

รายงานการประชุม
คณะกรรมการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559
วันพุธที่ 8 สิงหาคม 2555 เวลา 13.30 น.
ณ ห้องประชุมเดช สนิทวงศ์ อาคาร 1 ชั้น 3 สศช.

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | |
|--|------------------|
| 1. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ | ประธานคณะกรรมการ |
| 2. นางสาวพรณิภา อาษาภา
ผู้แทนสำนักงบประมาณ | คณะกรรมการ |
| 3. นางอนงค์ ไพจิตรประภาภรณ์
ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม | คณะกรรมการ |
| 4. นายทศพล ไหมสุวรรณ
ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | คณะกรรมการ |
| 5. นายพีระพล ภาวรสุนทรเจริญ
ผู้แทนกระทรวงคมนาคม | คณะกรรมการ |
| 6. นางสาวพัชรา ทศนาถนชัย
ผู้แทนกระทรวงพลังงาน | คณะกรรมการ |
| 7. นางฉวีวรรณ สาอุตม
ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | คณะกรรมการ |
| 8. นางสาวกุลกริยา เป็ลยีนสกุลวงศ์
ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ | คณะกรรมการ |
| 9. นางรัตติกุล จันทร์สุริยา
ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ | คณะกรรมการ |
| 10. นางศิริพร เหลืองนวล
ผู้แทนกระทรวงการคลัง | คณะกรรมการ |
| 11. นางสาวบงจรรย์ กาญจนศาสตร์
ผู้แทนกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร | คณะกรรมการ |
| 12. นางประชุมพร ชีวะประเสริฐ
ผู้แทนกระทรวงแรงงาน | คณะกรรมการ |
| 13. นางสาวนิตยา หลานไทย
ผู้แทนกระทรวงศึกษาธิการ | คณะกรรมการ |

- | | | |
|-----|---|--------------------------------|
| 14. | นายภาณุมาศ ศรีสุข
ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| 15. | นายธนิต โสรัตน์
ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| 16. | นายไพบุลย์ พลสุวรรณ
ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย | คณะกรรมการ |
| 17. | นายชาญวิทย์ อมตะมาทชาติ
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและเลขานุการ |
| 18. | นายภูมิไจ อัดตะนันท์
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา
การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | ผู้ช่วยกรรมการและ
เลขานุการ |

คณะกรรมการผู้ไม่เข้าประชุม

- | | | |
|----|--|------------|
| 1. | นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์
ผู้แทนสมาคมธนาคารไทย | คณะกรรมการ |
|----|--|------------|

ผู้เข้าร่วมประชุม

สำนักงบประมาณ

- | | | |
|----|------------------------------|-----------------------------------|
| 1. | นางสาวพรณิภา อาษาภา | นักวิเคราะห์งบประมาณชำนาญการพิเศษ |
| 2. | นางสาวนุชนารถ จันทร์ทรง | นักวิเคราะห์งบประมาณชำนาญการ |
| 3. | นายณภพ ศรีธธา | นักวิเคราะห์งบประมาณปฏิบัติการ |
| 4. | นางสาวดวงกมล เอื้อทวีเกียรติ | นักวิเคราะห์งบประมาณปฏิบัติการ |

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- | | | |
|----|-------------------------------|----------------------------------|
| 1. | นางสาววันลีย์ เจริญวิทย์ธนเดช | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
|----|-------------------------------|----------------------------------|

กระทรวงคมนาคม

- | | | |
|----|--------------------------|------------------------------------|
| 1. | นางสาวศิริรัตน์ อธิรัตน์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
| 2. | นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ |

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- | | | |
|----|------------------------|----------------------------------|
| 1. | นางสาวสุทิสรา ลุ่มบุตร | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |
|----|------------------------|----------------------------------|

กระทรวงพาณิชย์

- | | | |
|----|-----------------------|------------------------------------|
| 1. | นางสาววาลิกา อภยะศิริ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ |
|----|-----------------------|------------------------------------|

