำนวน 7 คัน
25. โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน
26. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก่งคอย

ด้านการขนส่งสินค้า พบว่า ในปี 2557 การขนส่งสินค้าทางรถไฟอยู่ที่ 10.7 ล้านตัน มีอัตราการเติบโตลดลง 8.67 % ซึ่งต่ำสุดในรอบ 5 ปี แต่สำหรับปี 2558 การขนส่งสินค้าทางรถไฟอยู่ที่ 10.8 ล้านตัน มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นเพียง 0.9% โดยสินค้าภายในประเทศที่ขนส่งทางรถไฟ สูงสุด 3 อันดับแรกยังคงได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และ ซีเมนต์ ในปี 2559 การขนส่งสินค้าทางรถไฟขยายตัวร้อยละ 4.36 ทั้งนี้แนวโน้มปี 2560 คาดว่า การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะขยายตัวร้อยละ 2-4

3.2 การพัฒนาในระยะถัดไป

การพัฒนาในระยะถัดไปของจะมีโครงการพัฒนาต่างๆ ดังแสดงในรูป 3.1-1 และตารางที่ 3.1-1



รูปที่ 3.1-1 แผนงานโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในอนาคต

ตารางที่ 3.1-1 แผนงานโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในอนาคต

แผนงาน	สัญลักษณ์	โครงการที่ดำเนินการปี พ.ศ. 2558	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	เจ้าของโครงการ	ปีเปิด
รถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน		1.ฉะเชิงเทรา –คลองสิบเก้า-แก่งคอย	106	10,549.97	รฟท.	2562
		2.ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	185	24,075.90	รฟท.	2562
แผนงาน	**สัญลักษณ์**	**โครงการที่ดำเนินการปี พ.ศ. 2559**	**ระยะทาง (กม.)**	**งบประมาณ (ล้านบาท)**	**เจ้าของโครงการ**	**ปีเปิด**
รถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน		1.ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	167	17,249.90	รฟท.	2562
		2.มาบกระเบา-ชุมทางถนนจิระ	132	29,667.66	รฟท.	2563
		3.นครปฐม-หัวหิน	165	20,145.03	รฟท.	2562
		4.ลพบุรี-ปากน้ำโพธ	148	24,940.96	รฟท.	2563
รถไฟทางคู่ระยะที่ 2		5.หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	90	10,301.95	รฟท.	2562
แผนงาน	**สัญลักษณ์**	**โครงการที่ดำเนินการปี พ.ศ. 2560**	**ระยะทาง (กม.)**	**งบประมาณ (ล้านบาท)**	**เจ้าของโครงการ**	**ปีเปิด**
รถไฟความเร็วสูง		1.กรุงเทพฯ-นครราชสีมา	252	182,316.00	รฟท.	2560
		2.กรุงเทพฯ-ระยอง	194	152,528.00	รฟท.	2564
		3.กรุงเทพฯ-หัวหิน	211	94,673.16	รฟท.	2564
แผนงาน	**สัญลักษณ์**	**โครงการที่ดำเนินการปี พ.ศ. 2560**	**ระยะทาง (กม.)**	**งบประมาณ (ล้านบาท)**	**เจ้าของโครงการ**	**ปีเปิด**
รถไฟสายท่องเที่ยวเชื่อมโยงอ่าวไทย-อันดามัน		1.สุราษฎร์ธานี-นครราชสีมา	163	36,128.25	สนข./รฟท.	2564
		2.ทางรถไปเชื่อมต่อท่าอากาศยานกระบี่	14	n/a	สนข./รฟท.	2564
		3.ดอนสัก-สุราษฎร์ธานี	68	n/a	สนข./รฟท.	2654
รถไฟทางคู่ระยะที่ 2		1.ปากน้ำโพ-เด่นชัย	285	56,590.00	รฟท.	2564
		2.ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	309	48,480.93	รฟท.	2565
		3.ขอนแก่น-หนองคาย	174	20,172.00	รฟท.	2565
		4.ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	167	33,513.90	รฟท.	2565
		5.สุราษฎร์ธานี-สงขลา	339	66,934.00	รฟท.	n/a
		6.หาดใหญ่-ปาดตังเบซาร์	48	12,000.00	สนข./รฟท.	n/a
		7.เด่นชัย-เชียงใหม่	217	61,068.00	สนข./รฟท.	2565
ทางรถไฟสายใหม่		1.บ้านไผ่-นครพนม	355	66,000.00	รฟท.	2567
		2.เด่นชัย-เชียงของ	326	77,486.00	รฟท.	2567
		3.ชุมทางบ้านภาชี-อ.นครหลวง	15	n/a	รฟท.	n/a
รถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Upper E-W Corridor		1.บ้านไผ่-นครพนม	355	66,000.00	รฟท.	256
		2.แม่ฮ่องสอน-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	256	95,000.00	รฟท.	2566
		3.นครสวรรค์-บ้านไผ่	291	n/a	รฟท.	n/a
โครงการความร่วมมือรถไฟ (ไทย-ญี่ปุ่น)		1.พุน้ำร้อน-กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-สระแก้ว และฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง	574	n/a	รฟท.	n/a
รถไฟความเร็วสูง		1.นครราชสีมา-หนองคาย	354	240,000.00	รฟท.	n/a
		2.กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1)	384	n/a	รฟท.	n/a
แผนงาน	**สัญลักษณ์**	**โครงการที่ดำเนินการปี พ.ศ. 2560**	**ระยะทาง (กม.)**	**งบประมาณ (ล้านบาท)**	**เจ้าของโครงการ**	**ปีเปิด**
รถไฟความเร็วสูง		1.พิษณุโลก-เชียงใหม่ (รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 2)	296	n/a	สนข./รฟท.	n/a
ก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่		1.สงขลา-สตูล	142	44100.00	รฟท.	n/a