กระทรวงการต่างประเทศ

- | | | |
|----|--------------------------|--|
| 1. | นางสาวนิธิตี มานิตกุล | ผอ.กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ |
| 2. | นายสิทธิกร ฉันทแดนสุวรรณ | นักการทูต ชำนาญการ |

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. นายสมชาย ศักดาเวคีศร ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
2. นายอนุชา พิขynnันท์ ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
3. นายวิทยา ปิ่นทอง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ
- 4.-35. เจ้าหน้าที่จาก กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานประมาณ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เริ่มประชุมเวลา 13.30 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

ประธานคณะทำงานฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบถึงแนวนโยบายของรัฐบาลปัจจุบัน ว่ายังให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และให้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในส่วนของการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนระบบการขนส่งจากทางถนนสู่ทางราง โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติในการเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรางทั้งรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งรัฐบาลได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องการขับเคลื่อนสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเตรียมความพร้อมการสร้างความเชื่อมโยงเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Connectivity) ซึ่งเป็นประเด็นที่ทุกภาคส่วนให้ความสำคัญและเตรียมความพร้อมดังกล่าว ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดประเด็นพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคตด้วย

ทั้งนี้ ประธานคณะทำงานฯ ตัดภารกิจเร่งด่วนไม่สามารถเป็นประธานการประชุมต่อได้ จึงมอบหมายให้นายชาวุธวิทย์ อมตะมาตุชาติ รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการและเลขานุการ ทำหน้าที่เป็นประธานในการประชุม

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 2.1 คำสั่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศที่ 2/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559

1. ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานให้ที่ประชุมทราบ คำสั่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศที่ 2/2554 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559 ซึ่งประธานคณะกรรมการ กบส. (นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี) ได้ลงนามเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2554 โดยมีเลขาธิการและรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นประธานคณะทำงาน และเลขานุการ ตามลำดับ ทำหน้าที่ยกร่างทิศทางการพัฒนาและจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2555-2559 เพื่อเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศและแผนงานโครงการเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ รวมทั้งปฏิบัติการกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ กบส. มอบหมาย

2. มติที่ประชุม ที่ประชุมรับทราบ

ระเบียบวาระที่ 2.2 รายงานการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550-2554

1. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ซึ่ง สศช. ได้ดำเนินการในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2554 - เมษายน 2555 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินสถานการณ์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ศึกษาบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่คาดว่าจะกระทบต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไป และเสนอแนะประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะ 5 ปีข้างหน้า เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในปี พ.ศ. 2555-2559 ดังมีรายละเอียดผลการศึกษาปรากฏตามเอกสารรายงานการศึกษาระดับสมบูรณ์ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ ได้แจกให้คณะทำงานฯ ในที่ประชุม

2. มติที่ประชุม ที่ประชุมรับทราบ

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 3.1 ร่างประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559

1. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เสนอร่างประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559 ให้ที่ประชุมพิจารณา โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้
 - 1.1 ภาพรวมผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา พบว่า ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 (แผนฉบับแรก) ระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศมีแนวโน้มที่ดีขึ้น เห็นได้จากมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยธุรกิจให้บริการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศคิดเป็นประมาณร้อยละ 3.0 ของ GDP ในขณะที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงตามลำดับ จากสัดส่วนต้นทุนต่อ GDP ร้อยละ 17 ในปี 2550 ลดลงเป็นร้อยละ 14.5 ในปี 2554 อย่างไรก็ดี การวัดผลการพัฒนาโลจิสติกส์โดยธนาคารโลกพบว่า ประเทศไทยเริ่มเข้าสู่ระดับ Internally and Externally integrated logistics เทียบจากเดิมที่อยู่เพียงระดับของการเน้นเคลื่อนย้ายสินค้าทางกายภาพ เห็นได้จากผู้ประกอบการไทยมีการพัฒนาระดับเข้าสู่ขั้นการเชื่อมโยงข้อมูลและระบบการจัดการภายในมากขึ้น แต่ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังพัฒนาค่อนข้างล่าช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย
 - 1.2 สถานการณ์ของระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศและแนวโน้มในอนาคต จากการวิเคราะห์สถานการณ์ของการพัฒนาโลจิสติกส์ภายในประเทศที่ผ่านมา บริบทของการเปลี่ยนแปลงภายนอกที่สำคัญซึ่งส่งผลกระทบต่อพัฒนาโลจิสติกส์ในระยะต่อไป รวมทั้งโอกาสและภัยคุกคามจากความเสี่ยงต่างๆ ในระดับโซ่อุปทาน เพื่อนำมาประกอบในการกำหนดวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้
 - 1.2.1 สถานการณ์โลจิสติกส์ภายในประเทศ พบว่า การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ในภาคอุตสาหกรรมมีความตระหนักถึงความสำคัญ

ของระบบโลจิสติกส์มากขึ้น แต่ SMEs ยังไม่ได้ให้ความสำคัญมากนัก การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ยังอยู่ในขั้นพื้นฐานเน้นการขนส่งและขาดมุมมองในการวางแผนธุรกิจ การสร้างความเชื่อมโยงระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่มีประสิทธิภาพ และการผลักดันการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อประหยัดพลังงานยังจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ศักยภาพของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ของไทยในการให้บริการแบบครบวงจรด้อยกว่าผู้ให้บริการต่างประเทศค่อนข้างมาก รวมทั้งระบบอำนวยความสะดวกทางการค้ายังขาดประสิทธิภาพและไม่เพียงพอ เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังอยู่ระหว่างการทบทวนกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานราชการที่มีความซับซ้อนให้สามารถเอื้อต่อการประกอบธุรกิจของภาคเอกชนและการนำเข้าส่งออก ตลอดจนการพัฒนากำลังคนเป็นการพัฒนาในเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพทั้งในระดับปฏิบัติการและหัวหน้างาน ทำให้ยังขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพและสามารถปฏิบัติงานได้จริง

นอกจากนี้ ปัญหาอุปสรรคในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมา คือการผลักดันแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ อาทิ หน่วยงานปฏิบัติและการจัดสรรงบประมาณให้ความสำคัญกับประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในลำดับรองเมื่อเปรียบเทียบกับประเด็นการพัฒนาอื่นๆ จึงทำให้กระบวนการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการขาดความต่อเนื่อง ในขณะที่ความสามารถในการติดตามและประเมินผลการดำเนินยุทธศาสตร์ยังมีข้อจำกัด

- 1.2.2 **บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอกที่มีผลต่อระบบโลจิสติกส์** พบว่า การแข่งขันในตลาดโลกที่เกิดขึ้นในอีก 10 ปีข้างหน้า จะเป็นการเน้นรูปแบบการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันระดับโซ่อุปทาน ซึ่งต้องการการบูรณาการและความร่วมมือผู้เกี่ยวข้องในโซ่อุปทานมากขึ้น ในขณะที่การขยายบทบาทด้านเศรษฐกิจของจีนในภูมิภาค ทำให้พ่อค้าจีนเข้ามาคุมตลาดหรือช่องทางการค้าในประเทศไทยได้ และเพิ่มความสามารถของพ่อค้าจีนในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน และเครือข่ายโลจิสติกส์ รวมทั้งดึงมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจตลอดโซ่อุปทานให้ตกกับประเทศตนเองได้อย่างเบ็ดเสร็จ โดยแรงงานไทยจะได้รับผลตอบแทนเล็กน้อยจากค่าจ้างทำของ ดังนั้น มีความจำเป็นต้องเร่งเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ให้สามารถควบคุมช่องทางการขนส่งและกระจายสินค้าของไทย รวมทั้งสนับสนุนบทบาทผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพในการเป็นผู้ค้า และเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงตลาดที่สำคัญโดยการจัดการเครือข่ายโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในระดับโซ่อุปทาน นอกจากนี้ ยังสามารถนำแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำลังเป็นกระแสนิยมในปัจจุบัน มาช่วยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ ด้วยการสร้างความแตกต่าง สร้างคุณค่าให้กับลูกค้า