ภาคผนวก ค-2

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (เบื้องต้น)

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

กฎหมายถือเป็นอีกหนึ่งส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งในปัจจุบัน กฎหมายกฎระเบียบบางฉบับต้องมีการปรับปรุงให้มีความทันสมัย อำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง ภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงกฎหมายที่มีการปรับปรุง ควรคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศ เป็นธุรกิจที่ประชาชนชาวไทยเป็นเจ้าของ เป็นอันดับแรก โดยทางที่ปรึกษาได้มีการรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้น ดังนี้

1. กฎหมายด้านการขนส่งทางอากาศ

(1) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่12) พ.ศ. 2553
(2) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออาอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2553
(3) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

2. กฎหมายด้านการขนส่งทางบก

(1) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
(2) พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464
(3) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
(4) พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนตร์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497
(5) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2549)
(6) พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542
(7) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
(8) พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550
(9) พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540

3. กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำ

(1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
(2) พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภยันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 (ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 65ก ลว.22 ต.ค. 2547)
(3) พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550
(4) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2550
(5) พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537
(6) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
(7) พระราชบัญญัติการส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521
(8) พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภยันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547
(9) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548
(10) กฎกระทรวง ฉบับที่ 71 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2481
(11) พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537

4. กฎหมายด้านการค้า

(1) พระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าขาออก พ.ศ. 2503
(2) พระราชบัญญัติส่งเสริมสินค้าขาออก พ.ศ. 2503
(3) พระราชบัญญัติป้องกันการกระทำบางอย่างในการขนส่งสินค้าขาออกทางเรือ พ.ศ. 2511
(4) พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522
(5) พระราชบัญญัติการตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุนซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ พ.ศ. 2542
(6) พระราชบัญญัติมาตรการปกป้องจากการนำเข้าสินค้าที่เพิ่มขึ้น พ.ศ. 2551
(7) พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานขององค์การการค้าโลก พ.ศ. 2537
(8) พระราชบัญญัติการค้าข้าว พุทธศักราช 2489
(9) พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542
(10) พระราชบัญญัติการซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้า พ.ศ. 2542