- 1.2.3 **ทิศทางของการเติบโตด้านการค้าและศักยภาพตลาดใหม่ของโลก** จากรายงานการสำรวจปริมาณสินค้าที่มีการเคลื่อนย้ายทั่วโลกปี 2553 พบว่า ปริมาณสินค้ากว่าครึ่งหนึ่งของโลกเคลื่อนย้ายภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกสอดคล้องกับทิศทางการเร่งปรับตัวให้เป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ของกลุ่มประเทศอาเซียน และจากการวิเคราะห์รูปแบบการค้าใน GMS และโอกาสทางการค้าของไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน บ่งชี้ถึงความสำคัญที่ต้องรุกตลาดและทำการค้ากับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน ความจำเป็นที่ไทยต้องเร่ง

พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเชื่อมต่อ (Connectivity) และเข้าถึง (Accessibility) กลุ่มตลาดในภูมิภาคอาเซียน และการพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายของ AEC ในการเป็น “ตลาดและฐานการผลิตร่วม” ซึ่งสินค้าบริการ และปัจจัยเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี และลักษณะความสัมพันธ์ทางการค้าที่ต่างกัน ย่อมหมายถึงความต้องการรูปแบบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีจุดเน้นแตกต่างกันออกไป ในขณะที่ตลาดคู่ค้าใหม่ที่กำลังเติบโตเช่น ลาตินอเมริกา แอฟริกา เป็นต้น มีแนวโน้มขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นประเทศไทยยังมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาเครือข่ายบริการและเส้นทางการค้า (Trade Lane) ไปสู่กลุ่มประเทศคู่ค้าใหม่ดังกล่าวด้วย

- 1.2.4 ความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) พบว่าแนวโน้มการเกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติในรูปแบบต่างๆ มีความถี่มากขึ้นทั่วโลก และคาดว่าจะสร้างความเสียหายได้อย่างรุนแรง โดยความเสี่ยงจาก Supply Chain Disruption จะส่งผลกระทบต่อการค้าในธุรกิจในระยะสั้นและระยะยาว หากไม่ได้มีการวางแผนเตรียมรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉินดังกล่าว ดังนั้น จำเป็นต้องปรับโครงสร้างการบริหารจัดการความเสี่ยงของห่วงโซ่อุปทานเพื่อสนับสนุนให้เกิดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยภายนอก และช่วยให้องค์กรสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดทำแผนบริหารธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Management)
- 1.3 เจาะลึกการพัฒนาโลจิสติกส์ในระยะต่อไป เมื่อพิจารณาเงื่อนไขการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันจากทั้งกลุ่มตลาดที่สำคัญและสาขาการผลิตหลักของไทย พบว่าประเทศไทยควรกำหนดบทบาท (Positioning) ในระยะต่อไปดังนี้
 - 1.3.1 กำหนดขอบเขต บทบาทและภารกิจจากความสามารถได้เปรียบในการแข่งขันของสาขาการผลิตเป้าหมายของประเทศเพื่อสร้างความมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ
 - 1.3.2 สนับสนุนการรักษาประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ประเทศไทยมีศักยภาพในการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าในตลาด และแหล่งปัจจัยการผลิตราคาถูก ปรับบทบาทและหน้าที่ รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการเข้าไปคุมช่องทางการค้าและการกระจายสินค้าในตลาดคู่ค้า เพื่อให้มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่มาจากหลายสาขาอยู่ในการบริหารจัดการและกำกับของผู้ประกอบการไทย
 - 1.3.3 ส่งเสริมนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศให้มีความยืดหยุ่น กำหนดกลไกการบริหารจัดการให้ทันกับพลวัตความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 1.4 ร่างประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555-2559