5. กฎหมายด้านคลังสินค้า

(1) พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การคลังสินค้า พ.ศ. 2498
(2) ประกาศของคณะปฏิบัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พุทธศักราช 2514 เฉพาะการควบคุมกิจการคลังสินค้าและกิจการที่มีสภาพคล้ายคลึงกัน

6. กฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

(1) พระราชบัญญัติศุลกากร
(2) พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548
(3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551
(4) พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530
(5) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
(6) พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556
(7) พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
(8) พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550
(9) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535
(10) พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน พ.ศ. 2554

ด้านการพัฒนา ปรับปรุง และแก้ไขกฎหมายกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีคำสั่งคณะกรรมาธิการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ที่ 2/2560 ลงวันที่ 10 มกราคม 2560 แต่งตั้ง “คณะทำงานพิจารณาศึกษาแก้ไขร่างกฎหมายเกี่ยวกับโลจิสติกส์” โดยทำหน้าที่พัฒนาศักยภาพการแข่งขันของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยกำหนดมาตรฐานการให้บริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยให้มีการพัฒนาที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการและสภาพเศรษฐกิจ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า เพื่อให้ธุรกิจให้บริการโลจิติกส์มีการพัฒนาที่ได้มาตรฐาน มีความน่าเชื่อถือ สามารถแข่งขันในระดับสากล ทั้งนี้ ในวันที่ 20 มีนาคม 2560 ได้สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมาธิการศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับคณะทำงานพิจารณาศึกษาแก้ไขร่างกฎหมายเกี่ยวกับโลจิสติกส์ ครั้งที่ 18/2560 โดยมีกรอบในการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับโลจิสติกส์ 5 ฉบับ ดังนี้

1. ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.....
2. ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พ.ศ.....
3. ร่างพระราชบัญญัติดารขนส่งทางราง พ.ศ.....
4. ร่างกฎกระทรวงระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ พ.ศ.....
5. ร่างกฎกระทรวงระบบการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวทางท่อ พ.ศ.....

และจากการรวบรวมความคิดเห็นจากผู้สัมมนาและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีประเด็นที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงกฎหมายที่สำคัญ ดังนี้

(1) เรื่องสินค้าผ่านแดน เนื่องจากปัจจุบันมีการกำหนดคำนิยามของสินค้าผ่านแดน ที่ทำให้ประเทศไทยเกิดการเสียประโยชน์ รวมถึงประเทศยังไม่มีข้อกำหนด หรือมาตรการต่างๆในการสร้างรายได้จากสินค้าผ่านแดนของประเทศไทย

(2) เรื่องความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยยังไม่มีการกำหนดมาตรการที่ชัดเจน ในด้านสร้างความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ภาคเอกชนเห็นถึงความสำคัญและปฏิบัติตาม

(3) เรื่องพาณิชย์นาวี ควรมีการออกกฎหมาย กฎระเบียบ ว่าด้วยเรื่องการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อเป็นข้อกำหนดให้แก่ผู้ที่รับขนส่งสินค้าทางน้ำ สายเดินเรือ อาทิเช่น การกำหนดข้อกฎหมายทางด้านการรักษาตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เพื่อป้องกันการสูญหายของตู้คอนเทรนเนอร์ และช่วยให้ผู้ส่งสินค้าไม่จำต้องวางค่ามัดจำตู้คอนเทนเนอร์ และกฎหมายเรื่องการผูกขาดทางการค้า เพื่อป้องกันการผูกขาดทางการค้า และก่อให้เกิดความแข่งขันทางด้านราคา และเป็นไปตามกลไกของตลาด

(4) เรื่องการค้า ควรมีการปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบให้มีความทันสมัย ลดขั้นตอนการทำงานที่ไม่จำเป็น เพื่อช่วยให้ทำการค้าได้สะดวกรวดเร็ว

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร 10100
โทรศัพท์ 02-280-4085 โทรสาร 02-281-3938

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
126 ถนนประชาอุทิศ แขวงบางมด เขตทุ่งครุ กรุงเทพฯ 10140
โทรศัพท์ 02-470-8436-37 โทรสาร 02-470-8435