วิสัยทัศน์ World-class Logistics Service for National Competitive Advantage

 - 1.4.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสร้างความร่วมมือของโซ่อุปทานระหว่างภาคการเกษตร อุตสาหกรรมและบริการ และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับภาวะฉุกเฉิน
 - 1.4.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งบนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

- 1.4.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ให้มีความเป็นมืออาชีพเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสาขาการผลิตเป้าหมายของประเทศ
- 1.4.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพของบริการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์
- 1.4.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและโลจิสติกส์ภายในประเทศและเชื่อมโยงไปสู่ตลาดคู่ค้าสำคัญ
- 1.4.6 ยุทธศาสตร์ที่ 6 การสร้างความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการคุ้มครองทางการค้าในต่างประเทศ

2. ความเห็นที่ประชุม

- 2.1 การกำหนดร่างประเด็นยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ในระยะต่อไปขาดความชัดเจนทั้งด้านเป้าหมายการพัฒนา กลุ่มเป้าหมาย ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก รวมทั้งไม่มีการจัดลำดับความสำคัญแผนงาน/โครงการ ทำให้เกิดข้อจำกัดและไม่คล่องตัวในการจัดงบประมาณและการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ นอกจากนี้ ในร่างที่นำเสนอยังมีความซ้ำซ้อนในประเด็นพัฒนา เช่น การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานมีอยู่ทั้งในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 3 และ 5 และการอำนวยความสะดวกทางการค้าปรากฏอยู่เกือบทุกประเด็นยุทธศาสตร์ เป็นต้น ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนามีความชัดเจน เห็นสมควรให้มีการปรับปรุงแนวทางการพัฒนา การกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ทั้งระดับแผนและประเด็นยุทธศาสตร์ การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ กำหนดเงื่อนไขเวลาในการดำเนินงาน และกำหนดเจ้าภาพรับผิดชอบในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์
- 2.2 ที่ประชุมมีความเห็นในส่วนของการปรับปรุงร่างแผนฯ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้
 - 2.2.1 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาคการผลิต ควรคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย กำหนดคลัสเตอร์การพัฒนาที่มีศักยภาพในการแข่งขันที่ชัดเจน เช่น ภาคเกษตรควรกำหนดกลุ่มสินค้าที่ชัดเจนและพัฒนาในลักษณะเป็น Cluster ภาคอุตสาหกรรม ควรเน้นกลุ่มเป้าหมายที่เป็นอุตสาหกรรมที่มีคนไทยเป็นเจ้าของ และสนับสนุนการใช้วัตถุดิบในประเทศไทย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศได้โดยตรง
 - 2.2.2 การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ควรระบุเป้าประสงค์ของการพัฒนาให้ชัดเจน เช่น ระบุเป้าหมายที่ชัดเจนของการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ รวมทั้งมีการสะท้อนความจำเป็นต้องลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ควบคู่กับการเร่งปรับปรุงโครงสร้างราคาในการขนส่งทางรางและทางน้ำให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนน และมุ่งใจให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น ซึ่งที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานมากกว่า
 - 2.2.3 การอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดน พิจารณาแยกการตรวจปล่อยคนและสินค้า ณ ด่านการค้าชายแดน ออกจากกัน ผลักดันให้มีการตรวจสินค้าผ่านแดนเพียงครั้งเดียว ปรับปรุงคุณภาพเส้นทางการค้าทางถนนเชื่อมโยงจากฝั่งไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนการพัฒนาการให้บริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกบนเส้นทางการค้าหลักทั้ง

ภายในประเทศและในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การพัฒนา Truck Corridor เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ สร้างความปลอดภัย และยกระดับคุณภาพมาตรฐานการขนส่งด้วยรถบรรทุก

2.2.4 การพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ควรเพิ่มความสำคัญกับแนวทางการพัฒนาและยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการในระดับภูมิภาคเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน เนื่องจากตลาดการค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในอนาคตและคาดว่าจะมีศักยภาพในช่วง 5 ปี ข้างหน้า ได้แก่ ประเทศในภูมิภาคอาเซียนและประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง สำหรับแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการลงทุนในต่างประเทศ ควรสนับสนุนให้มีบริษัทที่ปรึกษาทางกฎหมายและการลงทุนในต่างแดนเพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการในระดับ SMEs ซึ่งมีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูลและด้านการเงินเพื่อการลงทุน

2.2.5 การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ ควรให้ความสำคัญโดยกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ให้ชัดเจนจากสภาพข้อเท็จจริงของปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยเฉพาะพนักงานขับรถบรรทุก จึงจำเป็นต้องปฏิรูปพนักงานขับรถบรรทุกอย่างระบบ ดังตัวอย่างของประเทศญี่ปุ่น ภายใต้กรอบแนวทางการปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนและการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน พัฒนาระบบมาตรฐานอาชีพสาขาโลจิสติกส์เพื่อสร้างเส้นทางอาชีพที่ชัดเจนและจูงใจให้แรงงานเข้ามาทำงานในสาขาอาชีพ และพัฒนาระบบตรวจประเมินคุณภาพแรงงานที่ได้มาตรฐานและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพิ่มความสำคัญการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับเจ้าหน้าที่ของภาครัฐ

2.2.6 การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ควรศึกษาทบทวนปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัยและเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น กฎหมายการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กฎหมายศุลกากรในส่วนของการผ่านแดนและถ่ายลำ กฎหมายที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน เป็นต้น เปรียบเทียบกับความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางถนน เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนและลดต้นทุนการขนส่งจากการเปลี่ยนถ่ายสินค้า สร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าจากการควบคุมคุณภาพความสด สะอาดและปลอดภัยโดยเฉพาะสินค้าเกษตร และสร้างโอกาสทางการค้าให้ผู้ประกอบการไทยในการขยายบริการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน

2.2.7 การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่คำนึงถึงการจัดการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้สอดคล้องกับแนวทางการลดผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการใช้รูปแบบบริหารจัดการเพื่อการประหยัดพลังงานภาคการขนส่ง ประยุกต์ใช้หลัก 3R (Reduce, Reuse, Recycle) ในการจัดการธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อประหยัดทรัพยากรและลดต้นทุน แม้ว่าการพัฒนาขนส่งและโลจิสติกส์สีเขียวทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนในการดำเนินการที่สูงขึ้น แต่ภาครัฐควรมีมาตรการจูงใจและมีแนวทางการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเพื่อสร้างมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการแข่งขันในมิติของเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของบริการมากกว่าการแข่งขันด้านราคา

2.3 การติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ ควรกำหนดให้มีเครื่องมือและ/หรือกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นระบบ รวมทั้งมีการกำหนดกลไกและวิธีการ

ติดตามประเมินผลการดำเนินงานเป็นระยะๆ เพื่อผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแผนยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติได้จริง และส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการแบบบูรณาการของภาครัฐและภาคเอกชน

3. มติที่ประชุม

เห็นชอบในหลักการร่างประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559 และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ รับความเห็นของที่ประชุมไปปรับปรุงประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ชัดเจนครบถ้วน โดยให้มีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อให้ได้ข้อมูลประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ให้มีความสมบูรณ์ และเสนอให้คณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559 เพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

เลิกประชุมเวลา 16.00 น.



(นายภูมิไจ อุตตะนันท์)
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ
ผู้จัดรายงานการประชุม



(นายชาญวิทย์ อมตะมาหุชาติ)
รองเลขาธิการ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการฯ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม