



แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570



คำนำ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 จัดทำขึ้นภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) และได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) แห่งสหประชาชาติรวมถึงแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีความต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) ตามกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี ซึ่งได้ปรับเปลี่ยนชื่อแผนจาก “แผนยุทธศาสตร์” เป็น “แผนปฏิบัติการ” ตามแนวทางของคู่มือการจัดทำแผนระดับที่ 3

แผนปฏิบัติการฉบับนี้มีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ประกอบด้วย 5 แนวทางการพัฒนา ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน 3) การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ 4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) และ 5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายตัวชี้วัดให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP และสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง และประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยด้านพิธีการศุลกากรและด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ รวมถึงมีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคทั่วประเทศเพื่อนำความเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการให้มีความชัดเจนและสมบูรณ์ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 สำนักงานฯ จึงจัดพิมพ์เอกสารฉบับนี้ขึ้น เพื่อเผยแพร่และสร้างการรับรู้แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งนำไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล นำไปสู่การสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

มกราคม 2566

สารบัญ

หน้า

บทนำ	4
ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร	5
ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560	13
ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ	29
ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	33
4.1 ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา	34
4.2 การประเมินผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565)	35
4.3 การประชุมและเสวนาระดมความคิดเห็นประกอบการจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	40
4.4 บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอกและภายใน	46
4.5 ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะต่อไป	48
4.6 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	49
4.6.1 เป้าหมายและตัวชี้วัด	49
4.6.2 แผนที่แนวทางการพัฒนา	52
4.6.3 แนวทางการพัฒนา	52
4.7 โครงการสำคัญ	57
4.8 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการไปดำเนินการ	58
ภาคผนวก 1 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ	
ภาคผนวก 2 โครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	
ภาคผนวก 3 มติคณะรัฐมนตรี	

บทนำ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีฐานะเป็นแผนระดับที่ 3 ซึ่งเป็นกลไกในการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) โดยอาศัยหลักการและแนวคิด 4 ประการ ดังนี้

1. **ความต่อเนื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา** โดยพิจารณาผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมาและนำไปสู่การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยมีความต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมายการพัฒนาในระยะยาว
2. **การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่** โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาในกิจกรรมโลจิสติกส์ให้มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ประโยชน์ในภาคส่วนต่างๆ อย่างครอบคลุม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการด้านโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน และรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม
3. **การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว** โดยให้ความสำคัญกับการประยุกต์ใช้องค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีสมัยใหม่ และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ควบคู่กับการรักษาความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ รวมถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิต การให้บริการ และการบริโภคเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
4. **เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ** โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ทั้งในมิติส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ครอบคลุม และยั่งยืน การส่งเสริมนวัตกรรมและการมีสภาพแวดล้อมที่ดี

ส่วนที่ 1

บทสรุปผู้บริหาร

ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร

1.1 หลักการและเหตุผล การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้ดำเนินการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 1-2 ในช่วงระยะเวลาระหว่าง พ.ศ. 2550-2559 ภายใต้กรอบภารกิจหลักในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน ซึ่งสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้ในระดับที่น่าพอใจ และต่อมาภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 ได้มีกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี โดยในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2561-2565) เป็นการวางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 มีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญในการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า การยกระดับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน การพัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ การปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และระยะ 5-10 ปี (พ.ศ. 2566-2570) ถัดมา เป็นระยะการพัฒนาต่อเนื่องสู่การเป็นประตูการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ฉบับนี้จะเป็นการรองรับการกำหนดแนวทางการพัฒนาในช่วงระยะการพัฒนาดังกล่าว และถัดไปในระยะ 11-20 ปี (พ.ศ. 2571-2580) จะเป็นการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค มุ่งสู่ความเป็นชาติการค้าและการบริการ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากโซ่มูลค่าในภูมิภาค และใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรม

1.2 วัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) ตามกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี ที่มีเป้าหมายในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 ให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์ และเพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน และกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงภูมิภาคและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ได้มาตรฐานสากล การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการและการขนส่งรวมถึงเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาบุคลากรและส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานที่สนับสนุนประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 สถานการณ์และประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะต่อไป

1.3.1 ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา

(1) **ต้นทุนโลจิสติกส์และดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์โดยองค์กรระหว่างประเทศ** ในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) โดยมีมูลค่าลดลงเล็กน้อยจากปี 2562 หรือลดลงเล็กน้อยร้อยละ 1.2 อย่างไรก็ตาม ในปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศจากการผ่อนคลายมาตรการ COVID-19 สำหรับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์โดยองค์กรระหว่างประเทศ ได้แก่ (1) ดัชนีวัด

ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ประจำปี 2561 (2018) พบว่า ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ดีขึ้นจากอันดับที่ 45 ในปี 2559 (2016) เลื่อนขึ้นมาอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics friendly) ของกลุ่มที่สอง (Consistent performance) สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ดีขึ้น และ (2) การจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of Doing Business) ประจำปี 2563 (2020) พบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 21 ดีขึ้นจากอันดับที่ 27 ในปี 2562 โดยด้านที่มีอันดับดีขึ้นและคะแนนสูงขึ้น ได้แก่ ด้านการขออนุญาตก่อสร้าง (Dealing with Construction Permits) และด้านการคุ้มครองผู้ลงทุนเสียงข้างน้อย (Protecting Minority Investors) ทั้งนี้ ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ คือ การค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) โดยในปี 2563 อันดับการค้าระหว่างประเทศของไทยอยู่ในอันดับที่ 62 ลดลงจากอันดับที่ 59 ในปี 2562

(2) การประเมินผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565)

(1.1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าในโซ่อุปทาน พบว่า การบริหารจัดการผลผลิตภาคการเกษตรในภาพรวมดีขึ้น โดยมีการพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) การปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย ในขณะที่การยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน ได้มีการสร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการ การพัฒนาระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เชื่อมโยงการค้า การทำธุรกรรม และขยายตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ การสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด การพัฒนาศักยภาพสถาบันการเกษตรและผู้ประกอบการให้สามารถขายสินค้าผ่านระบบออนไลน์อย่างครบวงจร การพัฒนาตลาดกลางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศ (MOC Single E-Commerce) และพัฒนา Platform ของร้านค้าออนไลน์ และระบบการบริการจัดส่งสินค้าไปจนถึงระบบการชำระเงินเพื่อเพิ่มความสะดวกในการทำธุรกรรมทางการเงินทั้งในประเทศและต่างประเทศ สำหรับด้านการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ได้มีการยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าและสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การดำเนินโครงการศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ (Cross Border Logistics Solution) เพื่อบริการให้คำปรึกษา/คำแนะนำด้านการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศ และการจับคู่เจรจาธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการการค้าในส่วนภูมิภาคกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์

(1.2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางรางและทางน้ำ ได้มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่องแต่ยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางรางหรือทางน้ำได้มากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากยังไม่มีแผนการพัฒนาให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งวิธีอื่นๆ อย่างเป็นรูปธรรม ในขณะที่การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ มีการก่อสร้างท่าอากาศยานและอาคารขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งมีการผลักดันให้มีการเชื่อมโยงและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมาการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ในขณะที่การพัฒนาเพื่อการขนส่งสินค้ายังไม่มีแผนงานที่ชัดเจน สำหรับการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีการพัฒนาโครงข่ายทางถนนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการโครงข่ายและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อยกระดับมาตรฐานสายทางในการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าที่สำคัญ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ มีการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน ศูนย์บริหารจัดการการเดินรถระบบ GPS และศูนย์กระจายสินค้า ทั้งนี้ ยังมีข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ของภาครัฐ รวมทั้งกลไกและขั้นตอนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐที่ใช้ระยะเวลา

ในการดำเนินการ ไม่สามารถตอบสนองกับความต้องการและบริบทของการขนส่งและการค้าที่พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ มีการออกแบบและกำหนดพื้นที่รองรับการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งและโลจิสติกส์ ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงอนุภูมิภาค รวมถึงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภครองรับการขยายตัวของชุมชน และการให้บริการสาธารณะในพื้นที่ชายแดน และเร่งรัดพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ

- การพัฒนาระบบ NSW ได้มีการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์ทั้งหมด 36 หน่วยงาน มีการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบ NSW ให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ NSW e-Form สามารถเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA e-Form D) กับสมาชิกอาเซียนได้ครบทุกประเทศ และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) กับกัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย เมียนมา และฟิลิปปินส์ นอกจากนี้ การใช้บริการระบบ NSW โดยบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ในฐานะเป็น NSW Operator ได้ดำเนินการติดตั้งระบบและให้บริการได้ครบทุกระบบงาน ในขณะที่การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ได้มีการพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อเชื่อมโยงระหว่างกระทรวง/กรมในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลกับระบบ NSW มีการปรับปรุงแนวทางกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและในการตรวจปล่อยสินค้าตามแนวทางของศุลกากรโลก มีการทบทวนกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ เพื่อลดกระบวนการที่ไม่จำเป็น

(1.3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ได้มีการพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ จัดตั้งศูนย์ทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานสาขาโลจิสติกส์ ปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาให้ทันสมัยสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ มีการส่งเสริมการฝึกอบรมพัฒนาฝีมือแรงงานที่จบการศึกษาในสาขาอื่นและที่ย้ายจากสาขาอื่น มีการจัดทำหลักสูตรความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิคหรือเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากของหลักสูตรการเรียนการสอนในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับวิชาชีพด้านโลจิสติกส์เท่าที่ควร เนื่องจากขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีประสบการณ์ในการดำเนินการสอนและจัดทำหลักสูตรที่สามารถนำมาทำงานด้านโลจิสติกส์ได้จริง สำหรับการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ได้มีการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์การผลิตตลอดโซ่อุปทาน อาทิ การพัฒนาโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับบริหารจัดการและลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการวางแผนการดำเนินงานในอนาคต อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีแนวทางที่ชัดเจนในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์และต่อยอดในเชิงพาณิชย์ รวมทั้งยังไม่มีมาตรการสร้างแรงจูงใจให้เกิดการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ได้มีการศึกษาเพื่อพัฒนาและปรับปรุงแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย และมีการพัฒนาฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์เพื่อจัดทำฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ที่สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ระหว่างหน่วยงาน

1.3.2 ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะต่อไป จากการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงเวลาของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565) ที่ผ่านมาได้แสดงให้เห็นว่ายังคงมีประเด็นที่จะต้องได้รับการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในระยะ 20 ปีตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง โดยอาศัยมุมมองใน 3 มิติ สรุปได้ดังนี้

(1) มิติการพัฒนาโซ่อุปทาน ถึงแม้ที่ผ่านมาการพัฒนาเพื่อยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมในภาพรวมจะดีขึ้น แต่ยังคงมีประเด็นสำคัญที่จะต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลตลอดโซ่อุปทาน ภาคการเกษตรที่สำคัญและบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ การกำหนดนโยบายและมาตรการสนับสนุนเกษตรกรและผู้ประกอบการในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้

ในการบริการ อาทิ การสนับสนุนด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการกำหนดมาตรการหรือกลไกเพื่อสร้างแรงจูงใจ การใช้พลังงานทางเลือกหรือการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(2) มิติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน ทางอากาศ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของประเทศไทยได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญที่จะต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การจูงใจให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางให้มากขึ้น การกำหนดแผนการพัฒนาเพื่อให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อ การขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างเป็นรูปธรรม การกำหนดแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ชัดเจน และการจัดซื้อจัดจ้างหรือลดกลไกและขั้นตอนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการและบริบทการขนส่งและการค้าที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ ในการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีประเด็นสำคัญที่จะต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานให้สามารถดำเนินการขนถ่าย การนำเข้า-ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง การให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และการเชื่อมโยงกับระบบ NSW รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกระหว่างหน่วยงาน สำหรับประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรที่ให้บริการผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนการ

(3) มิติการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีโลจิสติกส์ ที่ผ่านมาหน่วยงานต่างๆ ได้มีความพยายามในการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงาน อย่างไรก็ตาม ประเด็นการพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับวิชาชีพด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่จะต้องได้รับความสำคัญ รวมถึงการกำหนดมาตรการและแนวทางในการนำผลการวิจัยและพัฒนาด้านโลจิสติกส์ไปใช้ประโยชน์และต่อยอดในเชิงพาณิชย์ที่ชัดเจน

1.4 เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

ภายใต้กรอบระยะเวลา 5 ปี ของแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมซึ่งเป็นเป้าหมายระดับแผน รวมถึงเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา เพื่อให้มีส่วนร่วมช่วยในการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (ประเด็นหลัก) (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์) ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ (2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น และเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายระดับหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 1 ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ยุทธศาสตร์หลัก) ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

1.4.1 เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมระดับแผน ดังนี้

ตาราง ก เป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลง	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	ลดลงเหล็ร้อยละ 5 ต่อปี
สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง	สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP	ลดลงเหล็ร้อยละ 5 ต่อปี
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น	อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านพิธีการศุลกากร	อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ดีขึ้น	อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

1.4.2 เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนาและเป้าหมายของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวม ดังนี้

ตาราง ข แนวทางการพัฒนาและเป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด	เฉลี่ยร้อยละ 7
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี
		ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	เป็นร้อยละ 100
4. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี
5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์	เพิ่มขึ้นทุกปี

1.4.3 แนวทางการพัฒนา

(1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วยกลยุทธ์

- 1) สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบโลจิสติกส์รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและในอนาคต
- 2) พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศและต่างประเทศที่เชื่อมโยงเครือข่ายตลาดระดับต่างๆ ของภาครัฐและเอกชนทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ และยกระดับการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า
- 3) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและ

ศูนย์บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไปแล้วให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพสูงสุด และ 4) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี เพื่อรองรับการพัฒนาและใช้งานเทคโนโลยีสมัยใหม่ในกิจกรรมโลจิสติกส์

(2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ประกอบด้วยกลยุทธ์

1) พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นและลดต้นทุน ตลอดทั้งกระบวนการ 2) พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม และ 3) การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว

(3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง

และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ ประกอบด้วยกลยุทธ์ 1) พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW เพื่ออำนวยความสะดวก ลดต้นทุนในการทำธุรกรรมนำเข้า-ส่งออก และสนับสนุนศักยภาพการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ 2) พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าในการนำเข้าและส่งออกเป็นไปอย่างคล่องตัว 3) พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาในการตรวจสอบปล่อย 4) เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น และ 5) ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นสากลและทันต่อสถานการณ์การพัฒนา

(4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)

ประกอบด้วยกลยุทธ์ 1) เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้และปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์ และ 2) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดการให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

(5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

ประกอบด้วยกลยุทธ์ 1) ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน และทดแทนการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ 2) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการนำผลงานวิจัยไปต่อยอดในระดับอุตสาหกรรมและขับเคลื่อนประเทศสู่การเป็นเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม 3) พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานที่ต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะ ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น และ 4) ติดตามและประเมินผลการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ เพื่อวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.4.4 โครงการสำคัญ

การจัดทำโครงการเพื่อขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้ให้ความสำคัญกับโครงการที่สามารถขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและตอบสนองต่อเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งเป็นประเด็นหลักในการพัฒนา โดยมีโครงการและมาตรการสำคัญจำนวนรวม 195 โครงการ/มาตรการ (ไม่นับรวมโครงการย่อย) วงเงินรวมที่คาดว่าจะใช้ลงทุนในช่วงแผนปฏิบัติการฯ ประมาณ 704,000 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 5 สิงหาคม 2565) สรุปได้ดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 106 โครงการ วงเงินรวมประมาณ 701,000 ล้านบาท

(2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 22 โครงการ

(3) แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออก
ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน
30 โครงการ

(4) แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics
Service Providers: LSPs) มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 18 โครงการ

(5) แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนา
บุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 19 โครงการ

1.4.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลัก
ในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อดำเนินงาน
ขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตาราง ค หน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนตามแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก	กระทรวงคมนาคม	กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและ สังคม กระทรวงมหาดไทย และภาคเอกชน
2. การยกระดับมาตรฐานและ เพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และ กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวง พลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวง มหาดไทย กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและ นวัตกรรม และภาคเอกชน
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากร และกระบวนการนำเข้า- ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และ การอำนวยความสะดวก ในการขนส่งระหว่าง ประเทศ	กระทรวงการคลัง	กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงกลาโหม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวง คมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและ สังคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวง สาธารณสุข สำนักงานสภาพัฒนาการ แห่งชาติ และภาคเอกชน
4. การพัฒนาศักยภาพ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	กระทรวงพาณิชย์	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวง คมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและ สังคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม และภาคเอกชน
5. การส่งเสริมการวิจัยและ พัฒนานวัตกรรม การพัฒนา บุคลากร และการติดตามผล ด้านโลจิสติกส์	กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกระทรวง แรงงาน	กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม และภาคเอกชน

ส่วนที่ 2

ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ

ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

2.1 แผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 (แผนระดับที่ 1)

การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 มีเป้าหมายสำคัญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มุ่งสู่อนาคตของประเทศไทยปี 2580 ให้สัมฤทธิ์ผล โดยยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม สนับสนุนฐานอุตสาหกรรมเดิมและอุตสาหกรรมอนาคตให้เป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ของประเทศ พัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูง และได้มาตรฐานสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้า การบริการ การลงทุน และทางเชื่อมการค้าคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี 2580 ซึ่งมีความสอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ ดังนี้

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ยุทธศาสตร์หลัก)

(1) เป้าหมาย : 1) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และ 2) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์ : 1) การเกษตรสร้างมูลค่า 2) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต 3) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก (เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ และสร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ) และ 4) พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่

(3) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ : ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่จะเป็นส่วนหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ได้แก่ การพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร การพัฒนาระบบนิเวศที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม การสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างรูปแบบการขนส่งอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ การพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ และยกระดับการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมถึงการเสริมสร้างและยกระดับศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้และปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์ และเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดการให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

2.1.2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

(1) เป้าหมาย : 1) คนไทยเป็นคนดี คนเก่ง มีคุณภาพ พร้อมสำหรับวิถีชีวิตในศตวรรษที่ 21 และ 2) สังคมไทยมีสภาพแวดล้อมที่เอื้อและสนับสนุนต่อการพัฒนาคนตลอดช่วงชีวิต

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์ : 1) การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต (ช่วงวัยแรงงาน) และ 2) ปฏิรูปกระบวนการเรียนรู้ที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในศตวรรษที่ 21

(3) **การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ** : ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่จะเป็นส่วนหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายคนไทยเป็นคนดี คนเก่ง มีคุณภาพ พร้อมสำหรับวิถีชีวิตในศตวรรษที่ 21 และสังคมไทยมีสภาพแวดล้อมที่เอื้อและสนับสนุนต่อการพัฒนาคนตลอดช่วงชีวิต ได้แก่ การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานที่ต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะ ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น การส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ และส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์

2.1.3 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(1) **เป้าหมาย** : 1) อนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมให้คนรุ่นต่อไปได้ใช้อย่างยั่งยืน มีสมดุล และ 2) ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ

(2) **ประเด็นยุทธศาสตร์** : 1) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว (การบริโภคและผลิตที่ยั่งยืน) 2) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ (ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก) และ 3) พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างยั่งยืน (จัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสารเคมีในภาคเกษตรทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและค่ามาตรฐานสากล)

(3) **การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ** : ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่จะเป็นส่วนหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายการอนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมให้คนรุ่นต่อไปได้ใช้อย่างยั่งยืน มีสมดุล และการใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ ได้แก่ การส่งเสริมการดำเนินการในกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว

2.1.4 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

(1) **เป้าหมาย** : ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวมตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

(2) **ประเด็นยุทธศาสตร์** : 1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส และ 2) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่างๆ และมีเท่าที่จำเป็น (ภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลง)

(3) **การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ** : ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่จะเป็นส่วนหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายให้ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ได้แก่ การพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW การพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ การพัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ การเร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาพิธีการศุลกากร อำนาจความสะดวกและลดต้นทุนในการทำธุรกรรมนำเข้า-ส่งออก และสนับสนุนศักยภาพการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ

2.2 แผนระดับที่ 2

2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(1) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (ประเด็นหลัก)

(1.1) เป้าหมายระดับประเด็น

● **เป้าหมาย :** ให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

● **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บท :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานทั้งภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้นตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(1.2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

● **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) การพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ (การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางถนน) 2) การพัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ 3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ 4) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ 5) การยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ 6) สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ และ 7) ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ

● **เป้าหมายของแผนย่อย :** (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ (2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยการกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองและถนนเลียบเมือง เพื่อให้สามารถส่งต่อสินค้าไปยังภาคต่างๆ รวมทั้งการสร้างสะพานเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือตลอดจนการพัฒนาและขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ และพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศ พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค ปรับปรุงด้านศุลกากรหรือพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า และส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น รวมถึงพัฒนาโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถนำมาใช้ในการให้บริการ นอกจากนี้ ได้กำหนดกลยุทธ์การเสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และ Digital Platform การปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจไปสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน และการเข้าถึงฐานข้อมูลเพื่อให้สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการ รวมถึงการให้ผู้บริการโลจิสติกส์ไทยสามารถให้บริการแบบครบวงจรและได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากลและพัฒนาโมเดลธุรกิจ (Business Model) ที่ทันสมัย และสร้างเครือข่ายความร่วมมือและลงทุนดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและภูมิภาค รวมถึงกำหนดกลยุทธ์ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ด้านโลจิสติกส์ โดยกำหนดกลไกการให้ทุนวิจัยแก่ข้อเสนองานวิจัยที่มีแนวโน้มสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์ การสร้างเครือข่าย

ความร่วมมือทั้งในประเทศและต่างประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ถ่ายทอดองค์ความรู้ และส่งเสริมการเข้าถึงผลงานวิจัยเพื่อผลักดันการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ได้จากการวิจัยไปใช้ต่อยอดการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม และกลยุทธ์ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการนำผลงานวิจัยไปต่อยอดในระดับอุตสาหกรรมและขับเคลื่อนประเทศสู่การเป็นเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม ซึ่งกลยุทธ์ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ข้างต้น จะเป็นส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายที่จะให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

(2) ประเด็นการเกษตร

(2.1) เป้าหมายระดับประเด็น

- **เป้าหมาย : ผลผลิตภาพการผลิตของภาคเกษตรเพิ่มขึ้น**
- **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทฯ :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ในการพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น และลดต้นทุน ตลอดทั้งกระบวนการ ซึ่งจะช่วยให้ผลผลิตภาพการผลิตของภาคเกษตรเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(2.2) แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการเกษตร

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) ส่งเสริมการรวมกลุ่มเกษตรกร เพื่อสร้างความเข้มแข็งและพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างวิสาหกิจชุมชนและสหกรณ์ ในการพัฒนาด้านการผลิตและด้านการตลาดของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ และสนับสนุนให้มีโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุนภายใต้เงื่อนไขที่ผ่อนปรนมากขึ้น 2) วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสนับสนุนภาคเกษตร สนับสนุนและส่งเสริมการวิจัยพื้นฐาน รวมถึงการวิจัยเชิงประยุกต์ในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการพัฒนาการสร้างความมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ต่างๆ 3) ส่งเสริมด้านการตลาดสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตร โดยใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือต่างๆ ในการส่งเสริมและขยายตลาดสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตรในรูปแบบต่างๆ รวมถึงสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมและแนวคิดสร้างสรรค์ในการออกแบบบรรจุภัณฑ์ให้มีความสวยงาม โดยคำนึงถึงประโยชน์ต่อการใช้งาน ความต้องการของผู้บริโภค และสิ่งแวดล้อม และ 4) อำนวยความสะดวกทางการค้าและพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางการค้าและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการให้มีความรวดเร็วและไม่เป็นภาระค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมทางการค้า ลดการสูญเสีย/ขั้นตอน/ระยะเวลาในการส่งสินค้า ตลอดจนเตรียมความพร้อมของสถานที่เก็บรวบรวม/รักษาคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตรที่ได้คุณภาพและมาตรฐาน

- **เป้าหมายของแผนย่อย :** 1) ประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรต่อหน่วยมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น และ 2) สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน และกลุ่มเป้าหมาย) ที่ขึ้นทะเบียนกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีความเข้มแข็งในระดับมาตรฐานเพิ่มขึ้น

- **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :** โดยกำหนดกลยุทธ์พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร ในการให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกรในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการกระบวนการผลิตและบริหารจัดการโลจิสติกส์ ลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ เข้าถึงช่องทางการตลาดที่หลากหลายและมีประสิทธิภาพ เสริมสร้างศักยภาพสถาบันเกษตรกร และกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

(3) ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

(3.1) เป้าหมายระดับประเด็น

- **เป้าหมาย :** ผลิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเพิ่มขึ้น
- **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บท :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ในการพัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ซึ่งจะช่วยให้ผลิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(3.2) แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ สนับสนุนการเพิ่มผลิภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรมและบริการตลอดโซ่อุปทาน โดยให้มีกลไกและมาตรการสนับสนุนการเชื่อมโยงตลอดโซ่มูลค่าตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และจัดให้มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สนับสนุนภาคอุตสาหกรรม รวมถึงวางแนวทางการผลิตและพัฒนาบุคลากรภาคอุตสาหกรรมและบริการให้ตอบสนองความต้องการของแต่ละสาขาของอุตสาหกรรมและบริการ และจัดให้มีแผนพัฒนากำลังแรงงานทั้งประเทศในทุกระดับ
- **เป้าหมายของแผนย่อย :** แรงงานไทยมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
- **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบสารสนเทศ ในการบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทาน โดยเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การบริหารจัดการคลังสินค้า การติดตามและตรวจสอบย้อนกลับ และการพัฒนารูปแบบธุรกิจที่ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล สนับสนุนการพัฒนาช่องทางตลาดใหม่ๆ โดยเฉพาะช่องทางการตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการใช้นวัตกรรมทางการเงินอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง และส่งเสริมผู้ประกอบการไทยลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง

(4) ประเด็นผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่

(4.1) เป้าหมายระดับประเด็น

- **เป้าหมาย :** ผู้ประกอบการในทุกระดับเป็นผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีบทบาทต่อระบบเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น
- **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บท :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ในการพัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการในทุกระดับเป็นผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีบทบาทต่อระบบเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้นตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(4.2) แผนย่อยการสร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) ส่งเสริมการจัดหาแหล่งเงินทุนและพัฒนาช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่เป็นนวัตกรรมรูปแบบใหม่ๆ ครอบคลุมวงจรธุรกิจที่มีความหลากหลายและน่าเชื่อถือทั้งในและต่างประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาสภาพแวดล้อมและกฎหมายที่เอื้อต่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุนรูปแบบใหม่ๆ และบูรณาการการดำเนินงานระหว่าง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างแพลตฟอร์มการเข้าถึงบริการทางการเงินของประเทศ และ 2) สนับสนุนให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงบริการทางการเงินด้วยต้นทุนที่เหมาะสม

● **เป้าหมายของแผนย่อย : 1)** สินเชื่อธุรกิจรายใหม่ที่ไม่ใช่รายใหญ่เฉลี่ยต่อปีเพิ่มขึ้น และ **2)** มูลค่าการระดมทุนผ่านตลาดทุนของกิจการที่เริ่มต้น และวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเพิ่มขึ้น

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม โดยการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการใช้นวัตกรรมทางการเงินอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง อาทิ การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ข้อมูลทางเลือกต่างๆ เพื่อยื่นขอต่อสถาบันการเงินพิจารณาการให้สินเชื่อได้ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพสามารถเข้าถึงสินเชื่อได้มากขึ้น

(4.3) แผนย่อยการสร้างโอกาสเข้าถึงตลาด

● **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) สนับสนุนผู้ประกอบการให้มีสินค้าและบริการที่มีอัตลักษณ์และตราสินค้าที่เด่นชัดให้ความสำคัญกับการผลิตโดยใช้ตลาดนำที่คำนึงถึงความต้องการของตลาด โดยเฉพาะตลาดที่มีมูลค่าสูง พร้อมทั้งพัฒนาบรรจุภัณฑ์สินค้าที่มีคุณภาพและมีความแตกต่าง เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงตลาดต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดในต่างประเทศ และ 2) ส่งเสริมผู้ประกอบการในทุกระดับ รวมถึงเกษตรกรและวิสาหกิจชุมชนในการขยายช่องทางการตลาดผ่านการใช้สื่อแบบดั้งเดิมและบนอินเทอร์เน็ต โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลในการเข้าถึงและขยายช่องทางการตลาดทั้งในและต่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าที่มีมาตรฐานในทุกภูมิภาค และมีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในกระบวนการกระจายสินค้าโดยประสานความร่วมมือกับภาคเอกชน

● **เป้าหมายของแผนย่อย : 1)** มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศเพิ่มขึ้น **2)** ความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น และ **3)** การขยายตัวการส่งออกของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเพิ่มขึ้น

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร ในการสนับสนุนให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงช่องทางการตลาดที่หลากหลายและมีประสิทธิภาพ อาทิ ช่องทางการจำหน่ายในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และศูนย์กระจายหรือศูนย์จำหน่าย การเสริมสร้างศักยภาพสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจและเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต การรวบรวมและกระจายสินค้า การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้องให้แก่เกษตรกร และกลยุทธ์การพัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม ในการสนับสนุนให้มีการพัฒนาช่องทางตลาดใหม่ๆ โดยเฉพาะช่องทางการตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) อาทิ ช่องทางการตลาดที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ

(5) ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ

(5.1) เป้าหมายระดับประเด็น

● **เป้าหมาย : 1)** การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น และ **2)** การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บท :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ในการสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบ

โลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น และการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(5.2) แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคที่สำคัญทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อรองรับการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

- **เป้าหมายของแผนย่อย :** 1) การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น และ 2) การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

- **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :** โดยกำหนดกลยุทธ์สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบโลจิสติกส์รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต

(5.3) แผนย่อยการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกไปยังท่าเรือหลักในกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ และประตูส่งออกฝั่งตะวันออกไปยังท่าเรือหลักในประเทศจีน เพื่อตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต และสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน รองรับความต้องการด้านการเดินทางทั้งในปัจจุบันและอนาคต และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลให้เพียงพอ รวมทั้งจัดระบบดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อสร้างบรรยากาศให้พร้อมต่อการลงทุนในพื้นที่

- **เป้าหมายของแผนย่อย :** 1) การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และ 2) การลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

- **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :** โดยกำหนดกลยุทธ์การสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบโลจิสติกส์รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต

(5.4) แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน 2) ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง และ 3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำ

ข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบและจัดทำระบบฐานข้อมูล รวมทั้งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

- **เป้าหมายของแผนย่อย :** 1) การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น และ 2) การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

- **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยกำหนดกลยุทธ์การสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบโลจิสติกส์รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต

(6) ประเด็นการพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต

(6.1) เป้าหมายระดับประเด็น

- **เป้าหมาย :** คนไทยทุกช่วงวัยมีคุณภาพเพิ่มขึ้น ได้รับการพัฒนาอย่างสมดุล ทั้งด้านร่างกาย สติปัญญา คุณธรรม และจริยธรรม เป็นผู้ที่มีความรู้และทักษะในศตวรรษที่ 21 รักการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต

- **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บท :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ในการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับความต้องการของแรงงานที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้คนไทยทุกช่วงวัยมีคุณภาพเพิ่มขึ้น ได้รับการพัฒนาอย่างสมดุล ทั้งด้านร่างกาย สติปัญญา คุณธรรม และจริยธรรม เป็นผู้ที่มีความรู้และทักษะในศตวรรษที่ 21 รักการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิตตามเป้าหมายของแผนแม่บท ได้

(6.2) แผนย่อยการพัฒนาและยกระดับศักยภาพวัยแรงงาน

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) ยกระดับศักยภาพ ทักษะ และสมรรถนะของคนในช่วงวัยทำงานให้มีคุณภาพมาตรฐานสอดคล้องกับความสามารถเฉพาะบุคคลและความต้องการของตลาดงาน รวมทั้งเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจและผลิตภาพเพิ่มขึ้นให้กับประเทศ และ 2) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาทักษะแรงงานฝีมือให้เป็นผู้ประกอบการใหม่และสามารถพัฒนาต่อยอดความรู้ในการสร้างสรรค์งานใหม่ๆ และมีโอกาสและทางเลือกทำงานและสร้างงาน

- **เป้าหมายของแผนย่อย :** แรงงานมีศักยภาพในการเพิ่มผลผลิต มีทักษะอาชีพสูง ตระหนักในความสำคัญที่จะพัฒนาตนเองให้เต็มศักยภาพ สามารถปรับตัว และเรียนรู้สิ่งใหม่ตามพลวัตของโครงสร้างอาชีพและความต้องการของตลาดแรงงานเพิ่มขึ้น

- **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ในการสนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อกำหนดและปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน รวมถึงการพัฒนาทักษะ (Up-skill) และสร้างทักษะใหม่ (Re-skill หรือ New-skill) และยกระดับทักษะแรงงานด้านโลจิสติกส์เพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ

(7) ประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน

(7.1) เป้าหมายระดับประเด็น

- **เป้าหมาย :** สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืน
- **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทฯ :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาทั้งในส่วนของการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานทั้งภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้มีการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยให้สภาพแวดล้อมของประเทศไทยมีคุณภาพดีขึ้นอย่างยั่งยืนตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(7.2) แผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพ

ภูมิอากาศ

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดเป้าหมายและแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศในระยะยาวที่สอดคล้องกับการพัฒนาในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน พัฒนาระบบฐานข้อมูล ระบบการรายงานข้อมูล และระบบติดตามประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกที่ครอบคลุมทุกสาขาดำเนินงานตามแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงานและขนส่ง กระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และการจัดการของเสีย เช่น พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการคมนาคม เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมแบบปล่อยคาร์บอนต่ำ ลดการเกิดของเสีย เป็นต้น
- **เป้าหมายของแผนย่อย :** การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง
- **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :** โดยกำหนดกลยุทธ์การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในการผลักดันให้ผู้ประกอบการทั้งภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ดำเนินมาตรการการใช้พลังงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

(8) ประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

(8.1) เป้าหมายระดับประเด็น

- **เป้าหมาย :** 1) บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ และ 2) ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้
- **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทฯ :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศที่มุ่งเน้นการให้บริการและอำนวยความสะดวกผ่านระบบดิจิทัล รวมถึงลดขั้นตอนการดำเนินงานซึ่งจะมีส่วนช่วยให้บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ และสะท้อนถึงการที่ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(8.2) แผนย่อยการพัฒนาบริการประชาชน

- **แนวทางการพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1) พัฒนารูปแบบบริการภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน ผู้ประกอบการและภาคธุรกิจ โดยภาครัฐจัดสรรรูปแบบบริการให้มีความสะดวก มีการเชื่อมโยงหลายหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ รวมทั้งอำนวยความสะดวกทางการค้า

การลงทุน และการดำเนินธุรกิจ อาทิ การบูรณาการขั้นตอนการออกใบอนุญาตต่างๆ 2) พัฒนาการให้บริการภาครัฐ ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการและปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล และ 3) ปรับวิธีการทำงานเป็นการให้บริการที่ให้ความสำคัญกับผู้รับบริการ ปรับเปลี่ยนเป็นการทำงานบนระบบดิจิทัลทั้งหมด เชื่อมโยงและบูรณาการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐเข้าด้วยกันเหมือนเป็นองค์กรเดียว และมีการพัฒนาบริการเดิมและสร้างบริการใหม่ที่เป็นพลวัตสอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์และขับเคลื่อน โดยความต้องการของประชาชน ภาคธุรกิจ และผู้ใช้บริการ

● **เป้าหมายของแผนย่อย :** งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยกำหนด กลยุทธ์การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW ในการพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถรองรับ การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) กับประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มเติม รวมถึงประเทศอื่นๆ ภายนอกอาเซียน รวมถึงกลยุทธ์การพัฒนา กระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเร่งปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และเชื่อมโยง ข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองของสินค้ายุทธศาสตร์ที่สำคัญผ่านระบบ NSW เร่งรัดการกำหนดพิกัดศุลกากร และรหัสสถิติเพื่อควบคุมการนำเข้า การส่งออก และการนำผ่านของทุกหน่วยงานให้ครบถ้วน เร่งรัดการเชื่อมโยง ข้อมูลกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกระหว่างหน่วยงานผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนการ พัฒนาแบบฟอร์มกลางการขอใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single e-Form)

(9) ประเด็นกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

(9.1) เป้าหมายระดับประเด็น

● **เป้าหมาย :** กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์ จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม

● **การบรรลุเป้าหมายแผนแม่บท :** โดยการกำหนดแนวทาง ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW การอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันและเอื้อต่อการประกอบการทั้งในภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะสะท้อนถึงการที่กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์ จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมตามเป้าหมายของแผนแม่บท ได้

(9.2) แผนย่อยการพัฒนากฎหมาย

● **แนวทางพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ ได้แก่ พัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรการต่างๆ ให้สอดคล้องกับบริบทและเอื้อต่อ การพัฒนาประเทศ โดยประเมินผลสัมฤทธิ์ ทบวงความจำเป็นและความเหมาะสมของกฎหมายที่มีอยู่ แก่ไขปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ยกเลิกกฎหมายที่มีเนื้อหาไม่จำเป็นหรือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ เอื้อต่อการใช้นวัตกรรมทั้งในภาครัฐและเอกชนให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว

● **เป้าหมายของแผนย่อย :** กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ภาครัฐและภาคเอกชนอยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชนในวงกว้างได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศ โดยทั่วถึง

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ ในการให้หน่วยงานพิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ อาทิ พระราชบัญญัติและประกาศด้านศุลกากรเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาและเอกสารในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ และกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง และการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงกับระบบ NSW รวมถึงกลยุทธ์ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นสากลและทันต่อสถานการณ์การพัฒนา

(10) ประเด็นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

(10.1) เป้าหมายระดับประเด็น

● **เป้าหมาย :** 1) ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี และด้านโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ของประเทศเพิ่มสูงขึ้น และ 2) มูลค่าการลงทุนวิจัยและพัฒนานวัตกรรมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บท :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จากการประยุกต์ใช้นวัตกรรมจากผลงานวิจัย ซึ่งจะช่วยให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี และด้านโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ของประเทศเพิ่มสูงขึ้น และมูลค่าการลงทุนวิจัยและพัฒนานวัตกรรมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายของแผนแม่บท ได้

(10.2) แผนย่อยการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ด้านเศรษฐกิจ

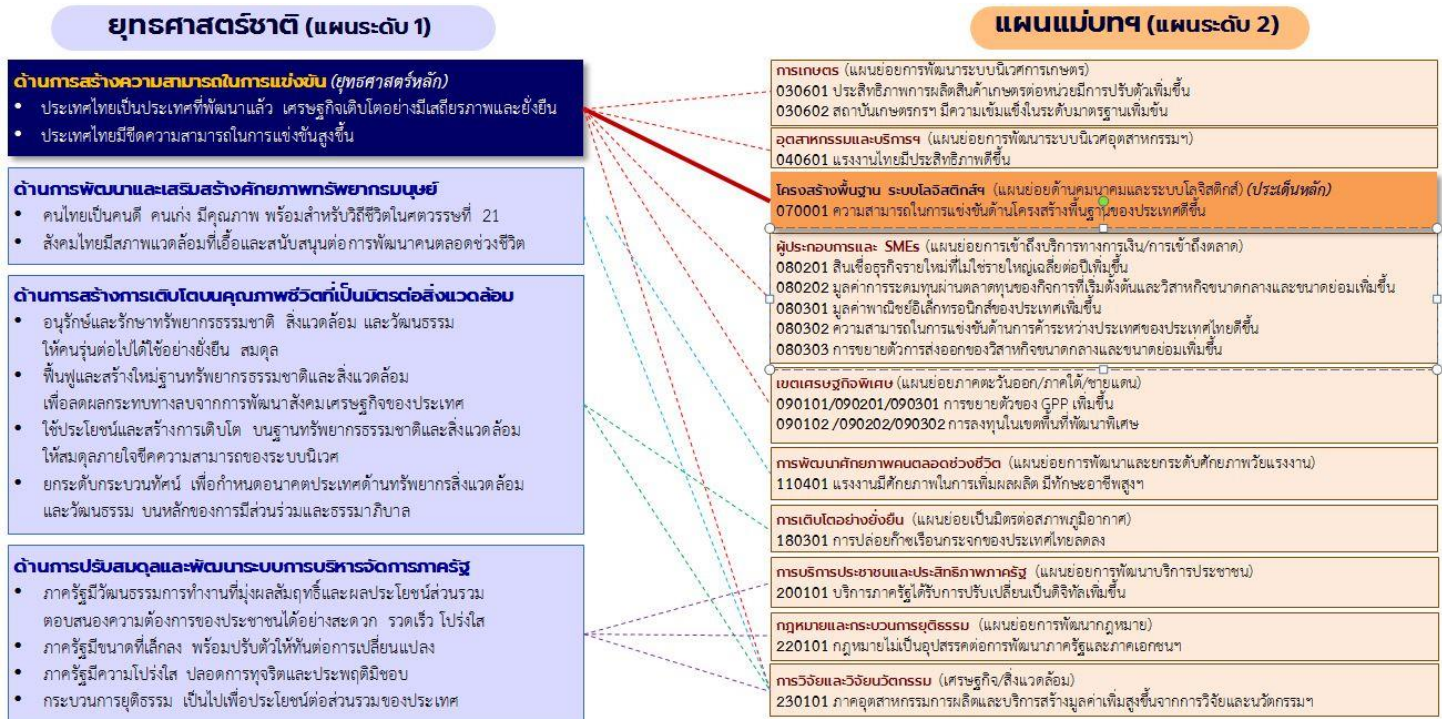
● **แนวทางพัฒนา :** แนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยการส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และประยุกต์ใช้นวัตกรรมในภาคการผลิต ได้แก่ 1) พัฒนาเกษตรสร้างมูลค่า ในภาคการเกษตรเป้าหมายของประเทศ ได้แก่ เกษตรอัตลักษณ์ เกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรแปรรูป และเกษตรอัจฉริยะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทั้งในเชิงปริมาณ คุณภาพ และความหลากหลายของผลผลิต 2) พัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ในภาคอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมชีวภาพ อุตสาหกรรมความมั่นคง อุตสาหกรรมพลังงาน อุตสาหกรรมดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ และอุตสาหกรรมอาหาร ยา และเครื่องสำอาง และ 3) พัฒนาบริการแห่งอนาคต ในภาคบริการเป้าหมายของประเทศ ได้แก่ การบริการทางการแพทย์ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่มีคุณภาพอย่างยั่งยืน และการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับการให้บริการ เพิ่มทักษะของบุคลากรไทยที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

● **เป้าหมายของแผนย่อย :** ภาคอุตสาหกรรมการผลิตและบริการสร้างมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นจากการวิจัยและนวัตกรรมส่งผลให้เกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน

● **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท :** โดยการกำหนดกลยุทธ์ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ ในการกำหนดกลไกการให้ทุนวิจัยแก่ข้อเสนองานวิจัยที่มีแนวโน้มสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อบูรณาการงานวิจัยให้สามารถประยุกต์ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ ส่งเสริมการเข้าถึงผลงานวิจัยเพื่อผลักดันการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมไปใช้ต่อยอดการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม และกลยุทธ์ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ โดยการกำหนดนโยบาย มาตรการจูงใจ และสิทธิประโยชน์ เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ และสนับสนุนให้ภาครัฐดำเนินการ

จัดซื้อจัดจ้างที่ส่งเสริมผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมจากผลงานวิจัยด้านโลจิสติกส์ในประเทศ

รูปภาพที่ 1 ความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้อง



2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

(1) เป้าหมายหลัก :

(1.1) หมายความว่า 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายหลักในการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรมและเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน โดยทำให้ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุนสามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย เชื่อมโลก มุ่งเน้นเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและบริการโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ เพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งภาคการผลิตและบริการสำคัญ รวมทั้งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ

● **เป้าหมายของหมวดหมู่ :** 1) ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค 2) ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค และ 3) ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

● **การบรรลุเป้าหมายของหมวดหมู่ :** โดยการกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองและถนนเลียบเมืองเพื่อให้สามารถส่งต่อสินค้าไปยังภาคต่างๆ รวมทั้งการสร้างสะพานเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือตลอดจนการพัฒนาและขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ และพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศ พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค ปรับปรุงด้านศุลกากร

หรือพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า และส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรม โดยสนับสนุนการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทาน พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถให้บริการแบบครบวงจรและได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากลและพัฒนาโมเดลธุรกิจ (Business Model) ที่ทันสมัย และสร้างเครือข่ายความร่วมมือและลงทุนดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและภูมิภาค ซึ่งจะช่วยให้บรรลุเป้าหมายของหมุดหมายที่ 5 ได้

(2) เป้าหมายรอง

(2.1) หมุดหมายที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง เป้าหมายเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป เพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน และเพิ่มศักยภาพและบทบาทของผู้ประกอบการเกษตร โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อยกระดับกระบวนการผลิต ส่งเสริมการผลิตและตลาดสินค้าเกษตรมูลค่าสูง ส่งเสริมตลาดกลางและตลาดสินค้าเกษตรออนไลน์ สนับสนุนระบบประกันภัยและมาตรฐานสินค้าเกษตร พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าผลผลิต ยกระดับขีดความสามารถของสถาบันเกษตรกร และพัฒนาเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ ของภาคเกษตร

(2.2) หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน เป้าหมายเพื่อยกระดับการท่องเที่ยวให้เป็นการท่องเที่ยวคุณภาพสูง และเพิ่มการพึ่งพานักท่องเที่ยวในประเทศและกระจายรายได้สู่พื้นที่ โดยส่งเสริมกิจกรรม สินค้าและบริการ การท่องเที่ยวมูลค่าสูง และพัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

(2.3) หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก เป้าหมายเพื่อสร้างอุปสงค์การใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดยส่งเสริมการปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

(2.4) หมุดหมายที่ 6 ไทยเป็นฐานการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะที่สำคัญของโลก เป้าหมายเพื่อส่งเสริมการขยายตัวของเศรษฐกิจดิจิทัลภายในประเทศ เพิ่มการส่งออกของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และเพิ่มมูลค่าของอุตสาหกรรมดิจิทัลและอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ โดยการขับเคลื่อนสังคมและเศรษฐกิจไทยด้วยดิจิทัล เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมดิจิทัลในประเทศ และพัฒนาระบบนิเวศเพื่อสนับสนุนการพัฒนาดิจิทัลและอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

(2.5) หมุดหมายที่ 7 ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้ เป้าหมายเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการเติบโตและแข่งขัน และพัฒนาศักยภาพในการดำเนินธุรกิจ การปรับตัวของ SME สู่การแข่งขันใหม่ โดยพัฒนาระบบนิเวศให้เอื้อต่อ SME พัฒนาแพลตฟอร์มเชื่อมโยงข้อมูล SME จัดให้มีกลไกทางการเงินที่เหมาะสม ยกระดับกระบวนการส่งเสริม SME ของรัฐ และพัฒนาระบบนิเวศสตาร์ทอัพ แหล่งเงินทุน และการเชื่อมโยงเครือข่ายระดับโลก

(2.6) หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เดิมนิเทศได้อย่างยั่งยืน เป้าหมายเพื่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ลดความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ของภาค และพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ ยั่งยืน พร้อมรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง โดยสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก ส่งเสริมกลไกความร่วมมือเพื่อพัฒนาพื้นที่และเมือง และสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล

(2.7) หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ เป้าหมายเพื่อเพิ่มมูลค่าจากเศรษฐกิจหมุนเวียนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ อนุรักษ์ฟื้นฟู และใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน และสร้างสังคมคาร์บอนต่ำอย่างยั่งยืน โดยพัฒนาอุตสาหกรรม

และบริการ รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม และกลไกสนับสนุน ตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ พร้อมปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

(2.8) หมายเหตุที่ 12 ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง
ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต เป้าหมายเพื่อพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างเต็มศักยภาพ พัฒนากำลังคนให้ตรงตามความต้องการ และส่งเสริมการเข้าถึงการเรียนรู้ตลอดชีวิต โดยพัฒนาคนไทยทุกช่วงวัยในทุกมิติ และพัฒนากำลังคนสมรรถนะสูง เพิ่มกำลังคนที่มีคุณภาพและสร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ

(2.9) หมายเหตุที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน เป้าหมายเพื่อยกระดับคุณภาพและการเข้าถึงบริการภาครัฐ และพัฒนาภาครัฐให้มีสมรรถนะสูงและคล่องตัว โดยพัฒนาคุณภาพบริการภาครัฐให้ตอบโจทย์สะดวกและประหยัด ปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยงเปิดกว้าง และมีประสิทธิภาพ ปรับเปลี่ยนเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ข้อมูลเพื่อพัฒนาประเทศ และพัฒนาทักษะของบุคลากรภาครัฐและปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ

2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566-2570 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประเด็นทิศทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สรุปได้ดังนี้

(1) การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในโซ่อุปทานด้านเกษตรกรรม 1) ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรอัตลักษณ์ให้เป็นสินค้ามีคุณภาพ ปลอดภัย ได้มาตรฐาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในกระบวนการผลิต การเก็บเกี่ยว และการแปรรูปเพื่อลดต้นทุน สร้างมูลค่าเพิ่ม และสร้างความหลากหลายของสินค้า ต่อยอดการพัฒนาการผลิตสู่ระบบเกษตรมาตรฐานต่าง ๆ โดยใช้เทคโนโลยีเพื่อยกระดับสู่ Smart Modern Farm 2) ส่งเสริมกลุ่มเกษตรกร สถาบันเกษตรกรให้มีความเข้มแข็ง พร้อมพัฒนากลุ่มเกษตรกรรุ่นใหม่เป็นเกษตรกรมืออาชีพ/เกษตรกรอัจฉริยะ (Smart Farmer) รวมทั้งสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งความรู้และแหล่งเงินทุนที่เป็นธรรมและทั่วถึง 3) พัฒนาตลาดค้าส่งค้าปลีกสินค้าเกษตรที่สำคัญในพื้นที่ไปสู่การเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของประเทศ รวมทั้งพัฒนาตลาดสินค้าเกษตรให้เข้าสู่ระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และ 4) เร่งกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญและบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกัน

(2) การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในโซ่อุปทานด้านอุตสาหกรรม 1) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนากระบวนการผลิตอุตสาหกรรม และการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและพัฒนาภาคอุตสาหกรรม 2) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพในอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร เพื่อการแปรรูปขั้นกลางและขั้นปลายให้เป็นผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง อาทิ อุตสาหกรรมถั่วงอกและถั่วงอกอย่าง และอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ และ 3) ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ

(3) การพัฒนาด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 1) พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์สัญชาติไทย มีศักยภาพเทียบเท่าบริษัทต่างชาติ ได้รับรองมาตรฐานการให้บริการระดับสากล และมีการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการบริหารจัดการองค์กร การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ 3) ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับบริษัทต่างชาติเพื่อให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในระดับโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ 4) สนับสนุนให้ผู้ประกอบการโดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) สามารถเข้าถึงแหล่งทุน เทคโนโลยี และนวัตกรรม ควบคู่กับการพัฒนาองค์ความรู้ให้สามารถพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ในอนาคต

(4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประตูการค้าสำคัญ 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก น้ำ อากาศ และสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความพร้อมเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนให้มีมาตรฐานสากล สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งภายในประเทศและต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2) พัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนให้เป็นเมืองการค้า และจุดเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านชายแดน พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน และเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจที่เพียงพอและได้มาตรฐาน และ 3) พัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก (Western Gateway) โดยเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีในปัจจุบันและพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทย-ฝั่งอันดามัน-ประเทศแถบเอเชียใต้

(5) การพัฒนากำลังคน สนับสนุนให้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้านและมีประสบการณ์ในการดำเนินการสอนถ่ายทอดองค์ความรู้ และจัดทำหลักสูตรร่วมพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานในอนาคต ส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างทักษะใหม่ที่จำเป็นสอดคล้องกับความต้องการ (Reskill) และยกระดับทักษะเดิมให้ดีขึ้นรองรับความต้องการของตลาดแรงงานในอนาคต (Upskill) เพื่อพัฒนาผลิตภาพแรงงานให้สูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดที่มีอุตสาหกรรมเป้าหมายและมีความต้องการแรงงานที่มีทักษะฝีมือสูง

ส่วนที่ 3

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

เป้าหมายตามแนวทางการพัฒนาประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580 และแผนแม่บทฯ และเป้าหมาย (Goal) และเป้าหมายย่อย (Target) ของ SDGs มีความสอดคล้องกัน โดยมีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย ประกอบด้วย

(1) เป้าหมาย (Goal)

SDG02 ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหาร และยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมยั่งยืน

SDG03 สร้างหลักประกันการมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย

SDG04 สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

SDG05 บรรลุความเสมอภาคระหว่างเพศและเสริมพลังแก่สตรีและเด็กหญิงทุกคน

SDG08 ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่ และมีผลผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน

SDG09 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

SDG10 ลดความไม่เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศ

SDG13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

SDG16 ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ

(2) เป้าหมายย่อย (Target)

(2.1) สอดคล้องโดยตรง

SDG0203 เพิ่มผลผลิตทางการเกษตรและรายได้ของผู้ผลิตอาหารรายเล็ก โดยเฉพาะผู้หญิง คนพื้นเมือง คราวเรือนเกษตรกร เกษตรกรผู้เลี้ยงสัตว์ และชาวประมง ให้เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า โดยรวมถึงการเข้าถึงที่ดิน ทรัพยากรและปัจจัยการผลิต ความรู้ บริการทางการเงิน ตลาด และโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่ม และการจ้างงานนอกภาคการเกษตรอย่างมั่นคงและเท่าเทียม ภายในปี พ.ศ. 2573

SDG0404 เพิ่มจำนวนเยาวชนและผู้ใหญ่ที่มีทักษะที่เกี่ยวข้องจำเป็น รวมถึงทักษะทางเทคนิคและอาชีพสำหรับการจ้างงาน การมีงานที่มีคุณค่า และการเป็นผู้ประกอบการ ภายในปี พ.ศ. 2573

SDG0805 บรรลุการจ้างงานเต็มที่และมีผลผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับหญิงและชายทุกคนรวมถึงเยาวชนและผู้พิการ และให้มีการจ่ายค่าจ้างที่เท่าเทียมสำหรับงานที่มีคุณค่าเท่าเทียมกัน ภายในปี พ.ศ. 2573

SDG0803 ส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาที่สนับสนุนกิจกรรมที่มีผลผลิตภาพ การสร้างงานที่มีคุณค่า ความเป็นผู้ประกอบการ ความสร้างสรรค์และนวัตกรรม และให้การสนับสนุนการรวมตัวและการเติบโตของวิสาหกิจรายย่อย ขนาดเล็ก และขนาดกลาง ผ่านการเข้าถึงบริการทางการเงิน

SDG1610 สร้างหลักประกันว่าสาธารณชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและมีการปกป้องเสรีภาพขั้นพื้นฐาน ตามกฎหมายภายในประเทศและความตกลงระหว่างประเทศ

(2.2) สอดคล้องโดยเสริม

SDG020B แก้ไขและป้องกันการกีดกันและการบิดเบือนทางการค้าในตลาดเกษตรโลก รวมถึงการจัดการอุดหนุนสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกทุกรูปแบบและมาตรการเพื่อการส่งออกที่ให้ผลในลักษณะเดียวกัน โดยให้เป็นไปตามอาณัติของรอบการพัฒนาโดฮา

SDG020C ใช้มาตรการเพื่อสร้างหลักประกันว่าตลาดโลกภัณฑ์อาหารและตลาดอนุพันธ์สามารถทำงานได้อย่างเหมาะสม และอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลของตลาด รวมถึงข้อมูลคลังสำรองอาหารได้อย่างทันการณ เพื่อจำกัดความผันผวนของราคาอาหารที่รุนแรง

SDG0204 สร้างหลักประกันว่าจะมีระบบการผลิตอาหารที่ยั่งยืนและดำเนินการตามแนวปฏิบัติทางการเกษตรที่มีภูมิคุ้มกันเพื่อเพิ่มผลิตภาพและการผลิต ซึ่งจะช่วยรักษาระบบนิเวศเสริมขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สภาพอากาศรุนแรง ภัยแล้ง อุทกภัย และภัยพิบัติอื่น ๆ และจะช่วยพัฒนาที่ดินและคุณภาพดินอย่างต่อเนื่อง ภายในปี พ.ศ. 2573

SDG030B สนับสนุนการวิจัยและการพัฒนาวัคซีนและยาสำหรับโรคติดต่อและไม่ติดต่อที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อประเทศกำลังพัฒนา ให้มีการเข้าถึงยาและวัคซีนจำเป็นในราคาที่สามารถซื้อหาได้ตามปัญญาโดฮาในส่วนของความตกลงว่าด้วยการค้าที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญา (TRIPS) และการสาธารณสุข ซึ่งเน้นย้ำสิทธิของประเทศกำลังพัฒนาที่จะใช้บทบัญญัติในความตกลง TRIPS อย่างเต็มที่ในเรื่องการผ่อนปรนเพื่อคุ้มครองสุขภาพของประชาชน โดยเฉพาะการเข้าถึงยาโดยถ้วนหน้า

SDG050B สร้างเสริมการใช้เทคโนโลยี โดยเฉพาะเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อส่งเสริมพลังแก่ผู้หญิง

SDG0802 บรรลุการมีผลิตภาพทางเศรษฐกิจในระดับที่สูงขึ้นผ่านการสร้างความหลากหลาย การยกระดับเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมถึงการมุ่งเน้นภาคการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและการผลิตที่ใช้แรงงานเข้มข้น

SDG0806 ลดสัดส่วนของเยาวชนที่ไม่มีงานทำ ไม่ได้รับการศึกษาหรือการฝึกอาชีพลงอย่างมากภายในปี พ.ศ. 2563

SDG0810 เสริมความแข็งแกร่งของสถาบันทางการเงินภายในประเทศเพื่อส่งเสริมและขยายการเข้าถึงการธนาคาร การประกัน และบริการทางการเงินแก่ทุกคน

SDG0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าไปที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สมเหตุสมผลและเท่าเทียมสำหรับทุกคน

SDG0903 เพิ่มการเข้าถึงบริการทางการเงิน โดยรวมถึงเครดิตในราคาที่สมเหตุสมผลจ่ายได้ของอุตสาหกรรมและวิสาหกิจขนาดเล็ก โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้งเชื่อมโยงเข้าสู่โซ่มูลค่าและตลาด

SDG0904 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศ ภายในปี พ.ศ. 2573

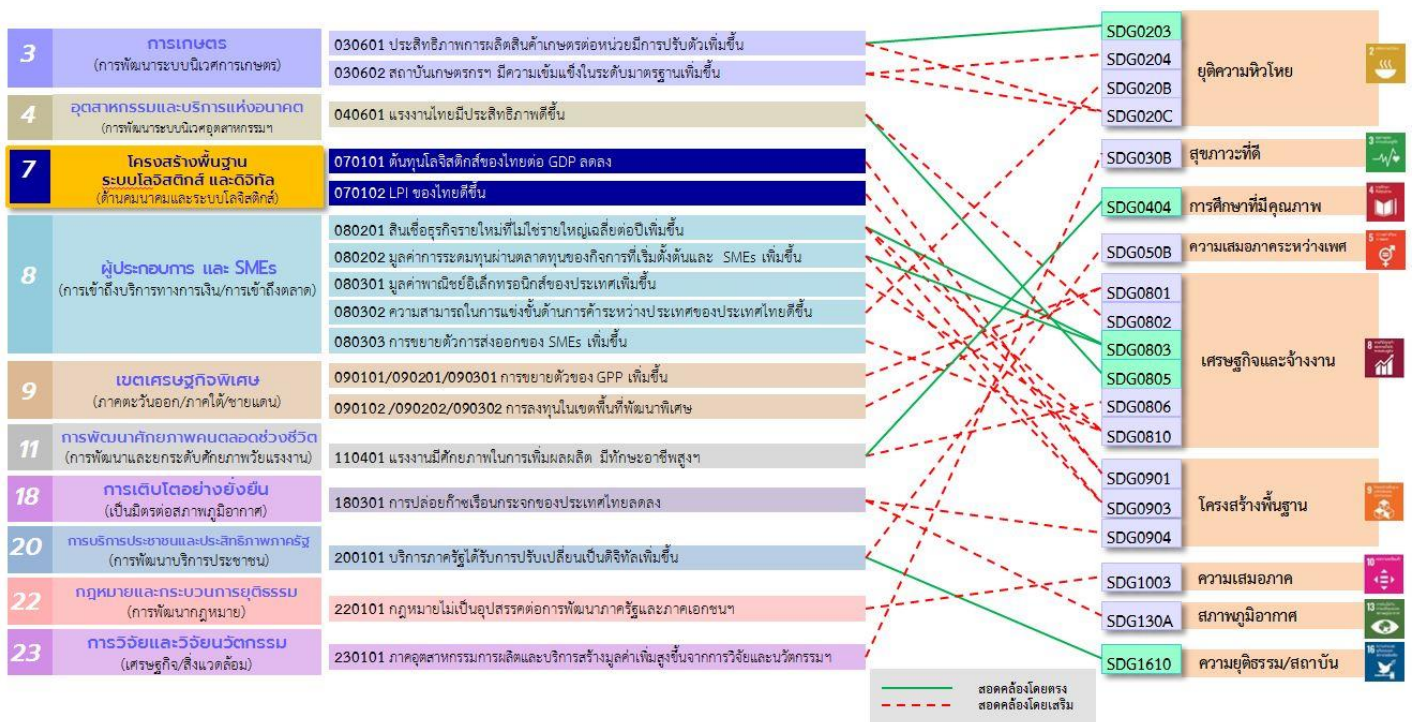
SDG1003 สร้างหลักประกันให้มีโอกาสที่เท่าเทียมและลดความไม่เสมอภาคของผลลัพธ์ รวมถึงการจัดกฎหมาย นโยบาย และแนวปฏิบัติที่เลือกปฏิบัติ โดยการส่งเสริมการออกกฎหมาย นโยบาย และการดำเนินการที่เหมาะสมในเรื่องดังกล่าว

SDG130A ดำเนินการให้เกิดผลตามพันธกรณีที่ผูกพันต่อประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่มีเป้าหมายร่วมกันระดมทุนจากทุกแหล่งให้ได้จำนวน 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2563 เพื่อตอบสนองความต้องการของประเทศกำลังพัฒนา ภายใต้บริบทของการดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกที่ชัดเจนและมีความโปร่งใส ตลอดจนเร่งระดมทุนเพื่อให้กองทุน Green Climate Fund ดำเนินการได้อย่างเต็มที่โดยเร็วที่สุด

รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก 1

โดยมีความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องและเป้าหมาย (Goal) และเป้าหมายย่อย (Target) ของ SDGs ปรากฏตามรูปภาพที่ 2 ความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายของแผนแม่บทและเป้าหมาย SDGs

รูปภาพที่ 2 ความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายของแผนแม่บทและเป้าหมาย SDGs



ส่วนที่ 4

สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
พ.ศ. 2566-2570

ส่วนที่ 4 สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

4.1 ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา

4.1.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

(1) ในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,199.3 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) โดยมีมูลค่าลดลงจากปี 2562 หรือลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.2 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศที่หดตัว โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

(2) ในปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 2,238.8 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.8 ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศจากการผ่อนคลายมาตรการ COVID-19 และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการส่งเสริมการท่องเที่ยว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน รวมถึงการส่งออกกลับมาขยายตัว

4.1.2 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์โดยองค์กรระหว่างประเทศ

(1) ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) จากข้อมูลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) จัดทำโดยธนาคารโลก ประจำปี 2561 (2018) พบว่า ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ดีขึ้นจากอันดับที่ 45 ในปี 2559 (2016) โดยมีคะแนนอยู่ที่ 3.41 เลื่อนขึ้นมาอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics Friendly) ของกลุ่มที่สอง (Consistent Performance) สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ดีขึ้น โดยเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการด้านอันดับมากที่สุดคือ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) มีอันดับดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 28 จากอันดับที่ 52 ในปี 2559 รองลงมาคือ ด้านสมรรถนะ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) มีอันดับดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 32 จากอันดับที่ 49 ในปี 2559 และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing) มีอันดับดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 33 จากอันดับที่ 50 ในปี 2559

(2) การจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of Doing Business) จากข้อมูลการจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ จัดทำโดยธนาคารโลก ประจำปี 2563 (2020) พบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 21 ดีขึ้นจากอันดับที่ 27 ในปี 2562 โดยด้านที่มีอันดับดีขึ้นและคะแนนสูงขึ้น ได้แก่ 1) ด้านการขออนุญาตก่อสร้าง (Dealing with Construction Permits) มีอันดับดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 34 (77.30 คะแนน) จากอันดับที่ 67 (71.86 คะแนน) ในปี 2562 เป็นผลมาจากการดำเนินการลดขั้นตอนในการขออนุญาตก่อสร้าง (Procedures) ลงจาก 19 ขั้นตอน เหลือ 14 ขั้นตอน และลดระยะเวลาดำเนินการ (Time) ลงจาก 118 วัน เหลือ 113 วัน และ 2) ด้านการคุ้มครองผู้ลงทุนเสียงข้างน้อย (Protecting Minority Investors) มีอันดับที่ ดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 3 (86.00 คะแนน) จากอันดับที่ 15 (75.00 คะแนน) ในปี 2562 ทั้งนี้ ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ คือ การค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) โดยในปี 2563 อันดับการค้าระหว่างประเทศของไทยอยู่ในอันดับที่ 62 ลดลงจากอันดับที่ 59 ในปี 2562

4.2 การประเมินผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565)

4.2.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าในโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มและสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้ พบว่า

(1) กลยุทธ์ที่ 1 (1) การยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมให้ได้มาตรฐาน การบริหารจัดการผลผลิตภาคการเกษตรในภาพรวมดีขึ้น โดยมีการพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) มีการปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และมีการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย ซึ่งทำให้เกษตรกรเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตอย่างมีมาตรฐาน มีทักษะในการจัดการด้านการตลาดด้วยตนเองและสามารถเชื่อมโยงการค้าระหว่างสถาบันเกษตรกรรวมถึงสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นในรูปแบบ Smart Farming เพื่อสร้างศักยภาพสินค้าทางการเกษตรตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ อาทิ โครงการศึกษาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก โครงการส่งเสริมการใช้เครื่องจักรกลการเกษตรทดแทนแรงงานเกษตรกร โครงการพัฒนาศักยภาพการจัดการสินค้าข้าวครบวงจร โครงการตรวจสอบรับรองแหล่งผลิตพืช/โรงงานแปรรูป/โรงแรมตามมาตรฐานระบบการจัดการคุณภาพ (GAP/GMP/HACCP) โครงการพัฒนาเกษตรกรเป็น Smart Farmer และโครงการศึกษาการทำแนวทางการรวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกรด้วยโซ่ความเย็น (Cold Chain) ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ปาล์มน้ำมัน ผักและผลไม้ เป็นต้น ยังไม่มีหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลตลอดโซ่อุปทาน ทำให้ยังขาดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 1 (2) การยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน มีการสร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) โดยมีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการ อาทิ โครงการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมและภาคการเกษตร มีการอบรม ส่งเสริมและพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม มีการพัฒนาระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เชื่อมโยงการค้า การทำธุรกรรม และขยายตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ การจัดอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการในการขายผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้มีความพร้อมสู่การเป็น Thailand 4.0 รวมทั้งสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ SME รวมทั้งยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม อาทิ ระบบอัตโนมัติในคลังสินค้า อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ขนถ่ายวัสดุ และมีการรักษาสีสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

(2) กลยุทธ์ที่ 2 การเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) มีการพัฒนาศักยภาพสถาบันการเกษตรและผู้ประกอบการให้สามารถขายสินค้าผ่านระบบออนไลน์อย่างครบวงจร มีการพัฒนาตลาดกลางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศ (MOC Single E-Commerce) และพัฒนา Platform ของร้านค้าออนไลน์ ระบบการบริการจัดส่งสินค้า (Delivery) ไปจนถึงระบบการชำระเงิน เพื่อเพิ่มความสะดวกในการทำธุรกรรมทางการเงินทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในปี 2563 ธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยมีมูลค่าเท่ากับ 3.78 ล้านล้านบาทและคาดการณ์ว่าในปี 2564 จะมีมูลค่าเติบโตอยู่ที่

4.01 ล้วนล้านบาท หรือเติบโตประมาณร้อยละ 6 จากปี 2563 ทั้งนี้คาดว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมปี 2560 – 2564 อยู่ที่ร้อยละ 9.79

(3) กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ มีการยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าและสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยตั้งแต่ปี 2560-2562 มีธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้รับการพัฒนาและผ่านเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพการบริหารจัดการธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์จากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จำนวน 258 ราย และมีผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO) จากกรมศุลกากร จำนวน 44 ราย ปัจจุบันกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ได้ดำเนินโครงการศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ (Cross Border Logistics Solution) โดยจะเป็นศูนย์กลางการให้คำแนะนำด้านโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศในรูปแบบศูนย์ให้บริการเคลื่อนที่ไปภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อบริการให้คำปรึกษา/คำแนะนำด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการจับคู่เจรจาธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการการค้าในส่วนภูมิภาคกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใน 3 กลุ่มผู้ให้บริการ ได้แก่ การขนส่ง e-Commerce ระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าทั่วไป และคลังสินค้าแบบครบวงจร ซึ่งโครงการดังกล่าวจะเป็นการเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดการกำหนดนโยบายและมาตรการสนับสนุนอื่นๆ อาทิ การสนับสนุนด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน การสนับสนุนด้านการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ใช้ในการบริการ และการส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนเพื่อให้เกิดการพัฒนาผู้ประกอบการให้มีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ยังไม่มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหรือสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics)

4.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า

(1) กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

(1.1) การพัฒนาการขนส่งทางราง มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่จำนวน 2 โครงการ (โครงการเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงใหม่ และโครงการบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม) รวมถึงมีการศึกษาความเหมาะสมเพื่อกำหนดแนวทางการก่อสร้างทางคู่บนเส้นทางขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรถไฟสายรอง (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจ ด่านชายแดนสำคัญ และเขตอุตสาหกรรมเข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศและประเทศในภูมิภาค และมีการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางราง ด้วยการกำหนดแนวทางการจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกให้เพียงพอต่อความต้องการ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางรางเพิ่มมากขึ้นในช่วงแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 แต่การขนส่งสินค้าทางรางยังขาดประสิทธิภาพและยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางรางมากขึ้นได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดของการใช้รถไฟ อาทิ จุดขนถ่ายสินค้ายังไม่ครอบคลุมพื้นที่เมืองหลัก รวมทั้งขบวนขบวน สถานี อุปกรณ์ต่างๆ และระบบสารสนเทศที่รองรับตามแนวเส้นทางรถไฟยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ นอกจากนี้ ยังขาดนโยบายและมาตรการที่เป็นรูปธรรมที่จะสนับสนุนและสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางราง

(1.2) การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ มีการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทางน้ำ โดยมีการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ณ ท่าเรือกรุงเทพ และการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 นอกจากนี้ มีการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า โดยการพัฒนาและบำรุงรักษาการขนส่งทางน้ำโดยการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้แก่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่องน้ำสมุทรสาคร ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) ร่องน้ำบ้านดอน ร่องน้ำกันตัง และร่องน้ำบางปะกง รวมถึงมีการพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ อาทิ การเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล ทั้งนี้ การพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ ได้แก่ ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และท่าเรือคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างการดำเนินงานจัดหาผู้บริหารท่าเรือของรัฐที่ยังไม่มีผู้บริหารจัดการ สำหรับการบริหารท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบ อย่างไรก็ตาม พบว่าการขนส่งทางน้ำยังไม่มีแผนการพัฒนาให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งวิธีอื่นๆ อย่างเป็นรูปธรรม จึงทำให้ไม่สามารถกระตุ้นให้เกิดการขนส่งทางน้ำหรือเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้อย่างสมบูรณ์ อีกทั้งยังคงมีปัญหาด้านการขนส่งทางน้ำยังไม่ได้รับการแก้ไขอีกหลายประการ อาทิ ความสูงของสะพานข้ามแม่น้ำที่เรือขนส่งไม่สามารถลอดผ่านได้

(1.3) การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ มีการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง และพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งทางอากาศภายในพื้นที่ รวมถึงมีการก่อสร้างอาคารขนส่งสินค้าในท่าอากาศยานอุตะเถาะระยะที่ 1 และอาคารตรวจสินค้าและบุคคลในพื้นที่ท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ มีการแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยานในประเทศและผลักดันให้มีความเชื่อมโยงและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการคลังสินค้า การขนส่ง กิจกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศยังคงมุ่งตอบสนองเรื่องการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ในขณะที่การพัฒนาเพื่อการขนส่งสินค้ายังไม่มีแผนงานที่ชัดเจน

(1.4) การพัฒนาการขนส่งทางถนน มีการพัฒนาโครงข่ายทางถนนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการโครงข่ายและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อยกระดับมาตรฐานสายทางในการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าที่สำคัญ และรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต อาทิ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เส้นทางพญา- มาบตาพุด การปรับปรุงก่อสร้างขยายช่องทางจราจรเส้นทางแยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด่านสะเดาแห่งที่ 2 และเส้นทางพญา - สัตหีบ (ขยาย 8 ช่องจราจร) นอกจากนี้ ในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษได้มีการศึกษารูปแบบการวางผังเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และมีการจัดทำมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมอาเซียน

(1.5) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ มีการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน อาทิ การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย รวมถึงการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS และการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบการขนส่ง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์มีข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ของภาครัฐ รวมทั้งกลไกและขั้นตอนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐที่ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไม่สามารถตอบสนองกับความต้องการและบริบทของการขนส่งและการค้าที่พัฒนาไปอย่างรวดเร็วได้

(1.6) การพัฒนาพื้นที่ชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ มีการออกแบบและกำหนดพื้นที่รองรับการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการเพิ่มศักยภาพ อาทิ ด้านสินค้าชายแดน เพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งและโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงอนุภูมิภาค และมีการผลักดันให้มีมาตรฐานการขนส่งรองรับการขยายตัวด้านการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและของภูมิภาคอาเซียน นอกจากนี้ มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภครองรับการขยายตัวของชุมชน และการให้บริการสาธารณะในพื้นที่ชายแดน และเร่งรัดพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ทั้งด้านการผลิตและการบริการที่มีนัยสำคัญ

(2) กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ มีการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์ โดยหน่วยงานทั้งหมด 34 หน่วยงาน สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ได้แล้ว (ไม่รวมหน่วยงานด้านการบิน 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลการบินผ่านช่องทางอื่นด้วยระบบ Flight Permit Online System (FPOS) ตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)) มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูล อาทิ การขออนุญาตวัตถุอันตราย ข้อมูลสารเคมี ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกน้ำตาล และข้อมูลด้านอาหารปลอดภัย มีการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบ NSW ให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ NSW e-Form เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐเชื่อมโยงข้อมูลค่าชดเชยในระบอบใบอนุญาต/ใบรับรอง/ใบผ่านด่าน และใบชำระค่าธรรมเนียมในการนำเข้า-ส่งออก สำหรับการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่าน ASEAN Single Window (ASW) สามารถเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA e-Form D) กับสมาชิกอาเซียนได้ครบทุกประเทศ และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) กับกัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย เมียนมา และฟิลิปปินส์ รวมทั้งอยู่ระหว่างทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) ร่วมกับอินโดนีเซีย นอกจากนี้ การให้บริการระบบ NSW โดยบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ในฐานะเป็น NSW Operator ได้ดำเนินการติดตั้งระบบและให้บริการได้ครบทุกระบบงาน อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และการให้บริการของหน่วยงานตนเองแล้ว แต่การกำหนดแนวทางการพัฒนาในการบริหารจัดการและพัฒนาในระยะต่อไปยังคงมีข้อจำกัดในเรื่องของระเบียบขั้นตอนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ

(3) กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ มีการพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อเชื่อมโยงระหว่างกระทรวง/กรมในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลกับระบบ NSW เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน e-Authentication หรือ e-Document สำหรับ Trade Facilitation ซึ่งนำไปใช้ได้จริงในภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้สามารถใช้ข้อมูลร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงแนวทางกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้าตามแนวทางของศุลกากรโลก โดยการปรับลดเอกสารประกอบการพิจารณา มีการทบทวนกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ เพื่อลดกระบวนการที่ไม่จำเป็น โดยปรับลดลงจาก 496 กระบวนการ เหลือ 473 กระบวนการ และสามารถให้บริการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW แล้ว 444 กระบวนการ คิดเป็นร้อยละ 93.67 และกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติใหม่เพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามพิกัดศุลกากรฉบับใหม่ (HS2022) จำนวน 10,921 พิกัด โดยเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW แล้ว จำนวน 10,878 พิกัด คิดเป็น ร้อยละ 99.60 รวมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบและปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการอำนวยความสะดวก ควบคุมการเคลื่อนย้าย และตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก ส่งผลให้สามารถลดระยะเวลาในกระบวนการศุลกากรลง

(4) กลยุทธ์ที่ 4 การเร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ ภาคเอกชน มีการผลักดันการแก้ปัญหาการขนส่งระหว่างประเทศร่วมกับภาครัฐ อาทิ การเจรจาความตกลงการขนส่งระหว่าง

ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ในประเด็นการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการขนส่งและความล่าช้าของการตรวจสอบสินค้า อาทิ พิธีการศุลกากร การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ และการตรวจสอบสินค้าในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน เพียงจุดเดียวผ่าน UN/CEFACT Forum รวมถึงการผลักดันให้มีการทบทวนข้อจำกัดทางกฎหมายหรือทบทวนเวลาในการปิด-เปิดด่านศุลกากรของแต่ละประเทศ และการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อย่างไรก็ตาม การเร่งแก้ไขอุปสรรคทางการค้ายังมีข้อจำกัดหลายประการ อาทิ เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน และเอกสารที่เกี่ยวข้องไม่เป็นภาษาสากล

4.2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคนส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

(1) **กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์** มีการพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะสาขาวิชาที่เป็นความต้องการตามแนวทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก มีการจัดตั้งศูนย์ทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานสาขาโลจิสติกส์ มีการจัดทำมาตรฐานการศึกษาด้านโลจิสติกส์ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) และระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) และปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาให้ทันสมัย สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและความต้องการของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ มีการสนับสนุนการจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน รวมถึงสนับสนุนองค์กรกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน และการประเมินคุณภาพ การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ โดยปัจจุบันกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงานได้กำหนดมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติด้านโลจิสติกส์ จำนวน 16 สาขาอาชีพ อาทิ สาขาอาชีพผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง สาขาอาชีพผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน สาขาอาชีพนักบริหารการขนส่งสินค้าทางถนน สาขานักบริการลูกค้างานโลจิสติกส์ และสาขาพนักงานบริหารงานโลจิสติกส์ นอกจากนี้ สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) ได้กำหนดมาตรฐานคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ จำนวน 19 สาขาวิชาชีพย่อย อาทิ อาชีพผู้ควบคุมพิธีการถ่ายลำและผ่านแดน อาชีพผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาชีพผู้ควบคุมคลังสินค้า และอาชีพนักจัดซื้อ จัดหา จัดจ้าง

(2) **กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล** มีการเปิดสอนหลักสูตรเกี่ยวกับด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษา ซึ่งส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ อาทิ การบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน การจัดการสินค้าคงคลัง การบริหารจัดการขนส่ง การนำเข้าและส่งออกสินค้า และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และซัพพลายเชน รวมถึงมีการส่งเสริมการฝึกอบรมพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อสนับสนุนแรงงานที่จบการศึกษาในสาขาอื่น และแรงงานที่ย้ายจากสาขาอื่นเข้าสู่สาขางานด้านโลจิสติกส์ให้มีความรู้เกี่ยวกับสาขาโลจิสติกส์ได้อย่างรวดเร็วและสามารถนำความรู้ไปปฏิบัติงานได้ทันที นอกจากนี้ ภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมกันพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในภาคการศึกษา โดยจัดทำหลักสูตรอบรมระยะสั้นและหลักสูตรการอบรมร่วมกับสถานประกอบการด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิคหรือเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน อย่างไรก็ตาม เนื้อหาของหลักสูตรการเรียนการสอนในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับวิชาชีพด้านโลจิสติกส์เท่าที่ควร เนื่องจากขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีประสบการณ์ในการดำเนินการสอนและจัดทำหลักสูตรที่สามารถนำมาทำงานด้านโลจิสติกส์ได้จริง

(3) **กลยุทธ์ที่ 3 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์** มีการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน อาทิ การพัฒนาโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับบริหารจัดการและลดต้นทุนโลจิสติกส์ การพัฒนาเทคโนโลยีในการเก็บเกี่ยวสินค้าเกษตร การวิจัยพัฒนา

ประสิทธิภาพการเข้าถึงข้อมูลเชิงพื้นที่สำหรับการบริหารจัดการ Zoning เชื่อมโยงระบบขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อควบคุมและบริหารจัดการสินค้าในการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงการพัฒนา ระบบ Mobile Application สนับสนุนการทำงานและสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งานให้สามารถเรียกดู ข้อมูลต่างๆ ได้ง่าย เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการวางแผนการดำเนินงานในอนาคต รวมถึงมีการวิจัย และพัฒนาตัวแบบการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ในด้านการขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ ให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีแนวทางที่ชัดเจนในการนำผลการวิจัย ไปใช้ประโยชน์และต่อยอดในเชิงพาณิชย์ รวมทั้งยังไม่มีมาตรการสร้างแรงจูงใจให้เกิดการศึกษารวบรวมข้อมูลเพื่อพัฒนา อย่างเป็นรูปธรรม

(4) **กลยุทธ์ที่ 4 การประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและ พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย** มีการศึกษาเพื่อพัฒนาและปรับปรุง แบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อให้การจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีข้อมูลอ้างอิงที่เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และมีการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ โดยอยู่ระหว่างการพัฒนา และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อจัดทำฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ที่สามารถใช้ประโยชน์ ร่วมกันได้ระหว่างหน่วยงาน รวมทั้งใช้ประโยชน์ในการติดตามประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และกำหนด นโยบายและแผนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

4.3 การประชุมและเสวนาระดมความคิดเห็นประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

สำนักงานฯ ได้จัดประชุมและเสวนาระดมความคิดเห็นประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 โดยดำเนินการในพื้นที่ต่างๆ ทุกภาค จำนวน 6 ครั้ง ได้แก่ (1) ครั้งที่ 1 จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 (2) ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565 (3) ครั้งที่ 3 จังหวัดสระแก้ว เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2565 (4) ครั้งที่ 4 จังหวัดพิษณุโลก เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2565 (5) ครั้งที่ 5 จังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2565 และ (6) ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2565 โดยที่ประชุมเห็นชอบหลักการของแผนปฏิบัติการฯ และมีประเด็น เพิ่มเติม ซึ่งสำนักงานฯ ในฐานะหน่วยงานด้านนโยบายได้นำมาปรับปรุงร่างแผนปฏิบัติการฯ ให้มีความชัดเจน มากขึ้น รวมทั้งจัดทำประเด็นที่เป็นประโยชน์เพื่อประสานงานหน่วยงานปฏิบัติในการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สรุปได้ดังนี้

4.3.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(1) **การส่งเสริมการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำ** หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนด แนวทางการพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าใช้บริการท่าเรือ (Port tariff/Port charge) และข้อบังคับให้การขนส่งสินค้า ชายฝั่งจะต้องใช้บริการที่ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เป็นไปตามความสมัครใจของผู้ประกอบการ ในการใช้บริการ นอกจากนี้ ควรพัฒนาท่าเรือสินค้าเทกองในเกาะสีชังที่มีปริมาณสินค้าเทกองเพิ่มขึ้น โดยต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมที่ชัดเจนต่อไป

(2) การขนส่งทางราง

(2.1) **การพัฒนาระบบขนส่งทางราง** โดย 1) พัฒนารถไฟฟ้าทางคู่เพื่อรองรับ การขนส่งสินค้าไปยังภาคตะวันออกและภาคใต้ 2) เชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งทางรางระหว่างเมืองใหญ่ในแต่ละ ภูมิภาคและเชื่อมต่อถึงประเทศเพื่อนบ้านให้สามารถขนส่งหรือกระจายสินค้าระหว่างกันได้โดยไม่ต้องผ่านพื้นที่ กรุงเทพมหานคร 3) พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพทั้งเส้นทาง 4) พิจารณากำหนด

หน่วยงานเจ้าภาพหลักในการบริหารจัดการ กำกับดูแล ควบคุม และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการที่สนใจเข้ามาใช้บริการ และ 5) เชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

(2.2) เร่งรัดดำเนินโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ให้แล้วเสร็จตามแผนงาน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรางมีความสำคัญในการช่วยลดต้นทุนค่าขนส่ง สามารถลดความเสียหายของสินค้าจากการขนส่ง และลดงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการและประเทศได้ ทั้งนี้ควรให้ความสำคัญกับการเข้าถึงและการกระจายผลประโยชน์ให้แก่ประชาชนที่มีรายได้น้อยด้วย

(3) การขนส่งทางถนน ควรให้ความสำคัญการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงระหว่างเมือง (Motorway) ในเส้นทางจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดสงขลา รวมทั้งควรประสานความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ เวียดนาม กัมพูชา เมียนมา ในการพิจารณาข้อตกลงความร่วมมือในการขนส่งเพื่อให้รถบรรทุกของไทยสามารถเดินทางเข้าไปในเขตประเทศเพื่อนบ้านได้ในลักษณะเดียวกับ สปป.ลาว

(4) การขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมือง ควรให้ความสำคัญกับการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถไฟรางเบาและรถยนต์เพื่อเชื่อมต่อรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะดังกล่าว การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากระบบราง และการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการพัฒนาด้านระบบรางในอนาคต

(5) การขนส่งทางอากาศ

(5.1) ส่งเสริมการเพิ่มจำนวนเครื่องบินสำหรับขนส่งสินค้าทางอากาศ เนื่องจากปัจจุบันระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการ

(5.2) สนับสนุนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างในการขนส่งสินค้าควบคู่กับการขนส่งทางรางให้เต็มศักยภาพ อาทิ การพัฒนาท่าอากาศยานเพชรบูรณ์สำหรับการขนส่งสินค้าเกษตร และการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลกสำหรับการขนส่งระหว่างภาคต่างๆ

(5.3) พัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ 2 ให้เป็น Hub และ Feeder ในการขนส่งสินค้าทางอากาศของพื้นที่ภาคเหนือ โดยการกำหนดพื้นที่ที่ชัดเจน พร้อมทั้งพัฒนาลังสินค้า Logistics Hub และ Free Trade Zone ในพื้นที่ เพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศที่สามารถมาใช้เป็นจุดแวะพักและใช้งานคลังสินค้าได้ และรองรับการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมลำพูนได้ รวมทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าและรองรับปริมาณผู้โดยสารได้มากขึ้น

(6) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(6.1) การกำหนดแนวทางการพัฒนาการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) มีประสิทธิภาพและจูงใจผู้ใช้บริการมากที่สุด โดยเฉพาะประเด็นด้านต้นทุนในการขนถ่ายสินค้าและต้นทุนในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนถ่ายสินค้านี้ระหว่างทางรางและทางถนน

(6.2) การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เมืองและในพื้นที่ชายแดน และพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมโยงหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) โดยควรพิจารณาเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผ่านกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างในเส้นทางแม่สอด-นครสวรรค์- ภูเก็ต ทั้งการขนส่งทางรางและทางถนน

(6.3) การแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่ง

ผู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ควรพิจารณากำหนดให้มีผู้ให้บริการรายเดียวในการดำเนินการตลอดทั้งเส้นทาง นอกจากนี้ ควรกำหนดแนวทางการบริหารจัดการโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รฟท. และ กทท.) ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างเต็มประสิทธิภาพ

(7) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**(7.1) การก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก** ควรให้ความสำคัญกับการก่อสร้าง

จุดจอดรถบรรทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศตามระยะทางที่กฎหมายกำหนด เพื่อเป็นจุดพักรถแก่พนักงานขับรถบรรทุกสามารถจอดพักได้ทุก 4 ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยจะต้องคำนึงถึงวาระรถบรรทุกในแต่ละคันมีระยะทางจากจุดเริ่มต้นถึงปลายทางที่แตกต่างกัน

(7.2) การพัฒนา Container Yard (CY) เพื่อเป็นจุดรวบรวมและกระจาย

ผู้สินค้า ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ อาทิ การลงทุนก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่รวดเร็วและตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการมากขึ้น โดยมีการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพิจารณาความเหมาะสมและความต้องการลงทุนของภาคเอกชนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ โดยการลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP) ควรมีความยืดหยุ่นและเหมาะสมกับโครงการขนาดเล็กในพื้นที่ รวมทั้งควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ให้สอดคล้องกับการวางผังเมืองและการพัฒนาเชิงพื้นที่

(7.3) การพัฒนาลังสินค้า

- ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาลังสินค้าประเภทไซโล (Silo) และห้องเย็น ณ จุดต้นทางและปลายทางของการขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออก (Inbound/Outbound) ที่สามารถรองรับการขนส่งทางถนนและทางรางที่จะมีการพัฒนาส่งเสริมมากขึ้น

- พัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า และส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cool & Cold Chain System) โดยการจัดตั้งคลังสินค้าประเภทห้องเย็นและจัดซื้อรถห้องเย็นขนส่งสินค้าที่สามารถรองรับการกระจายสินค้าเกษตรประเภทผักสดและผลไม้ที่มีอายุการเก็บรักษาสั้นและเน่าเสียง่าย

(8) การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล พัฒนาระบบโทรคมนาคม

ให้มีประสิทธิภาพสูงและมีเครือข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนา Platform ด้านโลจิสติกส์ และการให้บริการดิจิทัลโลจิสติกส์ต่างๆ และพัฒนาเครือข่ายอินเทอร์เน็ตของภาครัฐที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายย่อยสามารถเข้าถึงบริการในราคาที่ถูกลง ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการเข้าถึงและใช้งานเทคโนโลยี

(9) เรื่องอื่นๆ**(9.1) การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน** ภาครัฐควรพิจารณาเรื่องของความคุ้มค่าของ

การลงทุนเป็นสำคัญ ซึ่งหากโครงการใดไม่มีความคุ้มค่าในการดำเนินการก็ไม่ควรพิจารณาลงทุน ทั้งนี้หากเป็นโครงการซึ่งบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาแล้วว่ามีความคุ้มค่า แต่เมื่อดำเนินโครงการจริงแล้วไม่เป็นไปตามผลการศึกษา ควรพิจารณาให้บริษัทที่ปรึกษาดังกล่าวอยู่ใน Blacklist

(9.2) ส่งเสริมการกระจายอำนาจสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มากขึ้นเพื่อให้

สามารถดำเนินการโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในพื้นที่ได้

4.3.2 ห่วงโซ่อุปทานเกษตรและอุตสาหกรรม

(1) ภาคการเกษตร

(1.1) กำหนดเจ้าภาพหลักในการบริหารจัดการตลอดโซ่อุปทาน เพื่อให้การบูรณาการทำงานร่วมกันสามารถขับเคลื่อนแผนการพัฒนาต่างๆ สำเร็จตามเป้าหมาย และจัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องตามลำดับความสำคัญของประเด็นการพัฒนา

(1.2) ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรให้มีกระบวนการเก็บเกี่ยว รวบรวม และคัดแยกหรือตัดแต่งผลผลิตทางการเกษตรตั้งแต่ในระดับพื้นที่ปลูกให้มากขึ้น เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจากปริมาณผลผลิตที่ไม่ได้คุณภาพและลดอัตราการสูญเสียและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ณ ศูนย์รวบรวม คัดแยก และกระจายสินค้าปลายทาง

(1.3) สนับสนุนเทคโนโลยีหรือทรัพยากรต่างๆ แก่เกษตรกรหรือกลุ่มเกษตรกร เพื่อการบริหารจัดการผลผลิตทางการเกษตรที่เก็บเกี่ยวตามความต้องการของลูกค้า อาทิ การจัดเก็บ การกระจายสินค้า การจัดการของเสียที่เกิดจากกระบวนการตัดแต่งและคัดแยกคุณภาพ และการบริหารความเสี่ยง รวมทั้งส่งเสริมการสร้างความเข้มแข็งให้กับตราสินค้า (Branding) และการพัฒนาช่องทางการตลาด โดยเฉพาะช่องทางการจำหน่ายออนไลน์

(1.4) พัฒนาศักยภาพเกษตรกรชาวสวนยางสู่การยกระดับและพัฒนาการทำสวนยางให้มั่นคงและยั่งยืนตามมาตรฐาน Forest Stewardship Council (FSC) และพัฒนาช่องทางการตลาดใหม่ อาทิ BIMSTEC ตะวันออกกลาง สำหรับสินค้าเกษตรจากภาคเหนือ

(2) ด้านอุตสาหกรรม ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเบา โดยใช้วัตถุดิบและมีแหล่งผลิตในพื้นที่ อาทิ การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อการดูแลสุขภาพ (Wellness) ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศได้

4.3.3 วิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้าและส่งออก

(1) การพัฒนาระบบ NSW ควรพัฒนาขั้นตอน/วิธีปฏิบัติการแจ้งนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านระบบ NSW ที่ทันสมัยและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบรับรอง/ใบอนุญาตต่างๆ รวมทั้งเร่งพัฒนาช่องทางการเชื่อมโยงข้อมูลและประสานงานระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ (B2G) ให้สามารถประสานงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) การพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

(2.1) พัฒนาระบบ Digital Platform ให้เป็นระบบหลัก (Backbone System) ในการบริหารจัดการการขนส่งและติดตามสินค้า (Tracking) อาทิ Freight Management System (FMS) และ Transport Management System (TMS) ที่ผู้ประกอบการขนส่ง SME สามารถเข้าใช้ประโยชน์ได้ และควรส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์อย่างแท้จริงในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบไร้เอกสาร (Paperless) รวมทั้งกำหนดแนวทางการดำเนินการที่ชัดเจน

(2.2) ปรับปรุงกระบวนการพิจารณาอนุมัติใบรับรอง/ใบอนุญาตของหน่วยงานต่างๆ ให้มีความรวดเร็วและสอดคล้องกับกระบวนการอนุญาตนำเข้า-ส่งออกในระบบ NSW และผลักดันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการออกใบรับรองและใบอนุญาตตรวจปล่อยสินค้าทุกประเภท ณ จุดเดียว อาทิ ด้านตรวจพืช ด้านตรวจสัตว์ป่า เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า

(2.3) ให้ความสำคัญกับการบูรณาการกฎหมาย/กฎระเบียบในการนำเข้า-ส่งออก ต่างๆ และรวมทั้งการปรับปรุงกฎหมายรับรองเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ภาครัฐสามารถยอมรับเอกสารที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์และแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ประกอบการภาคเอกชนได้

(3) การพัฒนาระบบการนำเข้า-ส่งออก

(3.1) กำหนดหน่วยงานหลักเพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) และควรพิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้าถ่ายลำ อาทิ พระราชบัญญัติ และประกาศด้านศุลกากรเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาและเอกสารในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้าถ่ายลำ รวมถึงการพิจารณาปรับปรุงระเบียบในขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสามารถลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3.2) กำหนดหน่วยงานหลักในการประสานงานระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน และส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการระหว่างภาครัฐ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ และสร้างการรับรู้หรือประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบของภาครัฐให้แก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง เพื่อลดช่องว่างและความผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากการไม่รู้กฎหมายของผู้ประกอบการ

(3.3) เร่งรัดการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ภาคเอกชนในการขนส่งสินค้าและดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ รวมทั้งการจ้างงานแรงงานต่างด้าวในกิจกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งปรับลดขั้นตอนกระบวนการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก และยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ประสานหน่วยงานในแต่ละด้านทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันในการลดจำนวนการใช้เอกสารและกำหนดประเภทเอกสารให้เป็นประเภทเดียวกัน รวมทั้งควรบูรณาการการทำงานระหว่างด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และภาคธุรกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า

(3.4) ดำเนินการประสานความเข้าใจหรือเจรจาประเด็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งโดยรถบรรทุก เนื่องจากผู้ประกอบการไม่เชื่อมั่นในนโยบายของต่างประเทศซึ่งมีความไม่แน่นอน และแต่ละประเทศมีข้อปฏิบัติที่แตกต่างกัน

4.3.4 ศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์

(1) การกำหนดนโยบายและมาตรการที่ชัดเจน เพื่อส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) หรือผู้ประกอบการไทย

(1.1) ส่งเสริม SME ให้สามารถแข่งขันกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างชาติได้ อาทิ มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐในการจัดฝึกอบรมให้ความรู้ด้านเทคโนโลยี และการสนับสนุนเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SMEs ในการร่วมดำเนินธุรกิจกับผู้ประกอบการรายใหญ่

(1.2) กำหนดมาตรการทางภาษี โดยให้ LSPs ต่างชาติที่จะมาให้บริการด้านโลจิสติกส์จำเป็นต้องเสียภาษีให้ภาครัฐมากกว่า LSPs ไทย หรือการกำหนดขอบเขตการดำเนินธุรกิจของ LSPs ต่างชาติ และสนับสนุนการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจขนส่งสินค้าเพื่อสร้างเครือข่ายธุรกิจการขนส่งและกระจายสินค้าของผู้ประกอบการไทยไปยังต่างประเทศ

(1.3) ให้ความสำคัญกับธุรกิจ Startup โดยเฉพาะการเป็นผู้ประกอบการขนส่งและผู้ประกอบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) อาทิ สนับสนุนสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสม

(2) การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี

(2.1) สนับสนุนการพัฒนาและใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการ เช่น ระบบ GPS การพัฒนา Software บริหารจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง การพัฒนาเครื่องชั่งน้ำหนักและคิดราคา ค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์ เป็นต้น

(2.2) เตรียมความพร้อมรองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า (EV) อาทิ การติดตั้งสถานีชาร์จพลังงานรถยนต์ไฟฟ้าให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความมั่นใจและตัดสินใจปรับเปลี่ยนมาใช้รถพลังงานไฟฟ้า และสนับสนุนมาตรการด้านภาษีการใช้พลังงานในการขนส่งสินค้า เพื่อลดต้นทุนการใช้พลังงานและต้นทุนการขนส่งสินค้าได้

4.3.5 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

(1) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

(1.1) พัฒนาระบบการแบ่งปันข้อมูล (Data Sharing) โดยกำหนดเป็นตัวชี้วัดที่เป็นมาตรฐาน (Standard KPI) เพื่อให้หน่วยงานต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันมากขึ้นและเป็นระบบ ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง โดยต้องแสดงข้อมูลแบบ Real time และมีระบบจัดเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงควรจัดทำ Sandbox เพื่อทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่สามารถต่อยอดนำมาใช้งานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(1.2) พัฒนาระบบการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรจากพื้นที่เพาะปลูกในพื้นที่ห่างไกลและสภาพเส้นทางการขนส่งที่ไม่ดี เพื่อให้สามารถรักษาคุณภาพของผลผลิตและลดการสูญเสียระหว่างกระบวนการขนส่ง และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า เพื่อลดความเสียหายของสินค้า เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง และทำให้กระบวนการจัดเรียงสินค้ามีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

(1.3) ส่งเสริมผู้เชี่ยวชาญและสนับสนุนงบประมาณลงทุนการวิจัยให้มหาวิทยาลัยในภูมิภาคเพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาในเชิงพื้นที่

(2) การพัฒนาบุคลากร

(2.1) พัฒนากำลังแรงงานที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยี (IT) เพิ่มขึ้น และพัฒนาความพร้อมของแรงงานเพื่อรองรับการทำงานในรูปแบบดิจิทัล รวมทั้งแต่ละหน่วยงานควรปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมองค์กรให้มีวัฒนธรรมดิจิทัล (Digital Culture)

(2.2) ปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรด้านนวัตกรรมโลจิสติกส์ให้มากยิ่งขึ้น ส่งเสริมการจัดฝึกอบรมระยะสั้นเพื่อพัฒนาทักษะเดิม เพิ่มทักษะใหม่ (Up-skill/Re-skill) ของแรงงานเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจในพื้นที่ และพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนในสาขาวิชาโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการของตลาดแรงงาน รวมทั้งสนับสนุนให้มีการพัฒนาทักษะ (Skill) ของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ผ่านการปฏิบัติงานจริงเพื่อให้เกิดทักษะในการทำงานที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ ตลอดจนส่งเสริมให้ผู้เรียนตั้งแต่ระดับก่อนอาชีวศึกษาและอุดมศึกษารับทราบหลักสูตรและสาขาที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ เพื่อดึงดูดผู้ที่สนใจในสาขาที่ขาดแคลนมากยิ่งขึ้น

(3) การติดตามผลด้านโลจิสติกส์

- จัดทำข้อมูลความต้องการแรงงานด้านโลจิสติกส์ อาทิ ความความต้องการบุคลากรที่ชัดเจนทั้งในระดับวิทยาลัยอาชีวศึกษาและวิทยาลัยเทคนิค เพื่อให้สถานศึกษาสามารถผลิตนักศึกษา

ที่ตรงตามความต้องการของตลาดแรงงานทั้งคุณภาพและปริมาณ พร้อมเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้ข้อมูลมีความเป็นเอกภาพ รวมทั้งมีการวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลเพื่อให้ผู้ที่สนใจสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

4.4 บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอกและภายใน

4.4.1 ภายนอกประเทศ

(1) **ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี** ปัจจุบันโลกอยู่ในยุคของการต่อยอดและผสมผสานเทคโนโลยีต่างๆ เข้าด้วยกัน ส่งผลให้เกิดการเร่งความเร็วและความครอบคลุมของการเปลี่ยนแปลงในหลากหลายมิติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงของโลกเข้าสู่ยุคดิจิทัล ที่มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์ในภาคส่วนต่างๆ อย่างกว้างขวาง อาทิ การใช้ระบบอัตโนมัติในกระบวนการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิตภาพ การใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) ในการกำหนดทิศทางธุรกิจเพื่อตอบสนองต่อความต้องการผู้บริโภคได้อย่างเฉพาะเจาะจง สำหรับการพัฒนาเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้มีการนำเทคโนโลยี อาทิ อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of Things: IoT) การระบุลักษณะของวัตถุด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) และการชี้เฉพาะอัตโนมัติและจัดเก็บข้อมูล (Automatic Identification and Data Capture: AIDC) มาพัฒนาการบริหารจัดการคลังสินค้า หรือการนำอากาศยานไร้คนขับที่ควบคุมการบินจากภายนอก (Drone) หรือพาหนะขับด้วยตนเอง (Driverless Vehicles) มาใช้ในการขนส่งสินค้าในเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่มีการระบาดของโรคติดเชื้อโคโรนาไวรัส 2019 ได้เร่งการเปลี่ยนแปลงสู่ยุคดิจิทัลมากยิ่งขึ้น ส่งผลต่อภาคเศรษฐกิจสังคม และการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ

(2) **การขยายตัวของความเป็นเมือง** ด้วยความสะดวกรวดเร็วด้านคมนาคมขนส่ง การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและบริการสาธารณะ และการเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้พื้นที่ส่วนใหญ่ของโลกมีการย้ายถิ่นฐานของประชากรเข้ามาอาศัยและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมในเขตเมืองและมีการขยายตัวของเมืองที่รวดเร็วมากขึ้น ทั้งนี้ ความเป็นเมืองมีส่วนในการสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ อันเป็นผลจากข้อได้เปรียบของความเป็นเมืองผ่านการรวมกลุ่มของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในภาคบริการ และภาคการผลิต และการประหยัดต่อขนาด จากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค เช่น ท่าอากาศยาน โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตเมือง และสถานีรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น

(3) **แนวโน้มเศรษฐกิจระหว่างประเทศ** การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดดของประเทศในทวีปเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีนที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดระเบียบเศรษฐกิจการเชื่อมโยง รวมถึงการปรับเปลี่ยนทิศทางการไปสู่การสร้างการเชื่อมโยงการพึ่งพาเศรษฐกิจระหว่างกันภายในภูมิภาคมากขึ้น (Regionalization) ทำให้เกิดการพัฒนากิจการการผลิตใหม่และโซ่อุปทานใหม่ในภูมิภาค นำไปสู่การขยายความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต การค้า การลงทุน และการขนส่งตลอดเส้นทางเศรษฐกิจซึ่งจะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการเข้าถึงตลาดใหม่ ทำให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไปจะต้องเชื่อมโยงเส้นทางสู่ประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(4) **การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ** เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและรุนแรงขึ้นส่งผลให้หลายภูมิภาคต้องเผชิญกับความผันผวนของภูมิอากาศที่มากขึ้นและบ่อยครั้งขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบตามสภาพภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าภาคการเกษตรจะได้รับผลกระทบมากกว่าภาคการผลิตอื่นๆ ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตลดลง ระยะเวลาการให้ผลผลิตเปลี่ยนแปลงไป หรือพื้นที่เกษตรบางพื้นที่ไม่สามารถทำการเพาะปลูกได้ ทำให้โซ่อุปทานภาคการเกษตรได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นอกจากนี้ สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงที่ก่อให้เกิดภัยธรรมชาติจะเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่นั้นๆ เพิ่มขึ้นด้วย

4.4.2 ภายในประเทศ

(1) การปรับตัวของภาคการผลิตของไทย

(1.1) **ภาคการเกษตร** แม้ว่าในช่วงหลายปีที่ผ่านมาภาคการเกษตรจะมีแนวโน้มสัดส่วนมูลค่าเพิ่มต่อ GDP ลดลง แต่ภาคการเกษตรยังคงมีส่วนการจ้างงานในระดับสูงจากการจ้างงานทั้งหมดของประเทศ สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของภาคการเกษตรที่ยังคงเป็นแหล่งรายได้ของประชากรจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของมูลค่าเพิ่มกับสัดส่วนการจ้างงานในภาคการเกษตร กลับพบว่าผลิตภาพของแรงงานในภาคการเกษตรยังอยู่ในระดับต่ำ อนึ่ง ภาคการเกษตรในปัจจุบันยังมีจุดอ่อนหลายประการ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มผลิตภาพ การสร้างและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่คุณค่าโดยเฉพาะเกษตรกรทั่วไปยังมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจและเชื่อมโยงกับตลาด รวมถึงการขาดแคลนทุนที่เพียงพอสำหรับการปรับเปลี่ยนกิจการและพัฒนาตัวเองเข้าสู่กระบวนการผลิตและธุรกิจดิจิทัล ทั้งนี้ แนวโน้มที่คณรุ่นใหม่หรือต่างอาชีพได้หันมาสนใจทำการเกษตรมากขึ้น โอกาสการเข้าถึงองค์ความรู้มากขึ้น และสถาบันภาควิชาการมีการปรับทิศทางสนับสนุนการเพิ่มผลิตภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคการเกษตร การแพร่หลายของการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและตลาดออนไลน์ได้เพิ่มโอกาสให้เกษตรกรรายเดี่ยวและกลุ่มเกษตรกรสามารถเข้าถึงตลาดและผู้บริโภคโดยตรงได้มากขึ้น เหล่านี้เป็นสัญญาณที่ช่วยผลักดันให้ภาคการเกษตรปรับเปลี่ยนรูปแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าในโซ่การผลิตได้เพิ่มขึ้น ส่งผลต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เชื่อมโยงกับภาคการเกษตร ซึ่งจะเป็นโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดโซ่อุปทาน

(1.2) **ภาคอุตสาหกรรม** ในช่วงที่ผ่านมาโครงสร้างการผลิตมีการเปลี่ยนผ่านจากภาคการเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรมและบริการมากขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและสามารถเติบโตอย่างเข้มแข็ง โดยมีความพยายามในการปรับโครงสร้างภาคการผลิตสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง รวมถึงการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสนับสนุนการบริหารจัดการโซ่อุปทาน การวางแผนบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (E-logistics) การพัฒนาระบบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ อาทิ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment) ซึ่งจะเป็นการรองรับการปรับเปลี่ยนสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคการผลิตรูปแบบใหม่ได้

(2) **บทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค** ที่ผ่านมาประเทศไทยได้ลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งเป็นจำนวนมาก ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการคมนาคมขนส่งสูงเป็นอันดับต้นๆ ในภูมิภาค ประกอบกับจุดแข็งด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของหลายประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายในอาเซียนและภูมิภาคอื่น รวมถึงแนวโน้มการหันมาลงทุนภายในภูมิภาคเดียวกัน แทนการลงทุนในประเทศที่อยู่ห่างไกล ทำให้ประเทศไทยมีโอกาที่จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนและจุดกระจายสินค้าเพิ่มมากยิ่งขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องสร้างความเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่โดยเฉพาะระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงจะต้องมีการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่มีทักษะสูง (Advance Skills) และการสร้างความยืดหยุ่นของระบบการขนส่งในทุกสถานการณ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้แก่ผู้ประกอบการและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้าของประเทศ

(3) **ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ** ประเทศไทยมีการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียภายใต้การดำเนินนโยบายส่งเสริมการค้าและการลงทุนมาอย่างต่อเนื่อง อาทิ ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชาในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนระหว่างกัน

การพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตกเพื่อพัฒนาฐานเศรษฐกิจที่สำคัญเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศบริเวณอ่าวเบงกอล ทั้งนี้ จากความเชื่อมโยงของเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ยังคงมีความสำคัญ โดยเฉพาะในกลุ่มอนุภูมิภาคและภูมิภาคเอเชียที่มีพลังมากขึ้นจากการเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งจะเป็นโอกาสที่สำคัญของประเทศไทยในการขยายความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน การคมนาคมขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ กับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี และขยายออกไปในระดับระหว่างภูมิภาค ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างประเทศอย่างเต็มศักยภาพ

(4) แรงขับเคลื่อนจากปัจจัยแรงงาน เนื่องจากการลดลงของกำลังแรงงานภายใต้สังคมสูงวัยของประเทศไทย ส่งผลให้กำลังแรงงานของประเทศไทยลดลงตั้งแต่ปี 2559 ประกอบกับปัญหาความไม่สอดคล้องระหว่างความต้องการของตลาดแรงงานและคุณภาพของแรงงาน (Skill Mismatching) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการขาดความเชื่อมโยงระหว่างระบบการศึกษาในการออกแบบหลักสูตรเพื่อผลิตผู้ที่จะเข้าสู่ตลาดแรงงานให้มีทักษะฝีมือตรงกับความต้องการของตลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้แนวโน้มความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วที่ส่งผลให้ความต้องการทักษะแรงงานเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงความต้องการแรงงานบางส่วนจะลดลงเนื่องจากถูกแทนที่ด้วยการใช้เทคโนโลยีมากขึ้น ดังนั้น ด้วยปัจจัยด้านแรงงานเหล่านี้ทั้งในด้านขนาดของกำลังแรงงานและผลิตภาพของแรงงานจึงเป็นความท้าทายที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะต่อไป

4.5 ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะต่อไป

จากการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงเวลาของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565) ที่ผ่านมาได้แสดงให้เห็นว่ายังคงมีประเด็นที่จะต้องได้รับการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในระยะ 20 ปี ตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประเด็นต่างๆ เหล่านี้จะต้องได้รับการพิจารณาโดยคำนึงถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในระดับภายนอกประเทศและภายในประเทศ อาทิ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และบทบาทสำคัญของไทยในการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคเชื่อมต่อระดับโลก เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ต่อไป โดยอาศัยมุมมองใน 3 มิติ สรุปได้ดังนี้

4.5.1 มิติการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน ถึงแม้ที่ผ่านมาการพัฒนาเพื่อยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมในภาพรวมจะดีขึ้น แต่ยังคงมีประเด็นสำคัญที่จะต้องได้รับการพัฒนาต่อเนื่อง ได้แก่ กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลตลอดห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญและบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ การกำหนดนโยบายและมาตรการสนับสนุนเกษตรกรและผู้ประกอบการในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริการ อาทิ การสนับสนุนด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการกำหนดมาตรการหรือกลไกเพื่อสร้างแรงจูงใจการใช้พลังงานทางเลือกหรือการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

4.5.2 มิติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน ทางอากาศ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของประเทศไทยได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญที่จะต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานได้แก่ การจูงใจให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางให้มากขึ้น การกำหนดแผนการพัฒนาเพื่อให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างเป็นรูปธรรม การกำหนดแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ชัดเจน และการจัดซื้อจัดจ้างหรือลดกลไกและขั้นตอนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สามารถตอบสนอง

ความต้องการและบริบทการขนส่งและการค้าที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ ในการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีประเด็นสำคัญที่ต้องได้รับการพัฒนาต่อเนื่อง ได้แก่ การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานให้สามารถดำเนินกระบวนการนำเข้า-ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง และการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงกับระบบ NSW รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกระหว่างหน่วยงาน สำหรับประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรที่ให้บริการผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนการงาน

4.5.3 มิติการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีโลจิสติกส์ ที่ผ่านมาหน่วยงานต่างๆ ได้รับความพยายามในการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงาน อย่างไรก็ตาม ประเด็นการพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับวิชาชีพด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่จะต้องได้รับความสำคัญ รวมถึงการกำหนดมาตรการและแนวทางในการนำผลการวิจัยและพัฒนาด้านโลจิสติกส์ไปใช้ประโยชน์และต่อยอดในเชิงพาณิชย์ที่ชัดเจน

4.6 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

4.6.1 เป้าหมายและตัวชี้วัด

(1) **เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม** โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (ประเด็นหลัก) (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์) ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ 2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น และเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายระดับหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 1 ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ยุทธศาสตร์หลัก) ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

ตารางที่ 1 เป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลง	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	ลดลงเหลือร้อยละ 5 ต่อปี
สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง	สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP	ลดลงเหลือร้อยละ 5 ต่อปี
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น	อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านพิธีการศุลกากร	อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ดีขึ้น	อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

รูปภาพที่ 3 ความเชื่อมโยงเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ
กับเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 (ประเด็นหลัก) และแผนระดับที่ 1 (ยุทธศาสตร์หลัก)

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน



เป้าหมาย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

แผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



เป้าหมายระดับประเด็น

070001 ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยที่ดีขึ้น

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



เป้าหมายระดับแผนย่อย

070101 ดัชนีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ลดลง

070102 LPI ของประเทศไทย ดีขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

หมวดหมู่ที่ 5: ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์
ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค



เป้าหมายระดับหมวดหมู่

ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570



ต้นทุนการขนส่งสินค้า
ต่อ GDP ลดลง



ต้นทุนการเก็บรักษา
สินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง



LPI ด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น



LPI ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น

(2) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนาจำนวน 5 แนวทาง รวมถึงได้กำหนดเป้าหมายของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ และเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 และแผนระดับที่ 1 ตามลำดับ โดยได้พิจารณาความเชื่อมโยงกับโซ่คุณค่าของประเทศไทยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (Value Chain) ในเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) ดัชนีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลง และ 2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น โดยมีแนวทางการพัฒนาและเป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา ดังนี้

ตารางที่ 2 แนวทางการพัฒนาและเป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด	เฉลี่ยร้อยละ 7
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี
		ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	เป็นร้อยละ 100
4. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี
5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์	เพิ่มขึ้นทุกปี

รูปภาพที่ 4 ความสอดคล้องกับโซ่คุณค่าของประเทศไทยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (Value Chain)

ในเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง

(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง



ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

(2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

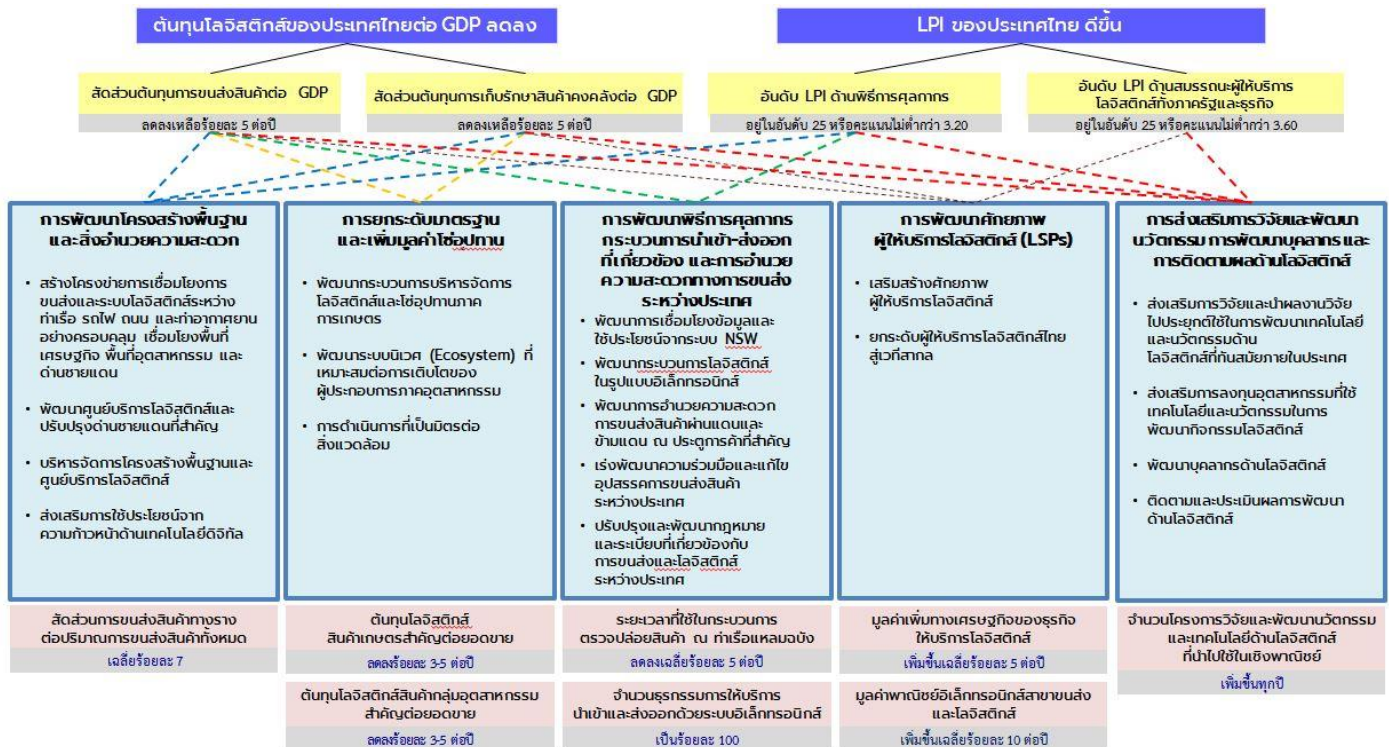


ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

4.6.2 แผนที่แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาทั้ง 5 แนวทาง มีลักษณะเชื่อมโยงระหว่างกันซึ่งสามารถสนับสนุนเป้าหมายรวมได้มากกว่าหนึ่งเป้าหมาย ดังนี้

รูปภาพที่ 5 แผนที่แนวทางการพัฒนา



4.6.3 แนวทางการพัฒนา

(1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

(1.1) กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์

ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด้านชายแดนสำคัญ เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบโลจิสติกส์รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดย 1) พัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองและถนนเลียบเมือง อาทิ การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดระนอง-ชุมพรให้มีความสมบูรณ์ และพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้สามารถส่งต่อสินค้าไปยังภาคต่างๆ รวมทั้งการสร้างสะพานเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน 2) เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า โดยจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนแต่ละเส้นทางตามความเร่งด่วน โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุก และอุปกรณ์ยกขนให้เพียงพอกับความต้องการ รวมถึงพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค 3) พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และจัดการความแออัดบริเวณพื้นที่หลังท่าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งลงทุนพัฒนาและจัดหาอุปกรณ์การยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ของท่าเรือ อาทิ ท่าเรือเอนกประสงค์ ระนอง และท่าเรือสงขลา ตลอดจนการพัฒนาและขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งชายฝั่ง

ภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ และ 4) พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แม่สอด อุดรธานี อุบลราชธานี หาดใหญ่ และระนอง

(1.2) กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด้านชายแดนที่สำคัญ เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศและต่างประเทศที่เชื่อมโยงเครือข่ายตลาดระดับต่างๆ ของภาครัฐและเอกชนทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ และยกระดับการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า โดย 1) พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์ขนส่งและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า คลังปลอดภาษีอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค รวมถึงจุดจอดพักรถบรรทุกเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า และ 2) ปรับปรุงด้านศุลกากรหรือพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า อาทิ ด้านศุลกากรเชียงของ ด้านศุลกากรแม่สอด ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนม ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรสะเตา และด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ ให้สามารถรองรับการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนในแต่ละรูปแบบการขนส่งโดยครอบคลุมทุกกิจกรรมของการตรวจปล่อยสินค้า อาทิ พิธีการศุลกากร การตรวจพืชและสัตว์ การตรวจคนเข้าเมือง การตรวจควบคุมโรค และการขนถ่ายสินค้า

(1.3) กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดย 1) จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ ในพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง 2) ส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางลำนํ้า อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามความเหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบรางหรือลำนํ้า การพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าใช้บริการท่าเรือ (Port Tariff/Port Charge) ของท่าเรือแต่ละแห่งตามประเภทสินค้า และประเภทหรือขนาดของเรือที่เข้าใช้บริการ 3) ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่และตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ อาทิ การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพิจารณาความเหมาะสมและความต้องการลงทุนของภาคเอกชนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ และ 4) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการโดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้ โดยมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน อาทิ การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนสามารถให้บริการเดินรถไฟขนส่งสินค้าได้ โดยมีการเตรียมการเพื่อบริหารจัดการเส้นทางการจัดสรรเวลาการเดินรถ การพิจารณาอัตราค่าใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เหมาะสม รวมถึงการกำหนดมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(1.4) กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการพัฒนาและใช้งานเทคโนโลยีสมัยใหม่ในกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาและปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนและยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม อาทิ การใช้ประโยชน์จากยานยนต์ไร้คนขับ และการพัฒนา Digital Platform ให้เป็นระบบหลัก (Backbone System) ในการบริหารจัดการการขนส่งและติดตามสินค้า (Tracking) สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

(2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

(2.1) กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น และลดต้นทุน ตลอดทั้งกระบวนการ โดย 1) ให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรทั้งในด้านวิชาการและเงินทุนในการนำเทคโนโลยี

และนวัตกรรมมาใช้ในกระบวนการผลิตและบริหารจัดการโลจิสติกส์ อาทิ การใช้ระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) 2) ส่งเสริมให้เกษตรกรลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาให้มีกระบวนการคัดแยกและตัดแต่งผลผลิตตั้งแต่ในระดับพื้นที่เพาะปลูก และใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) ผ่านสถาบันเกษตรกร 3) สนับสนุนให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงช่องทางการตลาดที่หลากหลายและมีประสิทธิภาพ อาทิ ช่องทางการจำหน่ายในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และศูนย์กระจายหรือศูนย์จำหน่าย 4) เสริมสร้างศักยภาพสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจและเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต การรวบรวมและกระจายสินค้า การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้องให้แก่เกษตรกร และ 5) กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลตลอดโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญและบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

(2.2) กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม โดย 1) สนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทาน โดยเฉพาะในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การบริหารจัดการคลังสินค้า การติดตามและตรวจสอบย้อนกลับ และการพัฒนารูปแบบธุรกิจที่ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามความเหมาะสม 2) สนับสนุนการพัฒนาช่องทางตลาดใหม่ๆ โดยเฉพาะช่องทางการตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) อาทิ ช่องทางการตลาดที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ 3) สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการใช้นวัตกรรมทางการเงินอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง อาทิ การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ข้อมูลทางเลือกต่างๆ เช่น ใบยืนยันการสั่งซื้อสินค้า เป็นต้น เพื่อยื่นขอสถาบันการเงินพิจารณาการให้สินเชื่อได้ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพสามารถเข้าถึงสินเชื่อได้มากขึ้น และ 4) ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง อาทิ การลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน เนื่องจากประเทศไทยกำลังก้าวสู่สังคมผู้สูงอายุ และสนับสนุนการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมในประเทศสู่อุตสาหกรรมมูลค่าสูง

(2.3) กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว โดยผลักดันให้มีการดำเนินมาตรการต่างๆ อาทิ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงชีวภาพและก๊าซธรรมชาติในโซ่การผลิต รวมถึงการสนับสนุนมาตรการทางการเงินหรือภาษีเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานทางเลือก

(3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

(3.1) กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW เพื่ออำนวยความสะดวก ลดต้นทุนในการทำธุรกรรมนำเข้า-ส่งออก และสนับสนุนศักยภาพการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ โดย 1) พัฒนาระบบ NSW ให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform: NDTP) และระบบ Port Community System (PCS) 2) ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) กับประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มเติม รวมถึงประเทศอื่นๆ ภายนอกอาเซียน อาทิ การเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) และข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) และ 3) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากระบบ NSW ทั้งในรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจด้วยกัน (Business-to-Business: B2B) รูปแบบธุรกิจและผู้บริโภค (Business-to-Customer: B2C) และรูปแบบธุรกิจ ในลักษณะ Business-to-Business-to-Customer (B2B2C)

(3.2) กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าในการนำเข้าและส่งออกเป็นไปอย่างคล่องตัว โดย 1) เร่งปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองของสินค้ายุทธศาสตร์ที่สำคัญผ่านระบบ NSW 2) เร่งรัดการกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติเพื่อควบคุมการนำเข้า การส่งออก และการนำผ่านของทุกหน่วยงานให้ครบถ้วนและสอดคล้องกับพิกัดศุลกากรระบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonized System: HS Code) เพื่อใช้และจัดทำฐานข้อมูลสินค้าควบคุมและเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW 3) เร่งรัดการเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกระหว่างหน่วยงาน สำหรับประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรที่ให้บริการผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนการ 4) พัฒนาแบบฟอร์มกลางการขอใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single e-Form) ให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล (ผ่านระบบ NSW) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ 5) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเร่งรัดปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานให้สามารถดำเนินกระบวนการนำเข้า-ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง และการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงกับระบบ NSW

(3.3) กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดย 1) บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ณ ประตูการค้าที่สำคัญ 2) ผลักดันและพัฒนาความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศสำหรับการดำเนินการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) อาทิ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนม และด้านศุลกากรเชียงของ และ 3) พิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ้ำล่า อาทิ พระราชบัญญัติและประกาศด้านศุลกากรเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาและเอกสารในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ้ำล่า รวมถึงการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ้ำล่าเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสามารถลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3.4) กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดย 1) เร่งรัดการเจรจาเชิงรุกทั้งในระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี เพื่อพัฒนาความร่วมมือและจัดอุปสรรคด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตลอดเส้นทางที่มีผลต่อการค้าชายแดนและผ่านแดน อาทิ การขยายโควตา CBTA ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA) พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สามเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน การจัดสรรโควตาตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่านรถไฟจีน-ลาว 2) เร่งรัดการดำเนินการตามกรอบความตกลงทางการค้าและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะคู่ค้าหลัก ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาคและระดับโลกที่จะช่วยเสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจให้มีความสะดวกและคล่องตัวในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ และ 3) จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงรองรับการขนส่งสินค้าในสถานการณ์ฉุกเฉิน อาทิ การปิดด่านพรมแดนชั่วคราว การห้ามไม่ให้เรือขนส่งจากต่างประเทศเทียบท่า การบังคับให้เปลี่ยนคนขับรถบรรทุกเป็นคนสัญชาติตนเองรับช่วงต่อในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน โดยมีการระบุขั้นตอนการดำเนินงานและการกำหนดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ

(3.5) กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นสากล ทันต่อสถานการณ์การพัฒนา และผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติได้ตามการเปลี่ยนแปลง โดย 1) พิจารณาพันธกรณีระหว่างประเทศและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง

กับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และนำมาปรับใช้ในการปรับปรุงกฎหมายของไทยที่ล้าหลังหรือยังไม่สอดคล้อง 2) พัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รองรับการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ อาทิ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce) กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายรูปแบบ และ 3) สร้างการรับรู้หรือประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบให้แก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง

(4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)

(4.1) กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้และปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์ โดย 1) สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และ Digital Platform ในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดกระบวนการ อาทิ พัฒนาการให้บริการผ่าน Platform Online แบบครบวงจร การใช้ Smart GPS และ QR Code Tracking สำหรับติดตามการจัดเก็บและการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง และการใช้ Digital Sensors สำหรับการขนส่งสินค้าที่จำเป็นต้องควบคุมอุณหภูมิ ความชื้น และการสั่นสะเทือน 2) สนับสนุนการพัฒนาและยกระดับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ อาทิ การขนส่งยาและเวชภัณฑ์ การขนส่งสินค้าอันตราย 3) สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจไปสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ที่มุ่งเน้นให้เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกันและลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ อาทิ พัฒนา Platform ให้บริการร่วมกันเพื่อลดการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhauling) 4) สนับสนุนการเข้าถึงฐานข้อมูล อาทิ ข้อมูลสำหรับการพัฒนาบุคลากร ข้อมูลด้านเทคโนโลยี และข้อมูลด้านกฎระเบียบ โดยเฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายย่อย เพื่อให้สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการได้ต่อไป และ 5) สนับสนุนการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อาทิ การใช้น้ำมันพลาพลาที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในการขนส่งสินค้า

(4.2) กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดการให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย โดย 1) พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถให้บริการแบบครบวงจรและได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล อาทิ การรับรอง AEO (Authorized Economic Operator) และการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 (มาตรฐานบริหารงานคุณภาพองค์กร) และ ISO 23412 (มาตรฐานการจัดการขนส่งแบบเย็น) 2) ผลักดันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยพัฒนาโมเดลธุรกิจ (Business Model) ที่ทันสมัย อาทิ การให้บริการโลจิสติกส์ข้ามแดนและผ่านแดน (Cross Border Logistics) การจัดการการตลาด การบริหารจัดการความเสี่ยง การจัดการคลังสินค้าอัจฉริยะ การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) การให้บริการขนส่งขั้นสุดท้าย (Last-mile Delivery) และการจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain Management) 3) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมและธุรกิจโลจิสติกส์ในระดับพื้นที่ให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมการขนส่งสินค้า เพื่อสร้างชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) และ 4) สนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสร้างเครือข่ายความร่วมมือและลงทุนดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและภูมิภาค โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และ Startup เพื่อลดการแข่งขันและให้บริการได้ครบวงจร

(5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

(5.1) กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน และทดแทนการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดย 1) กำหนดกลไกการให้ทุนวิจัยแก่ข้อเสนองานวิจัยที่มีแนวโน้มสามารถนำ

ผลงานวิจัยไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์ อาทิ การมีข้อตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและสถาบันการศึกษา หรือผู้วิจัย 2) สร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในประเทศและต่างประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อบูรณาการงานวิจัยให้สามารถประยุกต์ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ในการจัดเรียงและลดความเสียหายในการขนส่งสินค้า การใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ในการบริหารจัดการคลังสินค้า และการใช้เทคโนโลยีระบุลักษณะของวัตถุด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) ในการกระจายและขนส่งสินค้า และ 3) ส่งเสริมการเข้าถึงผลงานวิจัยเพื่อผลักดันการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ได้จากการวิจัยไปใช้ต่อยอดการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การจัดแสดงนิทรรศการเผยแพร่ผลงานวิจัย และการบูรณาการความเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลงานวิจัย

(5.2) กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการนำผลงานวิจัยไปต่อยอดในระดับอุตสาหกรรมและขับเคลื่อนประเทศสู่การเป็นเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม โดย 1) กำหนดนโยบาย มาตรการจูงใจและสิทธิประโยชน์ เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ สนับสนุนเงินทุนอัตราดอกเบี้ยต่ำ การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช่ภาษี และ 2) สนับสนุนให้ภาครัฐดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างที่ส่งเสริมผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมจากผลงานวิจัยด้านโลจิสติกส์ในประเทศ

(5.3) กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานที่ต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะ ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น โดย 1) สนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์) ในการกำหนดและปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมเพื่อให้ได้หลักสูตรที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน อาทิ ส่งเสริมให้บุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเชี่ยวชาญหรือผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการปรับหลักสูตรการเรียนการสอน และสร้างความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาและผู้ประกอบการเพื่อให้นักศึกษาเข้ามาปฏิบัติงานจริงในสถานประกอบการ และ 2) พัฒนาทักษะ (Up-skill) และสร้างทักษะใหม่ (Re-skill หรือ New-skill) และยกระดับทักษะแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานฝีมือแรงงานและมีทักษะที่จำเป็นเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานสากลสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

(5.4) กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ เพื่อวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย 1) ปรับปรุงข้อมูลหรือตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ให้เป็นปัจจุบันและพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง 2) ผลักดันให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนสามารถนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาและวางแผนการขนส่งสินค้าได้อย่างทันทั่วทั้ง และ 3) ติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

4.7 โครงการสำคัญ

การจัดทำโครงการเพื่อขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้ให้ความสำคัญกับโครงการที่สามารถขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และตอบสนองต่อเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งเป็นประเด็นหลักในการพัฒนา โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอโครงการและมาตรการสำคัญจำนวนรวม 195 โครงการ/มาตรการ (ไม่นับรวมโครงการย่อย) วงเงินรวมที่คาดว่าจะใช้ลงทุนในช่วงแผนปฏิบัติการฯ ประมาณ 704,000 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 5 สิงหาคม 2565) สรุปได้ดังนี้

4.7.1 แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 106 โครงการ วงเงินรวมประมาณ 701,000 ล้านบาท อาทิ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2 การผลักดันการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ และการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

4.7.2 แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 22 โครงการ อาทิ โครงการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรเพื่อลดการสูญเสีย (กิจกรรมพัฒนาความรู้การบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรอย่างเป็นระบบเชื่อมโยงตลาดนำการผลิต) โครงการเสริมสร้างความสามารถการดำเนินธุรกิจให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และโครงการศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก

4.7.3 แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 30 โครงการ อาทิ โครงการการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) ผ่าน ASEAN Single Window โครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์สินค้าประมง ผ่านระบบ National Single Window และโครงการการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงเพื่อรองรับการพัฒนาสถานีรถไฟนาทาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ

4.7.4 แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 18 โครงการ อาทิ โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)

4.7.5 แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 19 โครงการ อาทิ โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก 2

4.8 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติและบรรลุผลภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งเป็นประเด็นหลักภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยมีแนวทางการขับเคลื่อนตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการ ดังนี้

4.8.1 ระดับนโยบาย

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ ส่งเสริม และกำกับดูแลการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ให้ความเห็นหรือเสนอแนะในประเด็นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ และดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และกำหนดแผนยุทธศาสตร์ (แผนปฏิบัติการฯ) ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งกำหนดส่วนราชการระดับกระทรวง เป็นหน่วยงานหลักผู้รับผิดชอบแนวทางการพัฒนาในแต่ละด้าน โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทำหน้าที่เป็นสำนักงานของ กบส. และพิจารณาเสนอความเห็นต่อ กบส. เกี่ยวกับ

ความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ และแผนแม่บท (แนวทางการพัฒนา) รวมถึงติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการและรายงานต่อ กบส.

4.8.2 ระดับการขับเคลื่อนแผน

หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนมีหน้าที่ดำเนินการตามภารกิจที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ และดำเนินการตามนโยบายที่ กบส. มอบหมาย โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อดำเนินงานขับเคลื่อนและวัดผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตารางที่ 4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	กระทรวงคมนาคม	กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย และภาคเอกชน
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และภาคเอกชน
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	กระทรวงการคลัง	กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงกลาโหม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และภาคเอกชน
4. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	กระทรวงพาณิชย์	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และภาคเอกชน
5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกระทรวงแรงงาน	กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม และภาคเอกชน

ภาคผนวก 1

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

แห่งสหประชาชาติ

ภาคผนวก 1

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

แผนแม่บทา ประเด็น	รหัสเป้าหมาย ย่อยแผนแม่บทา	เป้าหมายย่อยแผนแม่บทาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	รหัสเป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้องโดยตรง	เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้องโดยตรง	รหัสเป้าหมายย่อย SDGs ที่อธิบายเสริม	เป้าหมายย่อย SDGs ที่อธิบายเสริม
03	030601	ประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรต่อหน่วยมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น (030601)	SDG0203	เพิ่มผลิตภาพทางการเกษตรและรายได้ของผู้ผลิตอาหารรายเล็ก โดยเฉพาะ ผู้หญิง คนพื้นเมือง ครุว์เรือนเกษตรกร เกษตรกรผู้เลี้ยงสัตว์ และชาวประมง ให้ เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า โดยรวมถึงการเข้าถึงที่ดิน ทรัพยากรและปัจจัยการผลิต ความรู้ บริการทางการเงิน ตลาด และโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มและการจ้าง งานนอกภาคการเกษตรอย่างมั่นคงและ เท่าเทียม ภายในปี พ.ศ. 2573	SDG020C	ใช้มาตรการเพื่อสร้างหลักประกันว่าตลาดโลกกันที่อาหารและตลาดอนุพันธ์สามารถ ทำงานได้อย่างเหมาะสม และอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลของตลาด รวมถึง ข้อมูลคลังสำรองอาหารได้อย่างทันการณ เพื่อจำกัดความ ผันผวนของราคาอาหารที่รุนแรง
	030602	สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน และกลุ่มเป้าหมาย) ที่ขึ้น ทะเบียนกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีความเข้มแข็งในระดับ มาตรฐานเพิ่มขึ้น (030602)		#N/A	SDG0204	สร้างหลักประกันว่าจะมีระบบการผลิตอาหารที่ยั่งยืนและดำเนินการตาม แนวปฏิบัติทางการเกษตรที่มีภูมิคุ้มกันเพื่อเพิ่มผลิตภาพและการผลิต ซึ่งจะช่วยรักษา ระบบนิเวศ เสริมขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สภาวะอากาศรุนแรง ภัยแล้ง อุทกภัย และภัยพิบัติอื่นๆ และจะช่วยพัฒนาที่ดินและ คุณภาพดินอย่างต่อเนื่อง ภายในปี พ.ศ. 2573
	030602	สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน และกลุ่มเป้าหมาย) ที่ขึ้น ทะเบียนกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีความเข้มแข็งในระดับ มาตรฐานเพิ่มขึ้น (030602)		#N/A	SDG020C	ใช้มาตรการเพื่อสร้างหลักประกันว่าตลาดโลกกันที่อาหารและตลาดอนุพันธ์สามารถ ทำงานได้อย่างเหมาะสม และอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลของตลาด รวมถึง ข้อมูลคลังสำรองอาหารได้อย่างทันการณ เพื่อจำกัดความผันผวนของราคาอาหารที่ รุนแรง
04	040601	แรงงานไทยมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น (040601)	SDG0805	บรรลุการจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับหญิงและ ชายทุกคน รวมถึงเยาวชนและผู้พิการ และให้มีการจ่ายค่าจ้างที่เท่าเทียมสำหรับ งานที่มีคุณค่าเท่าเทียมกัน ภายในปี พ.ศ. 2573	SDG0802	บรรลุการมีผลิตภาพทางเศรษฐกิจในระดับที่สูงขึ้นผ่านการสร้างความหลากหลาย การ ยกระดับเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมถึงการมุ่งเน้นภาคการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและ การผลิตที่ใช้แรงงานเข้มข้น
07	070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (070101)		#N/A	SDG0901	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื้อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการ เปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ใน ราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน
	070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (070102)		#N/A	SDG0901	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื้อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการ เปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ใน ราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน
08	080201	สินเชื่อบริการรายใหม่ที่ไม่ใช่รายใหญ่เฉลี่ยต่อปีเพิ่มขึ้น (080201)	SDG0803	ส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาที่สนับสนุนกิจกรรมที่มีผลิตภาพ การสร้าง งานที่มีคุณค่า ความเป็นผู้ประกอบการ ความสร้างสรรค์และนวัตกรรม และให้ การสนับสนุนการรวมตัวและการเติบโตของวิสาหกิจรายย่อย ขนาดเล็ก และ ขนาดกลาง ผ่านการเข้าถึงบริการทางการเงิน	SDG0810	เสริมความแข็งแกร่งของสถาบันทางการเงินภายในประเทศเพื่อส่งเสริมและขยายการ เข้าถึงธนาคาร การประกัน และบริการทางการเงินแก่ทุกคน

แผนแม่บทา ประเด็น	รหัสเป้าหมาย ย่อยแผนแม่บทา	เป้าหมายย่อยแผนแม่บทาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	รหัสเป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้องโดยตรง	เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้องโดยตรง	รหัสเป้าหมายย่อย SDGs ที่อธิบายเสริม	เป้าหมายย่อย SDGs ที่อธิบายเสริม
	080201	สินค้าจตุรกรายใหม่ที่ไม่ใช่รายใหญ่เฉลี่ยต่อปีเพิ่มขึ้น (080201)		#N/A	SDG0903	เพิ่มการเข้าถึงบริการทางการเงิน โดยรวมถึงเครดิตในราคาที่สามารถจ่ายได้ ของ อุตสาหกรรมและวิสาหกิจขนาดเล็ก โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้งเชื่อมโยง เข้าสู่ห่วงโซ่มูลค่าและตลาด
	080202	มูลค่าการระดมทุนผ่านตลาด ทุนของกิจการที่เริ่มต้นและวิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อมเพิ่มขึ้น (080202)	SDG0803	ส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาที่สนับสนุนกิจกรรมที่มีผลิตภาพ การสร้าง งานที่มีคุณค่า ความเป็นผู้ประกอบการ ความสร้างสรรค์และนวัตกรรม และให้ การสนับสนุนการรวมตัวและการเติบโตของวิสาหกิจรายย่อย ขนาดเล็ก และ ขนาดกลาง ผ่านการเข้าถึงบริการทางการเงิน	SDG0903	เพิ่มการเข้าถึงบริการทางการเงิน โดยรวมถึงเครดิตในราคาที่สามารถจ่ายได้ ของ อุตสาหกรรมและวิสาหกิจขนาดเล็ก โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้งเชื่อมโยง เข้าสู่ห่วงโซ่มูลค่าและตลาด
	080301	มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศเพิ่มขึ้น (080301)		#N/A	SDG0810	เสริมความแข็งแกร่งของสถาบันทางการเงินภายในประเทศเพื่อส่งเสริมและขยายการ เข้าถึงการธนาคาร การประกัน และบริการทางการเงินแก่ทุกคน
	080302	ความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยดี ขึ้น (080302)		#N/A	SDG020B	แก้ไขและป้องกันการค้ากันและการบิดเบือนทางการค้าในตลาดเกษตรโลก รวมถึง ทางการจัดการอุดหนุนสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกทุกรูปแบบและมาตรการเพื่อการ ส่งออกที่ให้ผลในลักษณะเดียวกัน โดยให้เป็นไปตามอาณัติของกรอบการพัฒนาโดฮา
	080303	การขยายตัวการส่งออกของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเพิ่มขึ้น (080303)		#N/A	SDG0810	เสริมความแข็งแกร่งของสถาบันทางการเงินภายในประเทศเพื่อส่งเสริมและขยายการ เข้าถึงการธนาคาร การประกัน และบริการทางการเงินแก่ทุกคน
09	090101	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออกเพิ่มขึ้น (090101)		#N/A	SDG0801	ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่อหัวประชากรมีความยั่งยืนตามบริบทของประเทศ โดยเฉพาะในประเทศพัฒนาน้อยที่สุดให้มีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ 7 ต่อปี
	090102	การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (090102)		#N/A	SDG0801	ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่อหัวประชากรมีความยั่งยืนตามบริบทของประเทศ โดยเฉพาะในประเทศพัฒนาน้อยที่สุดให้มีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ 7 ต่อปี
	090201	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (090201)		#N/A	SDG0801	ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่อหัวประชากรมีความยั่งยืนตามบริบทของประเทศ โดยเฉพาะในประเทศพัฒนาน้อยที่สุดให้มีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ 7 ต่อปี
	090202	การลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพิ่มขึ้น (090202)		#N/A	SDG0801	ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่อหัวประชากรมีความยั่งยืนตามบริบทของประเทศ โดยเฉพาะในประเทศพัฒนาน้อยที่สุดให้มีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ 7 ต่อปี
	090301	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ชายแดนเพิ่มขึ้น (090301)		#N/A	SDG0801	ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่อหัวประชากรมีความยั่งยืนตามบริบทของประเทศ โดยเฉพาะในประเทศพัฒนาน้อยที่สุดให้มีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ 7 ต่อปี
	090302	การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น (090302)		#N/A	SDG0801	ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่อหัวประชากรมีความยั่งยืนตามบริบทของประเทศ โดยเฉพาะในประเทศพัฒนาน้อยที่สุดให้มีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ 7 ต่อปี

แผนแม่บทา ประเด็น	รหัสเป้าหมาย ย่อยแผนแม่บทา	เป้าหมายย่อยแผนแม่บทาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	รหัสเป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้องโดยตรง	เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้องโดยตรง	รหัสเป้าหมายย่อย SDGs ที่อธิบายเสริม	เป้าหมายย่อย SDGs ที่อธิบายเสริม
11	110401	แรงงานมีศักยภาพในการเพิ่มผลผลิต มีทักษะอาชีพสูง ตระหนักใน ความสำคัญที่จะพัฒนาตนเองให้เต็มศักยภาพ สามารถปรับตัวและเรียนรู้ สิ่งใหม่ตามพลวัตของโครงสร้างอาชีพและความต้องการของตลาดแรงงาน เพิ่มขึ้น (110401)	SDG0404	เพิ่มจำนวนเยาวชนและผู้ใหญ่ที่มีทักษะที่เกี่ยวข้องจำเป็น รวมถึงทักษะทาง เทคนิคและอาชีพสำหรับการจ้างงาน การมีงานที่มีคุณค่า และการเป็น ผู้ประกอบการ ภายในปี พ.ศ. 2573	SDG0806	ลดสัดส่วนของเยาวชนที่ไม่มีงานทำ ไม่ได้รับการศึกษาหรือการฝึกอาชีพ ลงอย่างมาก ภายในปี พ.ศ. 2563
18	180301	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง (180301)		#N/A	SDG0904	ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยเพิ่ม ประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่ สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศ ภายในปี พ.ศ. 2573
	180301	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง (180301)			SDG130A	ดำเนินการให้เกิดผลตามพันธกรณีที่ผูกพันต่อประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งเป็นภาคีของ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่มีเป้าหมายร่วมกัน ระดมทุนจากทุกแหล่งให้ได้จำนวน 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2563 เพื่อตอบสนองความต้องการของประเทศกำลังพัฒนา ภายใต้บริบทของการดำเนินการ ลดก๊าซเรือนกระจกที่ชัดเจนและความโปร่งใส ตลอดจนเร่งระดมทุนเพื่อให้องค์ทุน Green Climate Fund ดำเนินการได้อย่างเต็มที่โดยเร็วที่สุด
20	200101	งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น (200101)	SDG1610	สร้างหลักประกันว่าสาธารณชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและมีการปกป้องเสรีภาพ ขั้นพื้นฐาน ตามกฎหมายภายในประเทศและความตกลงระหว่างประเทศ	SDG050B	สร้างเสริมการใช้เทคโนโลยี โดยเฉพาะเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อส่งเสริม พลังแก่ผู้หญิง
22	220101	กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐและภาคเอกชนอยู่ภายใต้ กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชนในวงกว้างได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ประเทศโดยทั่วถึง (220101)		#N/A	SDG1003	สร้างหลักประกันให้มีโอกาสที่เท่าเทียมและลดความไม่เสมอภาคของผลลัพธ์ รวมถึงโดย การจัดกฎหมาย นโยบาย และแนวปฏิบัติที่เลือกปฏิบัติ และโดยการส่งเสริมการออก กฎหมาย นโยบาย และการดำเนินการที่เหมาะสมในเรื่องดังกล่าว
23	230101	ภาคอุตสาหกรรมการผลิตและบริการ สร้างมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นจากการวิจัย และนวัตกรรมส่งผลให้เกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน (230101)		#N/A	SDG030B	สนับสนุนการวิจัยและการพัฒนาวัคซีนและยาสำหรับโรคติดต่อและไม่ติดต่อที่ส่งผล กระทบโดยตรงต่อประเทศกำลังพัฒนา ให้มีการเข้าถึงยาและวัคซีนจำเป็นในราคาที่ สามารถซื้อหาได้ ตามปฏิญญาโดฮาในส่วนของความตกลงว่าด้วยการค้าที่เกี่ยวข้องกับ ทรัพย์สินทางปัญญา (TRIPS) และการสาธารณสุข ซึ่งเน้นย้ำสิทธิของประเทศกำลัง พัฒนาที่จะใช้บทบัญญัติในความตกลง TRIPS อย่างเต็มที่ในเรื่องการผ่อนปรนเพื่อ คุ้มครองสุขภาพของประชาชน โดยเฉพาะการเข้าถึงยาโดยถ้วนหน้า

ภาคผนวก 2

โครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หมายเหตุ

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หมายเหตุ

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หมายเหตุ

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หมายเหตุ

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หมายเหตุ

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หมายเหตุ

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายได้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หมายเหตุ

[1] โครงการที่หน่วยงานเสนอเป็นโครงการพัฒนาที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายได้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

[2] โครงการสำคัญประจำปี 2566 ที่ส่งผลการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ปี 2566 - ปี 2570) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2564

[3] โครงการ/มาตรการสำคัญที่สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เสนอให้มีการดำเนินการและจะร่วมสนับสนุนหน่วยงานที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จ

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลาดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
1.การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก						
กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และทำอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจพื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา - เขาหินซ้อน ตอน บ.ท่าทองกลาง - อ.พนมสารคาม ^[1]	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร		2567 - 2569	2,500.0000	คค. (ทล.)
	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3648 สายทางเลี่ยงเมืองแกลง ^[1]	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร		2567 - 2569	1,820.0000	คค. (ทล.)
	โครงการทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา ด้านใต้ ^[1]	ก่อสร้างทางแนวใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร		2567 - 2569	12,000.0000	คค. (ทล.)
	โครงการทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ด้านใต้ ^[1]	ก่อสร้างทางแนวใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร		2567 - 2569	2,100.0000	คค. (ทล.)
	โครงการทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านตะวันตก) ^[1]	ก่อสร้างทางแนวใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร		2568 - 2570	7,100.0000	คค. (ทล.)
	โครงการทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคม ด้านตะวันตก ^[1]	ก่อสร้างทางแนวใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร		2568 - 2570	3,280.0000	คค. (ทล.)
	โครงการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ^[2]	1. เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลากการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 2. เพื่อจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลากการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ		2566 - 2567	52.8680	คค. (สนช.)
	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลดังกล่าว โดย กทท. จะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือสินค้าประเภทต่าง ๆ ให้ทันช่วงที่ เพื่อมิให้ประสบปัญหาความแออัด และเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจส่วนรวมและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ หมายเหตุ : ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ปี 2563 - 2586 งบประมาณรวม 53,489.58 ล้านบาท		2566 - 2580	25,375.8600	คค. (กทท.)
	โครงการแก้ไขปัญหารถจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		2566 - 2570	1,315.0000	คค. (กทพ.)
	โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะตุ้ จังหวัดภูเก็ต	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		2568 - 2572	17,054.0000	คค. (กทพ.)
	โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ช่วงจุดโซติ - ถนนวงแหวนรอบนอก รอบที่ 3 (MR10)	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		2568 - 2572	5,747.2300	คค. (กทพ.)
	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ - ถนนประเสริฐมนูกิจ)	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		2568 - 2572	7,810.0000	คค. (กทพ.)
	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันออก)			2565 - 2569	-	คค. (กทพ.)
	โครงการทางพิเศษสายกะตุ้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		2566 - 2571	5,704.1300	คค. (กทพ.)
	ผลักดันการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ	เพื่อดำเนินการผลักดันการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้เป็นไปตามแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ		2567	-	คค. (ขร.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย	เพื่อให้มีแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ในมิติต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่รองรับการค้าระหว่างประเทศ และการใช้ไทยเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงต่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนและอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งถ่ายลำและ การขนส่งผ่านแดน รวมไปถึงการขนส่งต่อเนื่องเชื่อมโยงกับการขนส่งทางน้ำ ทางราง และทางถนน อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของไทยกับต่างประเทศ ลดต้นทุน และสนับสนุนการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางบริการโลจิสติกส์ นำไปสู่การผลิตสินค้าให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (สอดคล้องกับนโยบายการจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติของ รวค.)		2566	16.0000	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งเรือสินค้าและเรือประมงพาณิชย์ขนาดใหญ่ เรือลำเลียง (Lighter/Barge) สัญจรเข้าออกเป็นจำนวนมาก มีความจำเป็นต้องขุดลอก บำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ขนาดมาตรฐานอยู่เสมอ เพื่อให้การวางแผนการขนส่งสินค้าและเดินเรือเป็นไปด้วยความต่อเนื่องและมีความปลอดภัย		2566 - 2570	831.9239	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	เพื่อให้เรือสินค้าพาณิชย์ขนาดใหญ่ (เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เป็นต้น) สามารถเข้าออกร่องน้ำได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย		2566 - 2570	1,258.3042	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	เพื่อให้เรือเข้าออกร่องน้ำได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเข้าเทียบท่าเรือสงขลาซึ่งเป็นท่าเรือมาตรฐานสากลระหว่างประเทศ		2566 - 2570	578.9725	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	เพื่อขุดลอกร่องน้ำให้ได้ขนาดและความลึก เพื่อให้เรือเรือ GAS, Cruise Oil, น้ำมันปาล์ม, ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สามารถแล่นผ่านเข้าออกได้อย่างสะดวกตลอดเวลา ไม่ต้องเสียเวลาในการรอหน้าขึ้น และเสียค่าใช้จ่ายในการบรรทุกขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น		2566 - 2570	856.6956	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	เนื่องจากปัญหาการขึ้นเนินตามธรรมชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณปากแม่น้ำ ส่งผลให้ร่องน้ำประสบปัญหาการขึ้นเนิน ทำให้สูญเสียโอกาสอย่างมหาศาลจากการเข้าใช้ท่าเรือ ที่ไม่สามารถเดินเรือเพื่อเข้าเทียบท่าเรือได้ตลอดปี		2566 - 2570	180.4439	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกั้นตัง อ.กั้นตัง จ.ตรัง เนื่อดินประมาณ	ความลึกของร่องน้ำกั้นตังตามบันทึกของกรมเจ้าท่า คือ 5.5 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุดช่วงระหว่าง กม. -14.000 ถึง กม. 14.500 (ระยะทาง 28.5 กม.) และลดความลึกร่องน้ำเหลือ 3.5 เมตร ระหว่าง กม. 14.550 ถึง กม. 16.850 (ระยะทาง 2.3 กม.) อย่างไรก็ตาม จากงานศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกั้นตัง อำเภอกั้นตัง จังหวัดตรัง พบว่า ความลึกดังกล่าวยังไม่สอดคล้องกับระยะกินน้ำลึกของเรือที่ใช้งานจริงเป็นประจำร่วมกับระยะได้ท้องเรือสุทธิ และปัจจัยเกี่ยวกับพื้นที่ร่องน้ำตามคำแนะนำของ The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC) นอกจากนี้ การสำรวจพื้นที่ท้องน้ำช่วง กม. -5+000 ถึง กม. -14+000 พบขึ้นหิน ซึ่งเป็นอุปสรรคของการเดินเรือขนาดใหญ่ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องขุดลอกร่องน้ำกั้นตังตลอดทั้งแนวร่องตามแบบร่องน้ำที่ได้จากการศึกษาความเหมาะสมฯ เพื่อให้สามารถใช้งานร่องน้ำได้อย่างสะดวกและปลอดภัยตลอดเวลา โดยปัจจุบันยังมีปัญหา/อุปสรรคเรื่องพื้นที่ที่ดิน		-	-	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	เพื่อให้เรือสามารถเข้าออกร่องน้ำได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย		2566 - 2570	826.8421	คค. (จท.)
	คำศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก, ร่องใน) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่ 1 ฉบับ	เพื่อศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ก่อน จท. ดำเนินการตามผลการศึกษา ตามหลักวิชาการต่อไป		2567	12.0000	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำท่าเรือเอนประสะกระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	เพื่อดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือที่เกิดการขึ้นเนินตามธรรมชาติ เนื่องจากตะกอนตกทับถมตลอดเวลาโดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำที่ตะกอนเหล่านั้นทับถมมากจนเกิดเป็นเนินทราย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้าออกร่องน้ำของประชาชน กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้น ๆ		2566 - 2570	660.3654	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง จ.นราธิวาส	เพื่อดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือที่เกิดการขึ้นเนินตามธรรมชาติ เนื่องจากตะกอนตกทับถมตลอดเวลาโดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำที่ตะกอนเหล่านั้นทับถมมากจนเกิดเป็นเนินทราย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้าออกร่องน้ำของประชาชน กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้น ๆ		2567	123.5000	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	ตามคำสั่งการของเลขาธิการ สทช. เมื่อวันที่ 10 ต.ค. 63 ลงตรวจพื้นที่จังหวัดสงขลา ติดตามโครงการศึกษาแก้ไขปัญหาน้ำแล้งและบรรเทาอุทกภัยทะเลสาบสงขลา โดยมีนโยบายให้ดำเนินการขุดลอกทะเลสาบอย่างเต็มรูปแบบทั้งระบบให้แล้วเสร็จสมบูรณ์		2567	329.0500	คค. (จท.)
	คำศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง) อ.เมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม และผลกระทบต่อนกน้อยหอยหลอด จำนวน 1 ฉบับ	เพื่อศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง) อำเภอเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม และผลกระทบต่อนกน้อยหอยหลอด ก่อน จท. ดำเนินการตามผลการศึกษา ตามหลักวิชาการต่อไป		2567	25.3000	คค. (จท.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	ศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำขนอม (ร่องนอก, ร่องใน) อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช	เพื่อศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำขนอม (ร่องนอก, ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ก่อน จท. ดำเนินการตามผลการศึกษา ตามหลักวิชาการต่อไป		2567	12.0000	คค. (จท.)
	ศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำนราธิวาส อ.เมือง นราธิวาส จ.นราธิวาส	เพื่อศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำนราธิวาส อำเภอเมืองนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส ก่อน จท. ดำเนินการตามผลการศึกษา ตามหลักวิชาการต่อไป		2567	12.0000	คค. (จท.)
	ศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานี อ.เมือง ปัตตานี จ.ปัตตานี 1 ฉบับ	เพื่อศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานี อำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี ก่อน จท. ดำเนินการตามผลการศึกษา ตามหลักวิชาการต่อไป		2567	12.0000	คค. (จท.)
	ศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	เพื่อศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา ก่อน จท. ดำเนินการตามผลการศึกษา ตามหลักวิชาการต่อไป		2567	12.0000	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพญิง อ.ปากพญิง จ.นครศรีธรรมราช	เพื่อดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือที่เกิดการตื้นเขินตามธรรมชาติ เนื่องจากตะกอนตกทับถมตลอดเวลา โดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำที่ตะกอนเหล่านั้นทับถมมากจนเกิดเป็นเนินทราย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้า ออก ร่องน้ำของประชาชน กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้น ๆ		2567 - 2568	318.6125	คค. (จท.)
	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	เพื่อดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือที่เกิดการตื้นเขินตามธรรมชาติ เนื่องจากตะกอนตกทับถมตลอดเวลา โดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำที่ตะกอนเหล่านั้นทับถมมากจนเกิดเป็นเนินทราย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้าออกร่องน้ำของประชาชน กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้น ๆ		2567 - 2570	555.4300	คค. (จท.)
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 1 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสักส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - จท. ได้ลงนามกับ บริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 18 ก.ย. 63 วงเงิน 495,500,000 บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 7 มี.ค. 66 อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ 73.97		2563 - 2566	137.3031	คค. (จท.)
	คำควบคุมคำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 1 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังกแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ - จท. ได้ลงนามกับ บจก. เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง เมื่อวันที่ 28 ธ.ค. 63 วงเงิน 9,773,540.50 บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 24 มิ.ย. 66 C33		2563 - 2566	3.5184	คค. (จท.)
	คำศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนากระบวนการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดองค์ประกอบโครงการวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนากระบวนการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล - จท. ได้ลงนามกับ บริษัท ซี.ซี.ดับบลิว จำกัด บริษัท วิลิธี่ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีมเวิร์ค คอนซัลแตนท์ จำกัด เมื่อวันที่ 17 พ.ค. 64 วงเงิน 39,424,404.31 บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 8 พ.ย. 65 อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ 36.80		2564 - 2566	15.4245	คค. (จท.)
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 2 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - จท. ได้ลงนามกับ บริษัท ตากใบการโยธา จำกัด เมื่อวันที่ 29 มิ.ย. 64 วงเงิน 515,000,000 บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 19 ก.ค. 66 อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ 0.11		2564 - 2567	259.7345	คค. (จท.)
	คำจ้างควบคุมคำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 2 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังกแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ - จท. ได้ลงนามกับบริษัท ยูทีดี จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย. 64 วงเงิน 9,535,055 บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 26 เม.ย. 66 อยู่ระหว่างดำเนินการ		2564 - 2567	3.6747	คค. (จท.)
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 3 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		2566 - 2568	771.5000	คค. (จท.)
	คำควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 3 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังกแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ		2566 - 2568	11.2700	คค. (จท.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน	
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์				
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 4 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมา เป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจร เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม			2567 - 2569	587.0000	คค. (จท.)
	คำควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 4 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งฝั่งแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ			2567 - 2569	11.2700	คค. (จท.)
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 5 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมา เป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจร เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม			2567 - 2569	776.0000	คค. (จท.)
	คำควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 5 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งฝั่งแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ			2567 - 2569	11.2700	คค. (จท.)
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 6 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมา เป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจร เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม			2567 - 2569	870.0000	คค. (จท.)
	คำควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 6 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งฝั่งแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ			2567 - 2569	11.2700	คค. (จท.)
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 7 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมา เป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจร เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม			2567 - 2569	805.5000	คค. (จท.)
	คำควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 7 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งฝั่งแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ			2567 - 2569	11.2700	คค. (จท.)
	คำก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ 2 ตอนที่ 8 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมา เป็นการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานให้มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งลดปัญหาการจราจร เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม			2567 - 2569	865.0000	คค. (จท.)
	คำควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 2 ตอนที่ 8 จ.พระนครศรีอยุธยา	เพื่อควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งฝั่งแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ			2567 - 2569	11.2700	คค. (จท.)
	โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.3009 สายแยกทางหลวง หมายเลข 331 (กม.ที่ 39+650) - บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	จ่ายค่าชดเชยกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ปี 67, 320 ลบ. และปี 68, 80 ลบ.) ก่อสร้างโครงการระยะทาง 8.317 กม.			2569 - 2571	400.0000	คค. (ทช.)
	โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.3023 แยกทางหลวงหมายเลข 315 - บ้านหนองปลาไหล อ.พานทอง อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี	ขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่อง เป็น 4 ช่อง พร้อมลาดยางแอสฟัลท์ติก คอนกรีต ระยะทาง 12.5 กม. 880.00 ลบ.			2566 - 2568	880.0000	คค. (ทช.)
	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉข.2004 แยก ทล.34 - ทล.314 อ. บางปะกง,เมือง จ.ฉะเชิงเทรา ตอนที่ 1	จ่ายค่าชดเชยกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ปี 66, 100 ลบ.) / ก่อสร้างโครงการ (ปี 66 - 68 ระยะทาง 11.102 กม. 1,260.00 ลบ. (แบ่งเป็น 2 ตอน ตอนที่ 1 ระยะทาง 4.425 กม. 550.00 ลบ.)			2566 - 2568	550.0000	คค. (ทช.)
	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉข.2004 แยก ทล.34 - ทล.314 อ. บางปะกง, เมือง จ.ฉะเชิงเทรา ตอนที่ 2	ตอนที่ 2 ระยะทาง 6.677 กม. 710.00 ลบ.			2567 - 2569	710.0000	คค. (ทช.)
	โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนสาย ฉ 13 ฝั่งระบบคมนาคมและขนส่งเขตพิเศษภาคตะวันออก (ง1 ฝั่ง เมืองรวมเมืองพัทยา)	ศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบแล้วเสร็จ (ปี 61) และจะจัดเข้าแผนชอออก พ.ร.ฎ. ต่อไป			-	-	คค. (ทช.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ		ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล			
	โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนเลี่ยงเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	ศึกษาความเหมาะสม (ปี 66, 6.60 ลบ.) สำรวจออกแบบ (ปี 69, 23.1840 ลบ.)	2566 - 2568	29.7840	คค. (ทช.)
	ถนนสาย ง3 ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย (ระยะทาง 2.811 กม.)	จ่ายค่าชดเชยกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ปี 66, 360.00 ลบ.) ก่อสร้างโครงการระยะทาง 2.811 กม. พร้อมสะพาน 1 แห่ง	2568 - 2570	730.0000	คค. (ทช.)
	ถนนสายแยก ทล.2 - สถานีรถไฟนาทา อ.เมือง จ.หนองคาย ระยะทางรวม 1.01 กม.	สำรวจก่อสร้างริมทรัพย์ ตอนที่ 2 (ปี 66, 1.50 ลบ.)	2566	1.5000	คค. (ทช.)
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง	ค่าปรับปรุงทางและสะพาน	2566 - 2568	18,326.3830	คค. (ทช.)
	โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบท สนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์		2566 - 2568	13,008.3360	คค. (ทช.)
	โครงการอำนวยความสะดวกภัยสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์		2566	4,524.4901	คค. (ทช.)
	โครงการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง	ก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานน่านนคร ลำปาง สุราษฎร์ธานี กระบี่ นครศรีธรรมราช ตรัง หัวหิน ชุมพร ระนอง นราธิวาส สตูล มุกดาหาร บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด ขอนแก่น นครราชสีมา บึงกาฬ อุตรธานี และท่าอากาศยานแพร่ เป็นต้น	-	16,577.7170	คค. (ทช.)
	โครงการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพท่าอากาศยาน	ปรับปรุงมาตรฐานท่าอากาศยาน ได้แก่ ส่วนกลาง (กรมท่าอากาศยาน) ท่าอากาศยานพิษณุโลก อุบลราชธานี นครศรีธรรมราช ร้อยเอ็ด น่านนคร ลำปาง นราธิวาส แม่สอด (จ.ตาก) แม่ฮ่องสอน ระนอง ชุมพร แพร่ นครราชสีมา เพชรบูรณ์ สุราษฎร์ธานี ขอนแก่น ตรัง พิษณุโลก นครพนม สกลนคร บุรีรัมย์ เลย แม่ฮ่องสอน หัวหิน (จ.ประจวบคีรีขันธ์) ระนอง ปาย อุตรธานี ยะลา เป็นต้น	-	3,059.5274	คค. (ทช.)
	โครงการก่อสร้างปรับปรุงจุดตัดทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 3 แยกบางพระ - คลองสุครีพ	ก่อสร้างสะพานกลับรถ	2566 - 2568	530.0000	คค. (ทล.)
	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกคลองอ้อม)	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ	2567 - 2569	300.0000	คค. (ทล.)
	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3551 (แยกหัวสำโรง/เกตเวย์)	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ	2567 - 2569	580.0000	คค. (ทล.)
	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัด 34 ตัด 361 แยกหนองไม้แดง	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ	2567 - 2569	300.0000	คค. (ทล.)
	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล.3481 สายคลองหลวงแพ่ง - อ.บางน้ำเปรี้ยว	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร	2568 - 2570	3,000.0000	คค. (ทล.)
	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3574 มาบปู้ - เขาคันทรง	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร	2567 - 2570	700.0000	คค. (ทล.)
	ทล.3471 ต.บางบุตร - ต.ชุมแสง ตอน ต.บางบุตร - บ.หนองพะวา	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร	2568 - 2570	250.0000	คค. (ทล.)

	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน จำนวน 125 โครงการย่อย อาทิ โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 ตัดทางหลวงหมายเลข 122 ตัดทางหลวงหมายเลข 225 (ทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์) โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน (งานถนนฝั่งไทย งานสะพาน งานถนนฝั่งลาว) โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32 โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2 - ทางหลวงหมายเลข 222 อุตรธานี - บึงกาฬ	ก่อสร้าง ปรับปรุง ถนน และสะพาน	2566 - 2570	165,193.6000	คค. (ทล.)
	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	- อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) - ก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก	2559 - 2568	11,550.4130	คค. (ทอท.)
	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3	- ก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 (Runway 3)	2564 - 2568	20,991.6000	คค. (ทอท.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	แผนงานพัฒนาการบริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา	เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานตามที่ บวท. ได้รับมอบหมายและเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย กฎ ระเบียบ รวมถึงมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กำหนด (บวท. ขอแก้ไข)		2564 - 2569	1,256.0000	คค. (บวท.)
	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ได้แก่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด	เวนคืน / ก่อสร้าง		2564-2571	7,268.3200	คค. (รฟท.)
	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 5 ช่วง ได้แก่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางจิระ ช่วงนครปฐม - หัวหิน ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	พิจารณา EIA / ขออนุมัติโครงการ / ประกวดราคา / เวนคืน / ก่อสร้าง		2561 - 2569	15,427.7900	คค. (รฟท.)
	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 7 ช่วง ได้แก่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา และช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	พิจารณา EIA / ขออนุมัติโครงการ / ประกวดราคา / เวนคืน / ก่อสร้าง		2566-2570	260,920.8300	คค. (รฟท.)
	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค กรุงเทพฯ - หนองคาย (ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา และระยะที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย)	พิจารณา EIA / ขออนุมัติโครงการ / จัดทำ TOR / ประกวดราคา / เวนคืน / ก่อสร้าง		2561-2573	30,817.6200	คค. (รฟท.)
	โครงการจัดการรถจักรและล้อเลื่อน (โดยประกอบด้วยรถ บทด. จำนวน 965 คัน รถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 50 คัน รถดีเซลราง จำนวน 184 คัน และรถดีเซลราง จำนวน 216 คัน)	1. จัดทำข้อมูลแนวทางการดำเนินงานตามนโยบายการดำเนินการจ้าง (Outsource) 2. สุ่มอบ / ทดสอบ 3. จัดเตรียมข้อมูลเพื่อรายงานนำเสนอกระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ 4. จัดทำข้อมูลโครงการเพื่อนำเสนอของงบประมาณ		2562-2571	-	คค. (รฟท.)
	โครงการศึกษาการร่วมทุนและจัดทำรายงาน EIA Report ของโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง - จันทบุรี - ตราด ช่วง อู่ตะเภา - ระยอง	จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเสนอพิจารณา EIA / ศึกษาแนวทางการดำเนินการ PPP		2565 - 2566	100.0000	คค. (รฟท.)
	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อเตรียมดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟทั่วประเทศ			2566 - 2567	554.5436	คค. (รฟท.)
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด้านชายแดนที่สำคัญ	โครงการ ICD ทั่วประเทศ โดยยกระดับ ICD พื้นที่สำคัญ และเกิดประโยชน์กับผู้ประกอบการจริง เช่น นครศรีธรรมราช (ทุ่งสง) สงขลา (บางกล่ำ) อูรุธยา (วังน้อย) รวมถึงพื้นที่รอบกรุงเทพฯ บางนา พุทธมณฑล พระราม2 บางใหญ่ ⁽³⁾	เพื่อศึกษาหาความเป็นไปได้และพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการจัดตั้ง ICD ยกระดับการขนส่งสินค้าทั้งขาเข้า และขาออกในท่าเรือหลักของประเทศ และมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอื่นเชื่อมต่อ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งเข้าสู่ระบบรางโดยสะดวก	เพื่อลดปัญหาความแออัดของท่าเรือหลักในประเทศ ลดปริมาณของฝุ่น PM2.5 ยกระดับสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และสามารถตอบสนองความต้องการสนับสนุนการค้าและการขนส่งในการใช้ประโยชน์ของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ	2566 - 2570	-	สรท.
	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี ⁽¹⁾	ปี 2566 : ขอความเห็นชอบตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ 2562 ปี 2567 : ออก พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน ปี 2568 : ค่าเวนคืนที่ดิน วงเงิน 295.2680 ล้านบาท ปี 2570 : จ้างที่ปรึกษาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน ปี 2569 - 2571 : ก่อสร้าง ระยะที่ 1 และค่าควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 1หมายเหตุ : มีแผนเสนอของบประมาณปี 2568 โดยงบประมาณอาจมีการเปลี่ยนแปลง		2566 - 2571	766.6069	คค. (ขบ.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	ศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ^[1]	1. ศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง 2. ศึกษาสำรวจข้อมูลและพฤติกรรมกรรมการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง 3. จัดทำรูปแบบ (Model) มาตรการจำกัดเวลาการบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 4. จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลาการบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 5. ศึกษาจัดทำมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้า 6. ประเมินผลกระทบทางบวกและทางลบของโครงการ ครอบคลุมมิติด้านการจราจร เศรษฐกิจ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย		2564 - 2566	13.3586	คค. (สนข.)
	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	1. ค่าก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนฯ 2. ค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนฯ		2562 - 2567	527.6638	คค. (ขบ.)
	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของจังหวัดเชียงราย	1. ค่าก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ระยะที่ 2 2. ค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ระยะที่ 2 เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งผ่านแนวรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงของ		2566 - 2568	660.4300	คค. (ขบ.)
	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	กทพ. จะดำเนินการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในจังหวัดขอนแก่น เป็นพื้นที่แรก เพราะมีความพร้อมและเหมาะสมทางด้านกายภาพ ด้านสินค้าและการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ประสบความสำเร็จ ซึ่งปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างทบทวนผลการศึกษาการพัฒนาท่าเรือบก และดำเนินการเสนอโครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป		2566 - 2570	7,567.0000	คค. (กทพ.)
	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2	เพื่อให้โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRT0) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าที่มาทางรถไฟ และมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานขนถ่ายตู้สินค้าขึ้น - ลงจากแคร่รถไฟ โดยดำเนินการในระยะที่ 2 ประกอบด้วย (1) งานจ้างเหมาสร้างรถเครนเคลื่อนที่ยกตู้สินค้านิดเดินบนราง (RMG : FULLY ELECTRIC) จำนวน 2 คัน และ (2) จ้างเหมาสร้างรถเครนเคลื่อนที่ยกตู้สินค้านิดล้อยาง (RTG) จำนวน 4 คัน		2566 - 2567	913.7800	คค. (กทพ.)
	โครงการงานจ้างพัฒนาพัฒนาระบบ Port Community System (PCS)	พัฒนา ก่อสร้าง ติดตั้งระบบ Port Community System (PCS) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับภาครัฐ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B) ในลักษณะของ e - Logistics Platform ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงาน รวมถึงด้านกระบวนการต่าง ๆ ในการนำเข้า ส่งออก		2565 - 2568	439.0000	คค. (กทพ.)
	โครงการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักถาวร สถานีตรวจสอบน้ำหนักลูกข่าย VWS สถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด WIM สถานีตรวจสอบน้ำหนักย่อยสำหรับ Spot Check ระบบแจ้งเตือนรถไม่เข้าสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (ImPS) รวม 97 แห่ง		2566 - 2570	2,538.0000	คค. (ทล.)
	โครงการก่อสร้างจุดตรวจและควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ	เพิ่มศักยภาพในการตรวจสอบน้ำหนักบริเวณจุดพักรถขนาด S และ M		2566 - 2570	1,040.0000	คค. (ทล.)
	แผนดำเนินการจัดตั้งจุดจอดพักรถบรรทุกให้ครบ 43 แห่ง	เปิดให้บริการแล้ว 13 แห่ง อยู่ระหว่างก่อสร้าง 19 แห่ง คาดว่าจะได้รับงบประมาณปี 2566 จำนวน 3 แห่ง และรอขอตั้งงบประมาณ 8 แห่ง		2566 - 2570	4,100.0000	คค. (ทล.)
	แผนดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์จุดจอดพักรถบรรทุก	ปรับปรุงจุดจอดรถบรรทุกที่เปิดให้บริการแล้ว 13 แห่ง		2566 - 2570	470.0000	คค. (ทล.)
กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์	โครงสร้างพื้นฐานศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจประมง	การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 เป็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน ส่งผลต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการในบริเวณชายแดนเศรษฐกิจที่ติดประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งคาดว่าจะทำให้มีปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรไปยังประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นพืช ปศุสัตว์ และประมง ซึ่งส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจการค้าชายแดนขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดหนองคายมีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าสำคัญกับ สปป.ลาว และเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนกับ สปป.ลาว สูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ มีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าที่สำคัญกับประเทศจีนในอนาคต รองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาทรณรัฐประชาชนจีนและสาทรณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของด่านตรวจประมงในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม ภาษีระวางการนำเข้าส่งออกสัตว์น้ำ หรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ปัจจัยการผลิตและสินค้าเกษตรที่ผิดกฎหมาย เพื่อให้สินค้ามีคุณภาพได้มาตรฐานและปลอดภัยต่อประชาชนผู้บริโภค	2567	4.7416	กษ. (กป.)
	โครงการพัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร	การสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกรบนพื้นที่สูงต้องดำเนินการตั้งแต่การส่งเสริมการปลูกพืช การจัดการหลังการเก็บเกี่ยว และการจัดการด้านการตลาด ซึ่งการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์บนพื้นที่สูงเป็นสิ่งจำเป็นในการสนับสนุนให้เกษตรกรสามารถจัดการผลผลิตการเกษตรให้มีคุณภาพผลผลิตได้มาตรฐาน รวมทั้งมีระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีและต้นทุนต่ำ	เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่สูง รองรับการจัดการผลิตผลและสินค้า และสร้างหรือเชื่อมโยงเครือข่ายความร่วมมือด้านตลาดและโลจิสติกส์บนพื้นที่สูง	2566 - 2570	44.2000	กษ. (สวทส.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ		ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล			
	มาตรการจัดสรรตารางเวลาการเดินทางเพื่อออกใบอนุญาตให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถ	1. เพื่อศึกษา รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อปริมาณการขนส่งทางรางในสายทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมเปรียบเทียบกับงานขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น 2. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำมาตรการจัดสรรตารางเวลาการเดินทางเพื่อออกใบอนุญาตให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถ	2567	-	คค. (ขร.)
	ศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ	1. พัฒนาหลักการ กรอบทิศทาง การดำเนินงาน และเป้าหมายการพัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570) และกรอบการพัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในระยะยาว (พ.ศ. 2571 - 2580) 2. กำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละภูมิภาค เพื่อนำไปสู่การบูรณาการการพัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และกฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) 3. ประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการการพัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 -2564 4. จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)	2564 - 2566	3.7374	คค. (สนข.)
	การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (ศทท.)	1. พัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในพื้นที่นำร่อง ภายใต้พื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ด้วยการบูรณาการข้อมูลจากระบบ CCTV ระบบ GPS และเทคโนโลยีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง 2. พัฒนาระบบวิเคราะห์ ประมวลผล และแสดงผลข้อมูล สำหรับบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่นำร่อง เพื่อเป็นต้นแบบในการดำเนินการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง 3. จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	2566 - 2567	16.5886	คค. (สนข.)
	ศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	1. เพื่อจัดทำภาพรวมกรอบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 2. เพื่อจัดทำแผนการลงพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	2564 - 2566	13.3816	คค. (สนข.)
	ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน	1. ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคมของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เช่น ท่าเรือรถไฟ ถนน เป็นต้น ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน 2. ออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน 3. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.. 2562 ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน 4. วิเคราะห์จัดทำรูปแบบการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model) ของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เช่น ท่าเรือ รถไฟ ถนน เป็นต้น ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน	2564 - 2566	31.5821	คค. (สนข.)
	ศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง	1. ศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง 2. ศึกษาสำรวจข้อมูลและพฤติกรรมของการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง 3. จัดทำรูปแบบ (Model) มาตรการจำกัดเวลาการบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 4. จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลาการบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 5. ศึกษาจัดทำมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้า 6. ประเมินผลกระทบทางบวกและทางลบของโครงการ ครอบคลุมมิติด้านการจราจร เศรษฐกิจ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย	2564 - 2566	13.3586	คค. (สนข.)
	โครงการพัฒนาระบบรายงานเหตุการณ์ภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Intelligence Disaster Management System : IDMS)	1. เพื่อพัฒนาศูนย์กลางในการบูรณาการและใช้ประโยชน์ข้อมูลผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมจากเหตุการณ์ภัยพิบัติ ร่วมกับข้อมูลสารสนเทศ (MIS) ข้อมูลภูมิสารสนเทศ (GIS) และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่เป็นมาตรฐาน ถูกต้อง ครบถ้วน ปลอดภัย เป็นปัจจุบัน รองรับการใช้เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานหรือศูนย์ต่าง ๆ 2. เพื่อพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ประโยชน์ข้อมูลในการติดตาม ประเมินสถานการณ์ แจ้งเตือน วิเคราะห์ พยากรณ์ และบริหารจัดการ โดยนำเสนอข้อมูลต่อผู้ใช้งาน ทั้งในระดับผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชน ที่เป็นมาตรฐาน ถูกต้อง ชัดเจน ครบถ้วน สอดคล้องตามระดับผู้ใช้งาน ในรูปแบบ Mobile Application และ Web Application พร้อมขับเคลื่อนการใช้ประโยชน์เครื่องมือดังกล่าว 3. เพื่อพัฒนาบุคลากรของกระทรวงคมนาคม ให้ความรู้ ความเข้าใจ และมีทักษะ/ประสบการณ์ในการขับเคลื่อนการใช้ประโยชน์ข้อมูลและเครื่องมือที่พัฒนาขึ้นภายในโครงการ	2566 2567	16.0000	คค. (สปค.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการศึกษาจัดทำกรอบแนวทางจัดทำมาตรฐานการบริหารจัดการระบบการส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	อุตสาหกรรมปัจจุบันเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจดิจิทัลประกอบกับ ในปี 2563 ได้เกิดการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ทำให้พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนมาจากระบบดิจิทัลในการใช้จ่ายทางออนไลน์กับธุรกิจ E-commerce มาขึ้น กิจการขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์จึงมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจ E-Commerce ให้มีมาตรฐานด้วยค่าบริการที่มีประสิทธิภาพและผู้ใช้บริการเข้าถึงได้ง่าย อีกทั้งสหภาพสากลไปรษณีย์ (UPU) รวบรวมสถิติข้อมูลไปรษณีย์เพื่อจัดอันดับดัชนีบูรณาการของ UPU สำหรับการพัฒนาไปรษณีย์ (2IPD) ในปี 2564 ไทยอยู่ในอันดับที่ 30 ของโลก กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมมีการนำเสนอแนะนโยบายและแผนงานด้านไปรษณีย์เพื่อให้เชื่อถือได้และสอดคล้องมาตรฐานสากลที่ต้องดำเนินการจัดทำแผนงานรองรับให้เป็นไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมวดหมายที่ 5 ให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประเด็น 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 – 2580) และต้องมีข้อมูลสถิติไปรษณีย์ของไทยให้ UPU จึงจัดทำโครงการศึกษาสถานการณ์ทางการตลาดและระบบขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจัดทำกรอบแนวทางพัฒนาระบบบริหารจัดการให้รองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นและธุรกิจ E-commerce	1) เพื่อให้มีข้อมูลสถานะปัจจุบันการตลาด ผู้ประกอบธุรกิจ และความคิดเห็นของผู้ใช้บริการในภาคธุรกิจขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ทั้งในและต่างประเทศ รวบรวมจัดทำเป็นสถิติไปรษณีย์ไทยสำหรับ UPU 2) เพื่อศึกษาโครงสร้าง เงื่อนไข การกำกับดูแล และหลักเกณฑ์ในการจัดทำกรอบแนวทางจัดทำมาตรฐานรองรับการพัฒนาการบริหารจัดการขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ 3) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเป็นกรอบแนวทางจัดทำมาตรฐานรองรับการพัฒนาการบริหารจัดการขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ สามารถบูรณาการรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อและครบวงจร สอดรับการพัฒนาด้านที่ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจ	2567	5.0000	คศ. (สป.คศ.)
กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 5G ของหน่วยงานภาคการคมนาคมขนส่งตามข้อเสนอจากโครงการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพความปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่งด้วยเทคโนโลยี 5G	1. เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 5G ของหน่วยงานภาคการคมนาคมขนส่ง ทั้งในส่วนการบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงาน การส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงาน การให้คำปรึกษาหารือ และคำแนะนำ แก้ไขปัญหา 2. เพื่อจัดทำร่างนโยบาย กฎ ระเบียบ มาตรฐาน ของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ยานพาหนะ และกระบวนการขนส่งให้รองรับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 5G รวมทั้งการนำยานยนต์ไร้คนขับมาใช้ 3. เพื่อจัดทำประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องมาตรฐานคลื่นความถี่/ช่องสัญญาณ/การเข้ารหัส (หากมี)/เขตการบิน/ความเร็ว/ทิศทาง/ตำแหน่ง/พื้นที่จำกัด (Restricted Air Space) ในการใช้อากาศยานไร้คนขับสำหรับภารกิจด้านการคมนาคมขนส่ง 4. เพื่อการศึกษาและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านจราจรและขนส่งที่เหมาะสมสำหรับยานยนต์ไร้คนขับบริเวณสถานีกลางบางซื่อ 5. เพื่อพัฒนา ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านจราจรและขนส่ง และติดตั้งอุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการด้วยยานยนต์ไร้คนขับบริเวณสถานีกลางบางซื่อเป็นพื้นที่นำร่อง (Pilot Project) 6. เพื่อพัฒนาแพลตฟอร์มกลางสำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลจากการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 5G ของหน่วยงานภาคการคมนาคมขนส่ง ทั้งในส่วนหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และประชาชนผู้ใช้บริการในรูปแบบการประมวลผลที่หน้างาน (Edge Processing) รวมทั้งการเชื่อมโยงข้อมูลกับศูนย์ NMTIC ตลอดจนการจัดทำระบบข้อมูลสำหรับผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม 7. เพื่อขับเคลื่อนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 5G โดยทดลองใช้ยานยนต์ไร้คนขับและอากาศยานไร้คนขับในภาคคมนาคมและการขนส่งในพื้นที่นำร่อง พร้อมเชื่อมโยงข้อมูลแพลตฟอร์มกลางสำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลจากการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 5G ของกระทรวงคมนาคม		2567	13.0000	คศ. (สป.ค.)
	โครงการพัฒนาต้นแบบงานบริการคมนาคมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและพัฒนาศักยภาพบุคลากรเพื่อการขับเคลื่อนงานด้านคมนาคมขนส่ง	1. เพื่อพัฒนาต้นแบบการขับเคลื่อนการพัฒนางานบริการดิจิทัลภาครัฐอย่างบูรณาการโดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง สร้างการมีส่วนร่วม ตอบสนองความต้องการและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคคมนาคมอย่างแท้จริง (MOT Digital Sandbox) 2. เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้บุคลากรทุกภาคส่วนในระบบนิเวศคมนาคม (MOT Ecosystem) ในการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภาครัฐในการต่อยอดงานบริการ สร้างนวัตกรรม สร้างโอกาสในการแข่งขันทางธุรกิจ เกิดการพัฒนาธุรกิจและบริการในรูปแบบใหม่ 3. ส่งเสริมการพัฒนานิสิต นักศึกษา ผู้ประกอบการ และผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ให้มีความรู้และประสบการณ์ในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนางานด้านคมนาคมขนส่ง เกิดการสร้างอาชีพในรูปแบบใหม่ (Startup) ซึ่งจะเป็นการพัฒนาแรงงานและผู้ประกอบการรุ่นใหม่ที่มีคุณภาพเข้าสู่งานบริการในภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ 4. เพื่อศึกษาแนวทางในการส่งเสริมการพัฒนา Digital Market Place เพื่อเป็นช่องทางสนับสนุนการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ผลิตในประเทศมาใช้ในภาคคมนาคมขนส่ง		2567	16.0000	คศ. (สป.ค.)
รวมทั้งสิ้น		106	โครงการ	701,394.6866 ล้านบาท		

แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลาดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน						
กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร	โครงการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรกรเพื่อลดการสูญเสีย (กิจกรรม พัฒนาความรู้การบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรอย่างเป็นระบบเชื่อมโยงตลาดนำการผลิต) ^[2]	กรมส่งเสริมการเกษตรมุ่งเน้นการพัฒนาเกษตรกรให้เป็นผู้ประกอบการด้านการเกษตรที่มีความพร้อมในด้านการบริหารจัดการธุรกิจเกษตรครบวงจร มีความรู้ด้านการจัดการโลจิสติกส์เกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมสมัยใหม่เพื่อยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพมาตรฐาน รวมถึงพัฒนาและออกแบบบรรจุภัณฑ์ให้มีความเหมาะสมกับสินค้า ยืดอายุผลผลิต ลดการสูญเสีย เพิ่มมูลค่าสินค้าให้สูงขึ้น สามารถวางแผนการผลิตให้ตรงตามความต้องการของตลาด โดยมี “ตลาดเกษตรกร” เป็นแหล่งรวบรวมและจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรหลักของเกษตรกรในพื้นที่ครอบคลุมทั้ง 77 จังหวัด ซึ่งเกษตรกรเป็นผู้จำหน่ายเองผ่านตลาดเกษตรกร และเป็นผู้จัดการตลาดเกษตรกรเป็นพี่เลี้ยงให้คำแนะนำ ส่งเสริม สนับสนุน ผลักดันและขับเคลื่อนในทุกมิติ นอกจากนี้ ได้สนับสนุนให้มีการกระจายผลผลิตทางการเกษตรไปยังตลาดค้าปลีกอื่นๆ ทั้งตลาด Modern Trade ตลาดในกลุ่ม HORECA ตลาดค้าส่งสินค้าเกษตร และตลาดออนไลน์ เช่น www.ตลาดเกษตรกรออนไลน์.com, Thailand Postmart, DGTFarm, Lazada, Shopee C11ซึ่งจะเป็นการขยายโอกาส และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลผลิต รวมทั้งช่วยเหลือเกษตรกรในด้านการตลาดให้เข้มแข็งและมั่นคง ส่งผลเกิดการสร้างรายได้และผลตอบแทนสู่เกษตรกร สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน	1. เพื่อพัฒนาเจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมการเกษตรผู้รับผิดชอบโครงการและผู้เกี่ยวข้องให้มีศักยภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรแบบครบวงจร 2. เพื่อพัฒนาเกษตรกรให้เป็นผู้ประกอบการที่มีศักยภาพ สามารถพัฒนาบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมกับสินค้าและเพิ่มช่องทางการกระจายสินค้าสู่ตลาดที่มีศักยภาพทั้งออนไลน์และออฟไลน์ 3. เพื่อพัฒนาตลาดเกษตรกรให้เกิดอัตลักษณ์ เกิดสินค้านวัตกรรมเป็นแหล่งรวบรวมผลผลิตและแหล่งจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรหลักของเกษตรกรในพื้นที่ สร้างการรับรู้ให้บุคคลทั่วไปได้รู้จักอย่างแพร่หลาย	2566 - 2570	340.1966	กษ. (กสภ.)
	โครงการส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตร ^[2]	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการเกษตร ให้ความสำคัญในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร โดยเน้นการปรับเปลี่ยนโครงสร้างการผลิตในภาคเกษตรไปสู่การผลิตสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูง โดยการนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และผลงานวิจัยมาใช้ในการแปรรูป ทั้งในสินค้าพืช ปศุสัตว์ และประมง เพื่อนำไปสู่การสร้างรายได้และพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับเกษตรกร เน้นการรวมกลุ่ม การบริหารจัดการ และการสร้างความเข้มแข็งของกลุ่ม สินค้าเกษตรแปรรูปถือว่าเป็นกลุ่มสินค้าเกษตรที่สำคัญและสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายที่ทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศมีมูลค่าเพิ่มขึ้น การแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จึงมีความสำคัญในการเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าเกษตร ลดปัญหาผลผลิตล้นตลาด ช่วยยกระดับราคาผลผลิต และสามารถลดต้นทุนในด้านการดูแลรักษาผลผลิตและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเกษตร ทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดอาชีพใหม่ในชุมชน นอกจากนี้ การแปรรูปยังต่อยอดให้เกิดรายได้ทางธุรกิจต่อเนื่อง ถือเป็นการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มจากสินค้าเกษตรธรรมดาไปสู่การแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ชนิดใหม่ได้ ดังนั้น กรมส่งเสริมสหกรณ์ จึงได้จัดทำโครงการส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตรในสถาบันเกษตรกรเพื่อพัฒนาองค์ความรู้สถาบันเกษตรกรด้านการพัฒนากระบวนการแปรรูปผลผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่า รวมไปถึงการส่งเสริม สนับสนุนให้มีการสร้างเครือข่ายตลาดแปรรูปสินค้าเกษตรให้กับสถาบันเกษตรกร	เพื่อแลกเปลี่ยนแนวทางการดำเนินธุรกิจของสถาบันเกษตรกรที่มีการแปรรูปสินค้าเกษตร และเชื่อมโยงเครือข่ายตลาดแปรรูปสินค้าเกษตรให้กับสถาบันเกษตรกร	2566 - 2569	10.2180	กษ. (กสส.)
	โครงการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรกรเพื่อลดการสูญเสีย ^[2]	การสำรวจและจัดเก็บข้อมูลสำหรับตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์เกษตรกรที่ขาดความต่อเนื่องและความสมบูรณ์ จึงไม่มีฐาน (Baseline) ทำให้ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนและสนับสนุนการตัดสินใจเชิงนโยบายได้ ในขณะที่การจัดทำต้นทุนสินค้าเกษตรที่สำคัญ รวมทั้งการพัฒนาตัวชี้วัดและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญให้มีความสมบูรณ์และต่อเนื่อง จะสามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ตลอดจนสามารถนำไปเชื่อมโยงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม	เพื่อจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญ 6 ชนิด ได้แก่ ข้าวเปลือกเจ้า ยางพารา ปาล์มน้ำมัน สับปะรด ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และมันสำปะหลัง และพัฒนาตัวชี้วัดและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญ	2567 - 2569	6.3716	กษ. (สศก.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลาดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการส่งเสริมการพัฒนาระบบตลาดภายในสำหรับสินค้าเกษตร	รัฐบาลโดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ดำเนินนโยบายส่งเสริมให้เกษตรกรผลิตข้าวคุณภาพตามมาตรฐาน GAP และอินทรีย์ ซึ่งมีเกษตรกรเข้าร่วมโครงการ และผลิตข้าวคุณภาพดี ข้าวปลอดภัย ออกสู่ตลาดถึงปีละประมาณ 30 ล้านตัน ทั้งนี้ เพื่อสร้างรายได้ให้เกษตรกรผลิตข้าวคุณภาพได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคทั้งภายใน และต่างประเทศ กรมการค้าข้าวจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบตลาดภายในสำหรับสินค้าเกษตรเพื่อเชื่อมโยงเกษตรกร ผู้ผลิต ผู้ประกอบการ ให้ซื้อขายข้าวกันโดยตรง ซึ่งเป็นผลดีกับเกษตรกรจะได้มีแหล่งรับซื้อขายผลผลิต โดยตรง เป็นการสร้างแรงจูงใจในการผลิตข้าวคุณภาพดี และสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการว่าจะมีผลผลิตข้าวมีคุณภาพ เพื่อนำไปผลิต และแปรรูปเป็นสินค้าข้าวสำหรับส่งออกต่างประเทศต่อไป	เพื่อเชื่อมโยงตลาดสินค้าข้าวระหว่างเกษตรกร และผู้ประกอบการค้าข้าว และส่งเสริมสนับสนุนให้เกษตรกร และผู้ประกอบการได้รับเครื่องหมายรับรองข้าว	2566 - 2570	213.1275	กษ. (กข.)
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการผลิตและการขนส่งของสหกรณ์เพื่อเป็นต้นแบบในการบริหารจัดการ	กรมส่งเสริมสหกรณ์เห็นวาระระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งแบบมีการควบคุมอุณหภูมิเริ่มเข้ามามีบทบาทในการเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสหกรณ์ผู้ผลิตและสหกรณ์ผู้บริโภค และสามารถกระจายสินค้าของสหกรณ์ได้มากขึ้น ในปี 2560-2564 กรมฯ ได้สนับสนุนอุปกรณ์ การรวบรวม จัดเก็บ และแปรรูป เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งสินค้าของสหกรณ์ทั้งแบบปกติและแบบ cold chain ได้แก่ รถห้องเย็น รถบรรทุกน้ำมันดิบ รถบรรทุกขนาด 4 ล้อ/ ขนาด 6 ล้อ และแท้งค์เก็บน้ำมันดิบ ให้กับสถาบันเกษตรกรที่มีสินค้าข้าว โคนม โคเนื้อ ผัก ผลไม้ ประมงและปศุสัตว์ และศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ รวม 56 แห่ง ส่งผลให้มีปริมาณธุรกิจรวบรวม จำนวน 5,715 ล้านบาท และธุรกิจแปรรูป จำนวน 3,331 ล้านบาท ดังนั้น จึงได้จัดทำโครงการเพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์และการขนส่งของสหกรณ์ให้มีการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ สร้างและพัฒนาสหกรณ์ภาคการเกษตรเป็นผู้ประกอบการธุรกิจต้นแบบด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ และมีรูปแบบในการบริหารจัดการธุรกิจรวบรวมและแปรรูป การกระจาย และการตลาด ตลอดจนเตรียมความพร้อมให้กับสหกรณ์บริการ และสหกรณ์ในโครงการพื้นที่สูงแบบโครงการหลวงเพื่อเชื่อมต่อบริษัทโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและสินค้าอุปโภคบริโภค ด้วยระบบ GPS จัดหาสินค้าที่มีคุณภาพและผลิตในราคาที่ยุติธรรม เพื่อช่วยเหลือสมาชิกสหกรณ์ ลดต้นทุนค่าครองชีพ	1. เพื่อให้สมาชิกและสหกรณ์มีความรู้เกี่ยวกับการบริหารจัดการตลาดกลาง/ศูนย์กระจายสินค้าของสหกรณ์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน และมีส่วนร่วมด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ 2. เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายสหกรณ์ภาคการเกษตร สหกรณ์บริการ และสหกรณ์ในโครงการพื้นที่สูงแบบโครงการหลวง ในการกระจายสินค้าสหกรณ์ เพื่อลดต้นทุนการผลิตและต้นทุนโลจิสติกส์ 3. เพื่อสนับสนุนปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานให้กับสหกรณ์ภาคการเกษตรและสหกรณ์บริการ ในการรองรับการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในสถาบันเกษตรกร 4. เพื่อสร้างเครือข่ายสหกรณ์ในการจัดการระบบขนส่ง เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ (สินค้าข้าว/โคเนื้อ/สหกรณ์บริการ) และการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในสถาบันเกษตรกร (สินค้าโคนม)	2567 - 2570	345.5396	กษ. (กสส.)
	โครงการยกระดับสหกรณ์ให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร	กรมส่งเสริมสหกรณ์มีภารกิจหน้าที่ในการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพของสหกรณ์และกลุ่มเกษตรกร ให้เป็นผู้ผลิต รวบรวม แปรรูปและพัฒนาผลิตภัณฑ์ รวมถึงส่งเสริมพัฒนาศักยภาพสหกรณ์ให้เป็นช่องทางตลาดให้กับสินค้าของเครือข่ายสหกรณ์ กลุ่มเกษตรกรและกลุ่มผู้ผลิตในชุมชน เชื่อมโยงไปสู่ผู้บริโภคให้ได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพ ปลอดภัย ในราคาที่เป็นธรรม โดยยกระดับสหกรณ์ร้านค้า ภาคการเกษตรและนอกภาคการเกษตรให้เป็นกลไกในการเชื่อมโยงและจำหน่ายสินค้าสหกรณ์ ทั้งขยายผลให้เกิดการเชื่อมโยงและขับเคลื่อนด้านการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาศักยภาพสหกรณ์ผู้ประกอบการธุรกิจให้เป็นผู้ประกอบการยุคใหม่ มีทักษะและความสามารถรองรับการแข่งขันที่มีแนวโน้มจะรุนแรงขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีและพฤติกรรมของผู้บริโภค รวมทั้งส่งเสริมสหกรณ์ให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจคุณภาพชีวิตของสมาชิกเกษตรกรรวมถึงชุมชนและสังคม	เพื่อพัฒนาสมรรถนะสหกรณ์ในการเป็นผู้ประกอบการธุรกิจ การเกษตรแบบมืออาชีพ และยกระดับขีดความสามารถในการบริหารจัดการและการแข่งขันของสหกรณ์ให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร	2567 - 2570	600.0000	กษ. (กสส.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลาดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการอนุมัติรหัส เครื่องหมายรับรองมาตรฐานด้านระบบ ปัญญาประดิษฐ์ และระบบติดตามการใช้ เครื่องหมายอัตโนมัติ	ปัจจุบันผู้ประกอบการและประชาชน รวมถึงพนักงานเจ้าหน้าที่ในส่วนภูมิภาค ยังคงสับสนในกระบวนการกำหนดรหัสเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน การแสดงเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน และการตรวจสอบรหัสเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน เนื่องจากภาครัฐกำหนดรหัสการรับรองและแจ้งต่อเกษตรกร เพื่ออำนวยความสะดวกโดยลดขั้นตอนการขออนุมัติรหัสจาก มกอช. แต่การเชื่อมโยงข้อมูลการกำหนดรหัสและฐานข้อมูลใบรับรองมาตรฐานยังไม่สามารถส่งต่อข้อมูลได้อย่างทันทีทั่วทั้ง ทำให้เกิดความล่าช้าในการตรวจสอบสินค้าเกษตร ประกอบกับความเข้าใจในการจัดทำและแสดงเครื่องหมายรับรองมาตรฐานยังไม่แพร่หลายและมีข้อยกเว้นหลายประการเนื่องจากมีระเบียบข้อบังคับที่กำหนดไว้ก่อนมีพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร ทำให้ผู้เกี่ยวข้องสับสน เป็นผลให้เครื่องหมายรับรองมาตรฐานไม่มีความน่าเชื่อถือ ไม่ถูกนำไปใช้ และไม่เป็นที่รู้จัก มกอช. จึงได้พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อกำหนดรหัสเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน และใช้เป็นเครื่องมือในการจัดทำคำขอและอนุมัติผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ และยังได้พัฒนาโมดูลเสริมเพื่อนำมาใช้ในการให้บริการข้อมูล การตอบคำถาม และเพิ่มความเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในเครื่องหมายรับรองมาตรฐานให้มากขึ้น	1. เพื่อปรับปรุงการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองมาตรฐานบังคับเพื่ออนุมัติรหัสได้รวดเร็วยิ่งขึ้น และเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับหน่วยรับรองภาครัฐที่กำหนดรหัสเอง 2. เพื่อลดกระบวนการแบบใช้เอกสารโดยพัฒนาปัญญาประดิษฐ์มาใช้แทน 3. การตรวจสอบเครื่องหมายรับรองมาตรฐานจึงจะมีความชัดเจน สะดวก ปลอดภัย และน่าเชื่อถือ	2566	3.0000	กษ. (มกอช.)
	โครงการพัฒนาระบบติดตามตรวจสอบสินค้า เกษตรตามมาตรฐานบังคับตลอดห่วงโซ่การผลิต	กระบวนการควบคุมและตามสอบสินค้าเกษตรตามมาตรฐานบังคับ จะต้องเริ่มตั้งแต่ที่มาของสินค้าเกษตรไปจนกระทั่งถึงผู้บริโภค เพื่อให้สามารถทวนสอบย้อนกลับได้ตลอดห่วงโซ่การผลิต โดยการพัฒนากระบวนการในปัจจุบันจะมีการทวนสอบย้อนกลับได้เพียง 1 กระบวนการของการซื้อ-ขายสินค้าเกษตรเท่านั้น แต่ไม่ครอบคลุมและไม่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางของสินค้าเกษตรได้ตลอดโซ่การผลิตจากนโยบายด้านการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ (Big data) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีหน่วยงานต่างๆ เก็บข้อมูลในลักษณะฐานข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) อาทิ ทะเบียนเกษตรกร และทะเบียนวิสาหกิจชุมชนโดยกรมส่งเสริมการเกษตร ทะเบียนสหกรณ์โดยกรมส่งเสริมสหกรณ์ คุณภาพดินในพื้นที่เกษตรกรรมโดยกรมพัฒนาที่ดิน มูลค่าและปริมาณนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตร โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร และรายชื่อผู้ได้รับรองมาตรฐานจากหน่วยงานต่าง ๆ โดยสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ เป็นต้น แต่ในระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตรยังขาดข้อมูลการซื้อขายสินค้าเกษตรต่อกันเป็นทอด ๆ ทำให้ข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ไม่ถูกเชื่อมโยงและไม่ได้นำมาใช้ประโยชน์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพด้านการเกษตรของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ โครงการฯ จะมีการวิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาแอปพลิเคชันนำร่องในการบันทึกการซื้อขายสินค้าเกษตร ซึ่งจะมีประโยชน์ในการตามสอบตลอดห่วงโซ่การผลิต และขยายผลเป็น การควบคุมปริมาณการผลิตและการจำหน่ายในตลาดได้ในอนาคต	เพื่อพัฒนาระบบสำหรับควบคุมให้สินค้าเกษตรตามมาตรฐานบังคับ มีคุณภาพได้ตลอดห่วงโซ่การผลิต	2566	0.8000	กษ. (มกอช.)
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบตามสอบสินค้า เกษตรระบบคลาวด์	-	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบตามสอบสินค้าเกษตรระบบคลาวด์ที่ใช้ในการตามสอบสินค้าเกษตร ให้สามารถใช้งานได้ง่าย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบอื่น ๆ ได้	2567	2.5000	กษ. (มกอช.)
	โครงการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของผลผลิตและ สินค้าเกษตรบนพื้นที่สูง	พื้นที่สูงเป็นพื้นที่ห่างไกล การขนส่งและการคมนาคมยากลำบาก ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งและคุณภาพผลผลิต จึงจำเป็นต้องมีข้อมูลและแนวทางการพัฒนาการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมบนพื้นที่สูงเพื่อสนับสนุนให้เกษตรกรสามารถจัดการผลผลิตการเกษตรและมีระบบการจัดการตลอดทั้งกระบวนการที่มีประสิทธิภาพและต้นทุนต่ำ	1. เพื่อศึกษาระบบโลจิสติกส์บนพื้นที่สูง 2. เพื่อวางแผนทางการพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์บนพื้นที่สูงด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย	2566 - 2567	35.4000	กษ. (สวพส.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลาดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรของไทยผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน	การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ การเกษตร จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางการค้าและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการให้มีความรวดเร็วและไม่เป็นภาระค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมทางการค้า เพื่อลดการสูญเสียระหว่างการขนส่ง ลดขั้นตอนและระยะเวลาในการส่งสินค้า ตลอดจนเตรียมความพร้อมของสถานที่เก็บรวบรวม/รักษาคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตรที่ได้คุณภาพและมาตรฐานระบบโลจิสติกส์ถือเป็นเรื่องสำคัญในการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานสำหรับการพัฒนาของประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของอาเซียน ซึ่งปัจจุบันมีเส้นทางขนส่งจากจีนตอนใต้ผ่านลาวเข้ามาประเทศไทย โดยผ่านด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย และผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย - จีน หากมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟของไทยกับเส้นทางรถไฟ ไทย - จีน จะเป็นการสร้างโอกาสทางการค้าสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศไทย และเป็นการเปิดประตูการขนส่งเส้นทางใหม่ ซึ่งจะก่อให้เกิดโอกาสของการค้าข้ามแดนระหว่าง 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย - ลาว - จีน มากยิ่งขึ้น ดังนั้น โอกาสในการเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้าเกษตรไทยผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย - ลาว - จีน ซึ่งสามารถเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านเวลาและต้นทุนการขนส่ง ซึ่งการศึกษา ระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย - ลาว - จีน ครั้งนี้ จะสามารถใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนงาน หรือนโยบายในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ รวมถึงเป็นข้อมูลให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการส่งเสริมและพัฒนาสินค้าเกษตรที่สำคัญ และเป็นแนวทางในการวางกลยุทธ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถทางการค้า	1. เพื่อศึกษาโครงสร้างระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญของไทยผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน 2. เพื่อเสนอแนวทางในการเตรียมความพร้อมสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญไทยหลังการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน	2567	6.4000	กษ. (สศก.)
	โครงการศึกษาห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) สินค้าเกษตรสำคัญที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงของกลุ่มเกษตรกรแปลงใหญ่ เพื่อเชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมเกษตร	การขับเคลื่อนงานภาคเกษตรเพื่อยกระดับผลิตภาพการผลิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาและเสริมสร้างฐานการผลิตและบริการให้เข้มแข็งและยั่งยืน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีนโยบายสนับสนุนให้เกษตรกรมีการรวมกลุ่มเป็นแปลงใหญ่เพื่อลดต้นทุน เพิ่มผลผลิต พัฒนาคุณภาพ สร้างอำนาจต่อรอง และบริหารจัดการสินค้าเกษตรร่วมกัน โดยสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาและยกระดับสินค้าและผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการของตลาดหรือกลุ่มผู้บริโภค สนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร ส่งเสริมการเชื่อมโยงเครือข่ายที่มีการเกื้อกูลกัน นำมาซึ่งโอกาสในการสร้างรายได้ สร้างความมั่นคงและพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับเกษตรกร แปลงใหญ่หลายกลุ่มได้ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการสินค้าของกลุ่มจากเดิม มาเป็นการบริหารจัดการเพื่อสร้างห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ร่วมกับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ให้กับตัวสินค้า รวมทั้งมีการเชื่อมโยงในรูปแบบกลุ่มเครือข่ายการผลิต (Cluster) ตลอดโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง เพื่อยกระดับสินค้าเกษตรจากต้นทางไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูง ดังนั้น เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาในการบริหารจัดการสินค้าเกษตรให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงกำหนดดำเนินการศึกษาวิจัย “โครงการศึกษาการสร้างห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) สินค้าเกษตรที่สำคัญที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงของกลุ่มเกษตรกรแปลงใหญ่ ที่สามารถยกระดับและเชื่อมโยงเข้าสู่อุตสาหกรรมเกษตรได้”	1. เพื่อศึกษาห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ในสินค้าเกษตรที่สำคัญที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง หรือสินค้าทางเลือกที่มีอนาคต (Future Crop) ของกลุ่มเกษตรกรแปลงใหญ่ ที่จะสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่อุตสาหกรรมเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตัวสินค้าและสร้างรายได้เพิ่มให้กับธุรกิจของกลุ่มแปลงใหญ่ ตลอดโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง 2. เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) สินค้าเกษตรที่สำคัญที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง ของกลุ่มเกษตรกรแปลงใหญ่ที่สามารถเชื่อมโยงเข้าสู่อุตสาหกรรมเกษตร	2567	4.3290	กษ. (สศก.)
	การอบรมให้ความรู้เกษตรกรด้าน Cold Chain รวมถึงการลงทุนในด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการเก็บเกี่ยว (Investment Harvest Technology) และการสร้าง Storage ให้เพียงพอและเหมาะสมกับสินค้าเกษตร ^[3]	ยกระดับเกษตรกรไทยให้มีการทำงานตามมาตรฐานสากล และส่งเสริมการพัฒนาและใช้ประโยชน์ Cold Storage และ Distribution Center ทั่วประเทศให้เต็มเพียงพอและสามารถจัดเก็บผลผลิตทางการเกษตรสำหรับจำหน่ายนอกฤดูกาล	ให้เกษตรกรมอذجความรู้ด้าน Cold Chain ลดอัตราการสูญเสียของผลผลิตขณะขนส่ง และสามารถลดแรงกดดันต่อราคาและข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์ในช่วงฤดูกลาง	2566 - 2570	-	สรท.

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลาดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม	โครงการเสริมสร้างความสามารถการดำเนินงานธุรกิจให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน	จากการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์โดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม พบว่าต้นทุนการถือครองสินค้าของภาคอุตสาหกรรมมีมูลค่า 0.395 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47 ของต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศ หรือร้อยละ 2.51 ต่อ GDP และจากข้อมูลการประกอบกิจการโรงงานรายปี (ร.ง.9) ปี 2563 พบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 10.69 ต่อยอดขาย ดังนั้น การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการในภาคอุตสาหกรรม นอกจากจะช่วยเสริมสร้างความสามารถในการดำเนินธุรกิจให้กับสถานประกอบการแล้ว ยังส่งผลต่อเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศอีกด้วย ซึ่งต้นทุนโลจิสติกส์สามารถลดลงได้หากสถานประกอบการมีการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่กิจกรรมการพยากรณ์และการวางแผนความต้องการของลูกค้า การจัดซื้อจัดหา การบริหารสินค้าคงคลังไปจนถึงการส่งมอบสินค้าและบริการ ซึ่งโครงการฯ มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจและมีการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเชื่อมโยงข้อมูล รวมถึงการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้นับสนุนการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยประโยชน์ที่ได้จากโครงการนอกจากจะส่งผลให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีต้นทุนการดำเนินงานธุรกิจลดลงแล้ว ยังส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถต่อยอดการพัฒนาธุรกิจการผลิตและบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มขึ้น สร้างความน่าเชื่อถือและความพึงพอใจให้กับลูกค้า และสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล	1.เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในองค์กรให้สถานประกอบการในภาคอุตสาหกรรม 2.เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการในภาคอุตสาหกรรม	2566-2570	1,544.6	อก. (กสอ.)
	โครงการเพิ่มขีดความสามารถการทดสอบระบบอัดประจุไฟฟ้ารองรับระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่	จากนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ รัฐบาลฯ ได้มุ่งเน้นไปที่โครงการนำร่องการใช้งานกลุ่มรถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าเช่น รถบัส เรือโดยสารในแม่น้ำท่า เพื่อลดการใช้ถ่านหิน และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศอย่างเป็นรูปธรรมและปลอดภัย การจัดทำโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งสมัยใหม่(modern transportation) จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยโครงสร้างพื้นฐานสำคัญคือ ต้องมีสถานีอัดประจุไฟฟ้า กระจายติดตามจุดต่างๆ เพื่อให้สามารถนำรถโดยสารไฟฟ้า รถบรรทุกไฟฟ้า เรือข้ามฟากเข้าชาร์จได้ แต่เนื่องจากสถานีอัดประจุไฟฟ้ารถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าที่มีขนาดใหญ่มากนี้มีข้อกำหนดสากลให้ต้องผ่านการทดสอบทางด้านไฟฟ้าและความปลอดภัยของการขนส่งก่อน แล้วจึงสามารถนำไปติดตั้งตามที่ต่างๆอย่างปลอดภัย ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบใดในประเทศที่สามารถดำเนินการได้สำหรับรถบัสขนาดใหญ่ถึง 250kW ได้ เนื่องจากเครื่อง EV charger ที่ใช้งานรถประเภทดังกล่าวจะมีขนาดใหญ่มากและใช้พลังงานไฟฟ้าสูง ทำให้เป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสมัยใหม่ขนาดใหญ่ในระบบสาธารณะประเภทนี้ และเป็นภาระของภาคอุตสาหกรรมในประเทศที่ต้องส่งเครื่องอัดประจุไฟฟ้าขนาดใหญ่ไปทดสอบต่างประเทศ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง และระยะเวลาในการทดสอบและขนส่งยาวนาน ส่งผลให้ไทยเสียโอกาสทางการค้า ทำให้ สวทช. ต้องการพัฒนาขีดความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบ EV Charger ประเภท DC charger ที่มีขนาดใหญ่ถึง 250kW เพื่อให้ครอบคลุมการใช้ประจุรถบัสไฟฟ้า รถบรรทุกและเรือไฟฟ้า ตามนโยบายรัฐบาลโดยด่วน	เพิ่มขีดความสามารถการทดสอบเครื่องอัดประจุประจุไฟฟ้าขนาดใหญ่ (EV charger) กำลังไฟฟ้าไม่น้อยกว่า 250 กิโลวัตต์ ตามมาตรฐานสากล และมีความเหมาะสมสำหรับบริบทโลจิสติกส์ของประเทศไทยรองรับโดยสารสาธารณะไฟฟ้า รถบรรทุกไฟฟ้า เรือในแม่น้ำ เรือข้ามฟากไฟฟ้า ที่ปลอดภัย และส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศให้แข่งขันได้ ดึงดูดการลงทุน	2566	88.6000	อว. (สวทช.)
	โครงการ Logistic Park หรือ Inland Distribution Center (IDC) เพื่อรองรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในแหล่งอุตสาหกรรม ^[3] โครงการData Harmonization และ Big Data ในภาคอุตสาหกรรม ^[3]	1. เพื่อยกระดับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม 2. พัฒนาระบบนิเวศการประกอบการอุตสาหกรรมให้เหมาะสมภาคธุรกิจในปัจจุบัน 3. เพื่อเพิ่มการเชื่อมโยงกันของห่วงโซ่อุปทานของแต่ละกลุ่มธุรกิจ	1. ภาคอุตสาหกรรมสามารถช่วยเหลือหรือสนับสนุนธุรกิจร่วมกันมีความเชื่อมโยงสัมพันธ์กันทำให้เกิดเป็นห่วงโซ่คุณค่า 2. เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้ดีที่สุด	2566 - 2570	-	สรท.

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลาดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มจากวัสดุเหลือใช้จากกระบวนการผลิตสินค้าข้าว ^[2]	ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจากมลพิษในหลายพื้นที่ของประเทศทั้งที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น ฝุ่นละอองจากลมพายุ ไฟไหม้ป่า และเกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น มลพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ มลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม มลพิษจากการทำการเกษตร หากพิจารณาจากภาคเกษตรกรรมในอาชีพทำนา ซึ่งเป็นอาชีพหลักของเกษตรกรไทย จะพบว่าในกระบวนการเพาะปลูกข้าวยังก่อให้เกิดวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรค่อนข้างมาก สำหรับกระบวนการเพาะปลูกข้าวมีวัสดุเหลือใช้จากหลายขั้นตอน ในขั้นตอนของการสีข้าวเกิดวัสดุเหลือใช้ เช่น แกลบรำข้าวขี้เถ้า และในขั้นตอนสุดท้ายคือการเก็บเกี่ยวข้าว มีวัสดุเหลือใช้จากผลผลิตทางการเกษตร เช่น ฟางข้าว ตอซังข้าว ที่ผ่านมาเกษตรกรส่วนใหญ่นิยมกำจัดวัสดุเหลือใช้เหล่านี้ด้วยการเผาทำลาย ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษและเป็นการทำลายความอุดมสมบูรณ์ของหน้าดินอีกด้วย จากเหตุผลดังกล่าว จึงเกิดแนวคิดการนำวัสดุเหลือใช้เหล่านี้มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์และสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยนอกจากจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่สามารถเพิ่มมูลค่าให้ผลิตภัณฑ์แล้วยังสร้างรายได้ให้กับเกษตรกรและสามารถลดมลพิษที่เกิดจากภาคเกษตรกรรมได้ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุผลตามแนวทางข้างต้นจึงจำเป็นต้องมีการบูรณาการในการทำงานร่วมกันทั้งภายในกรมการข้าว สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ที่ดำเนินงานด้านพัฒนาผลิตภัณฑ์จากวัสดุเหลือใช้ตลอดจนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น วิชากิจชุมชน หรือผู้ประกอบการระดับชุมชน เพื่อขยายผลพัฒนาผลิตภัณฑ์จากวัสดุเหลือใช้ให้ได้มาตรฐาน	1. เพื่อส่งเสริมให้เกษตรกรและกลุ่มวิสาหกิจชุมชนได้รับความรู้เรื่องการพัฒนาผลิตภัณฑ์จากวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร และการจัดการวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 2. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาผลิตภัณฑ์จากวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรให้เกิดมูลค่าเพิ่ม	2566 - 2570	15.0000	กษ. (กช.)
	ศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก	1. ประเมินศักยภาพการใช้พลังงานจากยานพาหนะทางบกของประเทศไทย 2. ศึกษาผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบจากการใช้พลังงานประเภทต่างๆ ในภาคคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย 3. กำหนดนโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย		2564 - 2566	5.3538	คค. (สนช.)
	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำข้อมูลฐาน (Baseline data) และการประเมิน (Tracking) การลดก๊าซเรือนกระจกจากมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของยานพาหนะ กรุงเทพมหานคร	1. จัดทำข้อมูลฐาน (Baseline data) ของแผนงานโครงการในกลุ่มการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของยานพาหนะ 2. จัดทำระบบการตรวจวัด รายงานผล และทวนสอบ (Measurement, Reporting and Verification : MRV) ของแผนงานโครงการในกลุ่มการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของยานพาหนะ 3. วิเคราะห์และประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกของแผนงานโครงการในกลุ่มการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของยานพาหนะ		2567 - 2568	25.0000	คค. (สนช.)
	โครงการแนวทางการใช้พลังงานสะอาดในภาคอุตสาหกรรม ^[3]	1. เพื่อสนับสนุนหลักการทางงานแบบ Green Logistic 2. ปรับปรุงกระบวนการทำงานให้เป็นไปตามหลักสากล 3. ผลักดันการใช้รถ EV ในภาคการขนส่งและอุตสาหกรรม	1. ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนที่เกิดจากกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ 2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับ 0 ภายในปี 2050 ตามมาตรการ CBAM	2566 - 2570	-	สรท.
รวมทั้งสิ้น	22	โครงการ			1,701.8361	ล้านบาท

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ						
กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW	โครงการการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) ผ่าน ASEAN Single Window	ใบรับรองสุขอนามัยพืชแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือ e-Phyto Certificate ซึ่งในส่วนของประเทศไทย เป็นใบรับรองที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตร เพื่อการรับรองการปลอดศัตรูพืชให้กับพืชและผลิตผลพืช สำหรับส่งออกไปยังต่างประเทศ ทั้งนี้ การเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate ภายในประเทศ สมาชิกอาเซียน กรมศุลกากรมีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้ระบบ National Single Window (NSW) รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลดังกล่าว ร่วมกับกรมวิชาการเกษตร และประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ โดยการทดสอบหรือการเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate จะเสร็จสมบูรณ์ได้นั้น ต้องขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นสำคัญ	เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate กับประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นผลสำเร็จ	2566 - 2570	-	กศ. (กศก.)
	โครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์สินค้าประมง ผ่านระบบ National Single Window	กรมประมงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก นำผ่าน สัตว์น้ำและปัจจัยการผลิตซึ่งปัจจุบันบางกระบวนการจำเป็นต้องพัฒนาเข้าสู่รูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และพัฒนาให้สามารถรับคำขอลงจากจากระบบ National Single Window ในรูปแบบ Business to Government (B2G) ครบถ้วนทุกเอกสาร และเชื่อมโยงข้อมูลการรับรองสินค้าประมงทางอิเล็กทรอนิกส์กับ Asean Single Window (ASW) และประเทศคู่ค้าได้ ครบถ้วน ปรับปรุงให้รองรับกฎหมายและข้อกำหนดเพิ่มเติม รวมถึงการร้องขอเชื่อมโยงข้อมูล G2G จากหน่วยงานภาครัฐเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษให้สมบูรณ์ได้อย่างแท้จริง ดังนั้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย และอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ภายใต้แนวทางการดำเนินงานพัฒนา NSW ให้สามารถเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนกระบวนการนำเข้าส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ ลดระยะเวลา ลดเอกสาร และค่าใช้จ่ายทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ สร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการ ลดดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ และสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงาน ลดการปลอมแปลงเอกสารการรับรอง ทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการทำการค้ากับประเทศคู่ค้า	1. พัฒนาระบบออกหนังสือรับรองและใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์ 2. พัฒนาระบบรับคำขอแบบ B2G ของสินค้าสัตว์น้ำ ผ่านระบบ NSW 3. พัฒนาระบบการส่งข้อมูลการการรับรองไปยังระบบ NSW ให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลไปยังสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) Asean Single Window และประเทศคู่ค้า 4. พัฒนาระบบการรับข้อมูลการรับรองจากประเทศคู่ค้า ผ่านระบบ NSW และ Asean Single Window	2567 - 2569	20.0000	กษ. (กป.)
	โครงการการออกแบบและพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (ePhyto) ผ่านระบบ NSW	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้พัฒนาและนำระบบใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการค้าระหว่างประเทศกันมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและอาหาร รวมทั้งมีโครงสร้างข้อมูลใบสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phytosanitary Certificate) ที่สามารถแลกเปลี่ยนกับประเทศคู่ค้าผ่าน NSW ไปยัง e-Phyto Hub สอดคล้องเงื่อนไขการนำเข้าของประเทศปลายทาง และมาตรฐาน IPPC ซึ่งปัจจุบันไทยมีการค้าขายสินค้าพืช โดยเฉพาะผลไม้ร่วมกับจีนไม่ต่ำกว่า 100,000 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น การนำเทคโนโลยีมาช่วยอำนวยความสะดวกให้การค้าขายรวดเร็วขึ้นจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ยังเพิ่มความโปร่งใสให้กับคู่ค้าและป้องกันความเสียหายของข้อมูลในระหว่างการขนส่งด้วย	1. เพื่อปรับปรุงโครงสร้างข้อมูลใบสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phytosanitary Certificate) ให้เป็นระบบปัจจุบัน และสามารถแลกเปลี่ยนกับประเทศคู่ค้าได้ 2. เพื่อปรับปรุงการเชื่อมโยงแบบ ebXML gateway ให้สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับประเทศคู่ค้าผ่าน NSW ในรูปแบบ ephyto Hub, XMLgateway (Point to Point) 3. อำนวยความสะดวกด้านการค้าขายแดนให้มีความรวดเร็วขึ้น 4. ลดความเสียหายของข้อมูลในระหว่างการขนส่ง 5. ยกระดับประสิทธิภาพการบูรณาการข้อมูลร่วมกันระหว่างภาครัฐ 6. ลดการใช้กระดาษ	2566 - 2567	1.5000	กษ. (วก./มกอช.)
	โครงการการออกแบบและพัฒนาระบบการตรวจสอบย้อนกลับของใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto)	1. มีฐานข้อมูลแหล่งที่มาของสินค้าพืชและผลิตผลพืช (ฐานข้อมูล GAP) ที่ประสงค์ขอรับใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phytosanitary Certificate) 2. มีระบบตรวจสอบย้อนกลับ (e-Tracking) ของใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phytosanitary Certificate) ที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับระบบ National Single Window	1. เพื่อออกแบบและพัฒนาระบบการตรวจสอบฐานข้อมูลแหล่งที่มาของสินค้าพืชและผลิตผลพืช (ฐานข้อมูล GAP) ที่ประสงค์ขอรับใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phytosanitary Certificate) 2. เพื่อพัฒนาระบบการตรวจสอบย้อนกลับ (e-Tracking) ของใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phytosanitary Certificate)	2566 - 2567	1.5000	กษ. (วก.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา	วงเงิน	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์	ดำเนินงาน	(ล้านบาท)	
	โครงการดูแลระบบ (MA) ระบบใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์สุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate)	การดูแลระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Phytosanitary Certificate: e-Phyto) สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศคู่ค้า ผ่านช่องทาง National Single Window (NSW) ภายใต้การกำกับดูแลของกรมศุลกากรและ National Telecom โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนจะแลกเปลี่ยนผ่าน ASEAN Single Windows (ASW) Gate Way ส่วนประเทศนอกอาเซียนจะแลกเปลี่ยนผ่าน e-Phyto Hub	ดูแลระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ต่อเนื่อง	2566 - 2567	1.0000	กษ. (วท.)
	โครงการจัดเก็บสำรองข้อมูลการตรวจสอบศัตรูพืชเพื่อออกใบรับรองสุขอนามัยพืช บน Cloud Storage	พื้นที่จัดเก็บสำรองข้อมูลการตรวจสอบศัตรูพืชเพื่อออกใบรับรองสุขอนามัยพืช บน Cloud Storage จาก National Telecom ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเข้าปัจจุบัน (ในพื้นที่จัดเก็บร่วมกับระบบการควบคุมการนำเข้า) ไม่สามารถรองรับ (Performance) ปริมาณข้อมูลการตรวจสอบศัตรูพืช ตามเงื่อนไขการรับรองสุขอนามัยพืชให้กับสินค้าที่ผู้ประกอบการประสงค์จะขอใบรับรองสุขอนามัยพืช จึงจำเป็นต้องขอใช้บริการสำหรับการจัดเก็บข้อมูลการตรวจสอบศัตรูพืชสำหรับการออกใบรับรองสุขอนามัยพืช	เพื่อเข้าบริการพื้นที่จัดเก็บข้อมูลการตรวจสอบศัตรูพืชสำหรับรับรองสุขอนามัยพืชให้กับสินค้าที่มีความประสงค์เพื่อขอใบรับรองสุขอนามัยพืชแบบอิเล็กทรอนิกส์	2566 - 2567	4.0000	กษ. (วท.)
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ TAS-License เพื่อยกระดับบริการภาครัฐ	มกช. ได้เปิดให้บริการระบบยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ผลิต ผู้ส่งออก หรือผู้นำเข้า และการแจ้งการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตรตามมาตรฐานบังคับผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (TAS License) ให้แก่ผู้ผลิต ผู้ส่งออก และผู้นำเข้าสินค้าเกษตรตามมาตรฐานบังคับ ตั้งแต่ปี 2559 ปัจจุบัน ซึ่งมีผู้ประกอบการขอใบอนุญาตและแจ้งการนำเข้า-ส่งออกผ่านระบบ TAS License เพิ่มขึ้นทุกปี เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการยิ่งขึ้น ในปี 2564 มกช. จึงได้มีการมอบอำนาจให้หน่วยงานภาครัฐอื่นที่มีความพร้อม ดำเนินการออกใบอนุญาตผู้ผลิต ผู้ส่งออก หรือผู้นำเข้า และการดำเนินการกรณีใบอนุญาตสูญหายหรือชำรุด การย้ายสถานที่ทำการ และการเลิกประกอบกิจการ รวมถึงการรับแจ้งการนำเข้า/การส่งออก สำหรับมาตรฐานบังคับ และการดำเนินงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการควบคุม ติดตาม เฝ้าระวัง ตรวจได้ ประกอบกับการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่ายังมีประเด็นที่ต้องมีการพัฒนาเพิ่มเติมในการแก้อุปสรรคในการดำเนินงาน เช่น การใช้ใบรับรองมาตรฐานปลอมในการยื่นประกอบหลักฐานในระบบ TAS License เพื่อขอแจ้งการส่งออก การรายงานผลข้อมูลให้ทันกับสถานการณ์ การตรวจสอบย้อนกลับ เมื่อมีการร้องเรียนหรือได้รับแจ้งจากประเทศคู่ค้า และการเชื่อมโยงกับระบบ Citizen Portal/ Biz Portal เพื่อให้บริการประชาชน เป็นต้น ดังนั้น โครงการฯ สามารถรองรับภารกิจกรมอานาจให้หน่วยงานภาครัฐอื่น และมีระบบงานรองรับในการช่วยแก้ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นและกำกับดูแลสินค้าเกษตรผ่านระบบ TAS License เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	1. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของระบบ เพื่อรองรับต่อการมอบหมายของสำนักงานให้แก่หน่วยงานอื่นของรัฐบาลดำเนินงานผ่านระบบ TAS License ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพ การดำเนินงานตรวจสอบติดตามของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตรผ่านระบบ TAS License 3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อใช้ในการตรวจสอบการขออนุญาตและการแจ้งนำเข้าส่งออก ตลอดจนการรายงานผลการดำเนินงานภายใต้ระบบ TAS License ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 4. เพื่อเป็นประโยชน์ในการเข้าถึงข้อมูล การใช้งานระบบ ทั้งกับบุคลากร บุคคล และหน่วยงาน หรือองค์กรอื่นๆ	2566	3.5000	กษ. (มกช.)
	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	เพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW		2563 - 2566	24.3801	คค. (จท.)
	โครงการพัฒนาระบบรายงานการนำเข้าส่งออกสินค้าเกษตรตามพันธกรณีความตกลงระหว่างประเทศ (DFT-TRQ Report)	กรมการค้าต่างประเทศได้จัดทาระบบรายงานการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตรที่กรมการค้าต่างประเทศกำหนดให้ขออนุญาตในการส่งออกไปนอก และนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักร รวมทั้งสินค้าเกษตร 21 รายการ ที่ไทยได้ผูกพันมาตรการโควตาอัตราภาษี (Tariff Rate Quota: TRQ) ไว้กับองค์การการค้าโลก (WTO) และความตกลงการค้าเสรีอื่นๆ โดยกำหนด ให้มีหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิชำระภาษีตามพันธกรณีความตกลงระหว่างประเทศไปแสดงต่อกรมศุลกากรเพื่อประกอบการนำเข้า ประกอบด้วย 1.นมและครีมและเครื่องดื่มประเภทนมปรุงแต่ง 2.นมผงขาดมันเนย 3. มันฝรั่ง 4. หอมหัวใหญ่ 5. เมล็ดพันธุ์หอมหัวใหญ่ 6. กระเทียม 7. เมล็ดกาแฟ 8. ผลัดกันดั๊กแฟฟ 9. ชา 10.พริกไทย 11. ลำไยแห้ง 12. มะพร้าวและมะพร้าวฝอย 13. เมื่อนะพรวัวแห้ง 14. น้ำมันมะพร้าว 15. เมล็ดถั่วเหลือง 16. น้ำมันถั่วเหลือง 17. กากถั่วเหลือง 18. ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 19. น้ำมันปาล์มและน้ำมันเนื้ในเมล็ดปาล์ม 20. น้ำตาลทราย 21. ไหมดิบ ซึ่งระบบดังกล่าวได้มีการใช้งานมาระยะหนึ่ง และจำเป็นต้องทำการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อให้เท่าทันกับเทคโนโลยีปัจจุบัน ฯลฯ	1. เพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ประกอบการในการรายงานการนำเข้าส่งออกสินค้าเกษตร 2. เพื่อปรับปรุงระบบ DFT-TRQ Report ให้รองรับหลักเกณฑ์การบริหารการนำเข้าของแต่ละสินค้าในปัจจุบัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน 3. เพื่อพัฒนาระบบให้มีการพิสูจน์และยืนยันตัวตนของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามมาตรฐาน Digital ID 4. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการลดการใช้กระดาษและพื้นที่จัดเก็บเอกสาร	2566	3.0000	พณ. (คค.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา	วงเงิน	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์	ดำเนินงาน	(ล้านบาท)	
	แผนการพัฒนาระบบการกำกับดูแลการถือครองเชื้อโรคและพิษจากสัตว์	ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2548 ให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการของประเทศเพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากการติดต่อเพียงจุดเดียว กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์และกรมศุลกากรได้เชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการนำเข้า ส่งออก นำผ่าน ผ่านระบบ NSW ระดับ G2G ในการตรวจสอบใบอนุญาตทุกรายที่ปรากฏในใบอนุญาตกับข้อมูลการสำแดงในใบขนสินค้า โดยที่ผู้ประกอบการไม่ต้องยื่นใบอนุญาตมาประกอบการตรวจสอบปล่อยสินค้าตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 เป็นต้นมา ซึ่งข้อมูลเหล่านี้สามารถส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัยของประชาชนสมควรได้รับการดูแลความปลอดภัยของข้อมูลการบันทึกแหล่งครอบครองและการนำผ่านเชื้อโรคและพิษจากสัตว์	การบริการกับภาครัฐ ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ผ่านระบบ NSW มีประสิทธิภาพสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลาเป็นไปตามเจตนารมณ์ของการจัดตั้งระบบ National Single Window และการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service)	2566-2570	16.4000	สร. (กรมวิทย์ฯ)
	โครงการการใช้ประโยชน์จากข้อตกลง CBTA เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เช่น การเพิ่มเส้นทางการขนส่ง ปริมาณรถขนส่ง น้ำหนักบรรทุก กำหนดมาตรฐานของรถและคนขับให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน ^[3]	1. สนับสนุนข้อเสนอการลดขั้นตอนและเอกสารที่เกี่ยวข้องสำหรับการถ่ายลำ 2. เพิ่มเส้นทางให้ครอบคลุม และเพิ่มปริมาณรถขนส่งและมาตรฐานขนส่งรถบรรทุก ให้สอดคล้องกัน	1. ช่วยลดปริมาณเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินงานในพิธีการขนส่งต่างๆ 2. เพื่อปรับมาตรฐานการตรวจสอบสินค้าระหว่างประเทศ 3. อำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในพื้นที่ 4. การขนส่งของแต่ละประเทศเป็นไปในแนวทางและมาตรฐานเดียวกัน	2566 - 2570	-	สรท.
	โครงการจัดตั้งศูนย์ Common Control Area ตรวจสอบสินค้าร่วมกันระหว่าง 3-4 ประเทศในเส้นทางการมาถึงการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ทั้งด้านรถบรรทุก/รถไฟอุปกรณ์ขนถ่ายในท่าใหญ่ที่สำคัญ เช่น แม่สอด แม่สาย มุกดาหาร นครพนม ลาวบ่าว นongคาย บ้านคลองลึก สะเตา ^[3]	ผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศ ปรับปรุงกฎระเบียบให้สอดคล้องกันระหว่าง 3-4 ประเทศในเส้นทาง เช่น ใบขนเดียว 3-4 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม จีน) และพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในการให้บริการและอำนวยความสะดวกในบริเวณชายแดน	ลดกระบวนการในกิจกรรมการนำเข้าส่งออก ปรับลดต้นทุนในกระบวนการที่เกี่ยวข้อง ปรับมาตรฐานการตรวจสอบสินค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในพื้นที่ และลดขั้นตอนและเวลาในการส่งออกสินค้า	2566 - 2570	-	สรท.
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์	โครงการการเร่งรัดการกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติเพื่อควบคุมการนำเข้า การส่งออก และการนำผ่านของทุกหน่วยงานให้ครบถ้วน	หน่วยงานภาครัฐที่มีกฎหมาย/กฎระเบียบในการออกใบอนุญาต/ใบรับรอง เพื่อให้ผู้ประกอบการใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก จะต้องมีการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรและรหัสสถิติร่วมกับกรมศุลกากร และแจ้งให้กรมศุลกากรทราบเพื่อกำหนดในระบบคอมพิวเตอร์ กรมศุลกากรให้ผู้ประกอบการต้องแจ้งเลขที่ใบอนุญาต/ใบรับรองสำแดงในการจัดทำใบขนสินค้า	เพื่อเร่งรัดผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนตามพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติที่ทุกหน่วยงานควบคุม และหน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมการนำเข้า-ส่งออก นำผ่าน พิจารณาออก กฎ ระเบียบ ให้ครบถ้วนเพื่อกำหนดให้รายการสินค้าที่ควบคุมเป็นไปตามเฉพาะรายการที่ได้แจ้งไว้ในฐานข้อมูลสินค้าควบคุมเท่านั้น	2566 - 2570	-	กค. (กศก.)
	โครงการเร่งรัดการพัฒนาธุรกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วน	1. มติที่ประชุมคณะอนุกรรมการพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW) ครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2562 เรื่อง จุรรกรมการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ผ่านระบบ NSW ตามตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) กำหนดให้หน่วยงานที่มีกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ และยังไม่ได้พัฒนาระบบให้บริการโดยการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ที่ต้องพัฒนาเพิ่มเติม จัดทำแผนงานและ/หรือโครงการ เพื่อดำเนินการพัฒนาระบบงานเหล่านั้นให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์โดยเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW 2. มติที่ประชุมคณะอนุกรรมการพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW) ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2563 เรื่องแนวทางการผลักดันการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ผ่าน NSW เห็นชอบให้พัฒนาระบบให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ เฉพาะรายการธุรกรรม ที่ต้องใช้ข้อมูลประกอบใบขนสินค้าเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรเป็นรายครั้ง (Shipment)	เพื่อเร่งรัดผลักดันการพัฒนาธุรกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนสำหรับใช้ประกอบการผ่านพิธีการศุลกากร	2566 - 2570	-	กค. (กศก.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการการออกใบอนุญาต/ใบรับรองสินค้าประมงผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 เป็นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน ส่งผลต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการในบริเวณชายแดนเศรษฐกิจที่ติดประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งคาดว่าจะทำให้มีปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรไปยังประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นพืช ปศุสัตว์ และประมง ซึ่งจะส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจการค้าชายแดนขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดหนองคายมีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าสำคัญกับ สปป.ลาว เป็นจังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนกับ สปป.ลาว สูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ มีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าที่สำคัญกับประเทศจีนในอนาคต รองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาทรณรัฐประชาชนจีนและสาทรณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม เฝ้าระวังการนำเข้าส่งออกสัตว์น้ำ หรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ปัจจัยการผลิตและสินค้าเกษตรที่ผิดกฎหมาย เพื่อให้สินค้ามีคุณภาพได้มาตรฐาน และปลอดภัยต่อประชาชนผู้บริโภค	2567 - 2570	3.644	กษ. (กป.)
	โครงการพัฒนาระบบออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำอิเล็กทรอนิกส์	ปัจจุบันกรมประมงมีระบบขอหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำผ่านทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ออนไลน์ทั่วประเทศในการสนับสนุนงานบริการออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำเพื่อการส่งสัตว์น้ำออกนอกราชอาณาจักรสำหรับผู้ขอหนังสือรับรอง ซึ่งระบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานที่จำกัด ซึ่งโครงการฯ ประกอบด้วยการพัฒนา (1) การออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำให้สามารถรองรับการออกหนังสือรับรองแบบอิเล็กทรอนิกส์ ลดการใช้กระดาษ และลดโอกาสในการปลอมแปลงหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำ (2) การปรับปรุงระบบเพื่อรองรับความหลากหลายของข้อกำหนดใหม่ทางด้านการรับรองโรคในสินค้าสัตว์น้ำของประเทศคู่ค้าที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันและข้อกำหนดของประเทศคู่ค้าในอนาคต และ (3) เชื่อมโยงระบบเข้ากับฐานข้อมูลกลางของกรมประมง ซึ่งจะนำไปสู่การเชื่อมโยงระบบอื่นๆ ของกรมประมง และระบบของหน่วยงานอื่นๆ ในอนาคต เช่น Fisheries Single Window เป็นต้น ซึ่งจะสามารถดำเนินการออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำให้แก่ประชาชนผู้มาขอรับบริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพตามระยะเวลา 180 นาที่ต่อบันทึกที่กำหนดไว้ในคู่มือประชาชน ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวก พ.ศ. 2558 และเพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าสัตว์น้ำของประเทศไทยให้ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในตลาดการค้าสัตว์น้ำโลก	1. เพื่อพัฒนาระบบออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำอิเล็กทรอนิกส์โดยใช้เทคโนโลยีใหม่เพื่อรองรับการออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำแบบอิเล็กทรอนิกส์ 100% 2. เพิ่มความรวดเร็วและถูกต้องในการพิจารณาออกหนังสือรับรองฯ ตามข้อกำหนดใหม่ทางด้านการรับรองโรคในสินค้าสัตว์น้ำของประเทศคู่ค้า 3. เพื่อเชื่อมโยงระบบออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำอิเล็กทรอนิกส์กับระบบอิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ ทั้งภายในและภายนอกกรมประมงที่เกี่ยวข้องกับการรับรองสุขภาพสัตว์น้ำ 4. เพื่อเพิ่มความรู้ ความเข้าใจและทักษะในการใช้งานระบบออกหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่เจ้าหน้าที่ของกรมประมง 5. ลดการใช้กระดาษ และป้องกันปลอมแปลงหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์น้ำ 6. เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการส่งออกสัตว์น้ำของไทยและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดการค้าสัตว์น้ำโลก 7. เพื่อการทวนสอบความถูกต้องของข้อมูล และตรวจสอบย้อนกลับได้อย่างมีประสิทธิภาพ	2567	12.0000	กษ. (กป.)
	โครงการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรเพื่อลดการสูญเสีย	การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการอนุมัติหนังสือรับรองสุขอนามัยและส่งข้อมูลการรับรองสินค้าผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อมโยงกันระหว่างประเทศหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ National Single Window (NSW) เพื่อลดขั้นตอนการทำงาน และทำให้เกิดความสะดวก รวดเร็วในการตรวจสอบข้อมูลและตรวจปล่อยสินค้า กรมปศุสัตว์ได้ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องของการอำนวยความสะดวกในการส่งออก จึงได้พัฒนาโครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระบบ NSW ขึ้นมาให้บริการออกหนังสือรับรองสุขอนามัยสำหรับเนื้อสัตว์และผลิตภัณฑ์สัตว์ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์และระบบการเคลื่อนย้ายสัตว์และซากสัตว์ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Movement) ซึ่งการให้บริการออกหนังสือรับรองสุขอนามัยสำหรับเนื้อสัตว์และผลิตภัณฑ์สัตว์ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับประเทศคู่ค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งการพัฒนาาระบบดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า ให้ผู้ประกอบการได้รับการบริการที่ดีขึ้น ประหยัดเวลาและลดค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเอกสารและการเดินทางมาติดต่อที่หน่วยงานราชการ ทำให้สามารถเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางการค้ากับต่างประเทศและรองรับความต้องการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มที่	1. ปรับปรุงระบบยื่นคำขอและอนุมัติหนังสือรับรองสินค้าปศุสัตว์ส่งออกให้ทันสมัย สมบูรณ์มีประสิทธิภาพและรองรับรองรับการอนุมัติด้วยลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ 2. ปรับปรุงระบบจัดเก็บข้อมูลการส่งออกสินค้าปศุสัตว์ให้ทันสมัย ง่ายต่อการสืบค้น และสามารถนำไปใช้จัดทำข้อมูลสถิติหรือแนวโน้มการส่งออกได้ 3. พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลการตรวจสอบและรับรองสถานประกอบการให้สะดวกต่อการใช้งานและง่ายต่อการสืบค้น 4. พัฒนาระบบการออกหนังสือรับรองสินค้าปศุสัตว์ให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศคู่ค้าผ่านทางระบบ National Single Window (NSW) 5. เพื่อการพัฒนาระบบงานของกรมปศุสัตว์ ให้รองรับการบริการแบบ B2G สามารถเชื่อมโยงข้อมูล Health Certificate กับประเทศคู่ค้าผ่านระบบ National Single Window (NSW)	2566	17.3940	กษ. (ปศ.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการพัฒนาระบบการให้บริการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองการส่งออก – นำเข้าสินค้า ด้วยนวัตกรรมดิจิทัล	ใบอนุญาตและหนังสือรับรองการส่งออก – นำเข้าสินค้าเป็นเอกสารสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องนำไปใช้ประกอบการดำเนินพิธีการทางศุลกากรทั้งขาเข้าและขาออก ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินกระบวนการนำเข้า-ส่งออก จึงควรยกระดับการให้บริการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองฯ ด้วยนวัตกรรมดิจิทัล โดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อลดขั้นตอนลดการใช้ดุลยพินิจ ลดระยะเวลา และลดต้นทุนทางการค้าให้แก่ผู้ประกอบการไทย ซึ่งโครงการฯ มีความสอดคล้องตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมถึงแนวทางการการพัฒนาพิธีการศุลกากรกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	1. เพื่อพัฒนาระบบการให้บริการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองการส่งออก – นำเข้าสินค้า เป็นแบบ No Visit โดยผู้ประกอบการไม่ต้องเดินทางมาติดต่อขอรับบริการ ณ หน่วยงานให้บริการฯ 2. เพื่อเพิ่มศักยภาพ และเพิ่มผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่โดยการพัฒนากระบวนการให้บริการให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับเทคโนโลยีในปัจจุบัน และบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ 3. เพื่อยกระดับงานบริการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกับนโยบายรัฐบาล และพัฒนางานบริการโดยยึดหลักแนวคิด Citizen – Centric Government ในการดำเนินการ 4. เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรด้านบุคลากรเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีจำนวนจำกัดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ด้วยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้งานแทน	2566 - 2567	40.0000	พณ. (คต.)
กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ	โครงการตรวจบูรณาการป้องกันการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ	การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 เป็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน ส่งผลต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการในบริเวณชายแดนเศรษฐกิจที่ติดประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งคาดว่าจะทำให้มีปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรไปยังประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นพืช ปศุสัตว์ และประมง ซึ่งจะส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจการค้าชายแดนขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดหนองคายมีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าสำคัญกับ สปป.ลาว และเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนกับ สปป.ลาว สูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ มีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าที่สำคัญกับประเทศจีนในอนาคต รองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาทรณรัฐประชาชนจีนและสาทรณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม เฝ้าระวังการนำเข้าส่งออกสัตว์น้ำ หรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ปกป้องการผลิตและสินค้าเกษตรที่ผิดกฎหมาย เพื่อให้สินค้ามีคุณภาพได้มาตรฐาน และปลอดภัยต่อประชาชนผู้บริโภค	2567 - 2570	0.6200	กษ. (กป.)
	โครงการการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงเพื่อรองรับการพัฒนาสถานีรถไฟนาทาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ	การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนจะดำเนินการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศไทยของฝั่งไทยที่ย่านสถานีรถไฟนาทา (ตั้งอยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และห่างจากสถานีรถไฟหนองคายประมาณ 3.5 กิโลเมตร) บนพื้นที่ประมาณ 268 ไร่ โดยจะมีการจ้างที่ปรึกษาออกแบบโครงการที่มีการวางแผนร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางบก โดยจะมีระบบที่จำเป็นต่อการปฏิบัติของกรมศุลกากรด้วย เช่น อุโมงค์เอกซเรย์รถไฟ เป็นต้น ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 38 เดือน เพื่อให้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟนาทาสามารถปฏิบัติพิธีการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน ได้ทุกมิติของการขนส่งสินค้าจึงเห็นควรเตรียมการด้านกฎหมายโดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟนาทาสามารถปฏิบัติพิธีการดังกล่าวได้	เพื่อให้บริเวณย่านสถานีรถไฟนาทาสามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนได้ รองรับการเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ	2566 - 2570	-	กค. (กศก.)
	โครงการศึกษา ทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร	เพื่ออำนวยความสะดวกและปรับปรุงพิธีการศุลกากรผ่านแดน ถ้ายลำ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว กรมศุลกากรจึงต้องมีการทบทวนระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน ถ้ายลำ เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก	-	2566 - 2570	-	กค. (กศก.)
	โครงการลงพื้นที่หารือด้านประเด็นการค้าระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย และหน่วยงานรัฐด้านการเกษตรของ สปป.ลาว	สำนักงานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) เป็น focal point ด้านมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS Agreement) ขององค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งมีหน้าที่เจรจาเพื่อเปิดตลาด และเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาด้านมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารร่วมกับประเทศคู่ค้า อย่างไรก็ตาม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ร่วมลงนามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามารถระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนฉบับใหม่โดยฝ่ายไทยเสนอขอเปิดด่านหนองคายเพื่อขนส่งผ่านทางรางจำเป็นต้องลงพื้นที่หารือประเด็นสินค้าเกษตรร่วมกับภาครัฐของประเทศลาวในการขอความร่วมมืออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันและกัน	1. เพื่อเห็นภาพของระบบปฏิบัติการโลจิสติกส์ทางรางของท่าบก ธานีแล้ง (Thanalaeng Dry Port) และ เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (Vientiane Logistics Park) 2. เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่กระชับระหว่างภาครัฐไทยในฐานะผู้รับผิดชอบด้านการส่งออกสินค้า และภาครัฐลาวในฐานะผู้อำนวยความสะดวกในการนำสินค้าผ่านแดนไปยังจีน	2566	0.2000	กษ. (มกอช.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	แผนพัฒนาห้องปฏิบัติการเครือข่ายการวิเคราะห์คุณภาพและความปลอดภัยผลิตภัณฑ์สุขภาพ ในประเทศและรองรับงานด้าน	ในอนาคตสินค้าที่ผ่านด่านชายแดนมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเส้นทางการไหลเวียนของสินค้าจากประเทศจีน ที่จะมีส่วนสำคัญต่อห่วงโซ่อุปทานสินค้าต่าง ๆ ผ่านประเทศไทยและจำเป็นต้องมีการตรวจสอบและรับรองคุณภาพความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด โดยกระบวนการทางห้องปฏิบัติการ ที่มีคุณภาพ ความถูกต้อง เป็นที่เชื่อถือได้ สามารถเป็นมาตรฐานอ้างอิงในระดับนานาชาติ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาสมรรถนะห้องปฏิบัติให้สามารถรองรับปริมาณการส่งตรวจที่เพิ่มสูงขึ้นได้	ห้องปฏิบัติการเครือข่ายมีศักยภาพในการรองรับการตรวจวิเคราะห์สินค้าผ่านแดน(อาหารและผลิตภัณฑ์สุขภาพ) ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดได้ทันต่อสถานการณ์	2566 - 2568	83.7600	สธ. (กรมวิทย์ฯ)
กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรค การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	โครงการเร่งการดำเนินการตาม WTO TFA ในปฏิบัติ ตามไปในมาตรฐานเดียวกัน	1. การพัฒนาประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กรที่ดูแลด้านการค้า 2. ควบคุมการไหลเวียนของการค้าระหว่างประเทศ 3. ยกระดับการสื่อสารระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจได้ดียิ่งขึ้น 4. เพื่อสนับสนุนการใช้ระบบ Automation และ e-services	1. ลดความล่าช้าต่างๆที่มาจากระบบการทำงานของภาครัฐ 2. ระบบปฏิบัติการของศุลกากรสะดวกยิ่งขึ้น 3. ลดเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้า	2566 - 2570	-	สรท.
กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	โครงการศึกษา ทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่ เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร	เพื่อให้ระเบียบปฏิบัติและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร สอดคล้องกับมาตรฐานสากล กรมศุลกากรจึงจำเป็นต้องมีการทบทวนระเบียบปฏิบัติและมาตรการ ตามพันธกรณีความตกลงระหว่างประเทศและการพัฒนาการค้าโลก	เพื่อปรับปรุงระเบียบปฏิบัติและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรให้สะดวก รวดเร็ว ทันสมัย	2566 - 2570	-	กค. (กศก.)
	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพให้บริการเชื่อมโยงใบอนุญาต ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (License Per Invoice) ของ กรมวิชาการเกษตร ผ่านระบบ National Single Window: NSW	เพื่อให้การบริการใช้งานระบบการออกใบทะเบียนใบรับรอง ใบอนุญาต เพื่อประกอบการนำเข้า-ส่งออก และนำผ่านพืช ผลผลิตพืช และปัจจัยการผลิตทางการเกษตร ตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.2507 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ของกรมวิชาการเกษตรให้มีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองความต้องการ และเป็นการอำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นกรมวิชาการเกษตรจึงจำเป็นต้องดำเนินการวิเคราะห์ประสิทธิภาพ (Performance) การใช้งานระบบ และเพิ่มความสามารถในการใช้งานระบบ (Capacity Building) ของระบบใบรับรอง ใบอนุญาต ประกอบการนำเข้า-ส่งออก และนำผ่านพืช ผลผลิตพืช และปัจจัยการผลิตทางการเกษตร License Per Invoice	เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพและความสามารถในการทำงาน (Performance) ของระบบ และเพิ่มความสามารถในการใช้งานระบบ (Capacity Building) ให้กับผู้ใช้งานระบบ	2566 - 2567	2.0000	กษ. (วก.)
	การประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติคุ้มครอง ชากดักค้าบรรพ์ พ.ศ. 2551 และที่แก้ไขเพิ่มเติม	พระราชบัญญัติคุ้มครองชากดักค้าบรรพ์ พ.ศ. 2551 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายที่ผลบังคับใช้เกินกว่า 1 ปีซึ่งเข้าหลักเกณฑ์ เงื่อนไขในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 และได้รับข้อเสนอแนะจากคณะอนุกรรมการพัฒนากฎหมาย จึงจำเป็นต้องดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์ เพื่อนำไปสู่การยกเลิก ปรับปรุง หรือแก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งรวมถึงกระบวนการนำเข้าและส่งออกชากดักค้าบรรพ์ ผ่านกระบวนการ NSW ของกรมศุลกากรได้อย่างสมบูรณ์	เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองชากดักค้าบรรพ์ พ.ศ. 2551 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งข้อเสนอต่อการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ	2565 - 2566	1.5000	ทส. (ทร.)
	โครงการการวางระบบการกำกับดูแลการขนส่งวัสดุ กัมมันตรังสี เพื่อสนับสนุนภาคโลจิสติกส์อย่างยั่งยืน	วัสดุกัมมันตรังสีจัดเป็นวัตถุอันตรายประเภทที่ 7 ซึ่งประเทศไทยมีการขนส่ง นำเข้า หรือส่งออก เกิดขึ้นมากกว่า 2,000 เที่ยวต่อปี โดยในขั้นตอนการดำเนินการ มีหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ซึ่งมักก่อให้เกิดปัญหาด้านขั้นตอนและการใช้งานกฎระเบียบ มาตรฐานที่แตกต่างกัน ทั้งที่ซ้ำซ้อนและขัดแย้งกัน เพื่อให้ความปลอดภัย (Safety) และความมั่นคงปลอดภัย (Security) ในการขนส่งระหว่างประเทศและในประเทศ เป็นไปตามมาตรฐานสากล และสามารถส่งเสริมการค้าในกิจการด้านโลจิสติกส์ จึงควรมีการพิจารณาทบทวน กฎระเบียบ และกระบวนการกำกับดูแลของภาครัฐทั้งหมดให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้การกำกับดูแลมีการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม โดยไม่สร้างภาระต่อผู้ประกอบการภาคโลจิสติกส์ และเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการใช้ประโยชน์จากพลังงานนิวเคลียร์และรังสีในทางอ้อม	1. วิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์ของการกำกับดูแลการขนส่งวัสดุ กัมมันตรังสีตามพระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ พ.ศ. 2559 2. ทบทวนนโยบาย กฎระเบียบ และขั้นตอนการกำกับของประเทศ ให้สอดคล้องกับขอบเขตและทันสมัยตามมาตรฐานสากล 3. ส่งเสริมการบูรณาการของหน่วยงานรัฐเพื่อให้มีการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลที่ชัดเจนปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมกับทุกภาคส่วน และเกิดความสะดวกกับการดำเนินการขนส่งของผู้รับอนุญาต 4. รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาพัฒนาปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบแนวปฏิบัติ/คู่มือการขนส่งวัสดุ กัมมันตรังสี 5. เพื่อสร้างเครือข่ายหน่วยงานรัฐและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รองรับ กำกับดูแลการขนส่งวัสดุ กัมมันตรังสีมีประสิทธิภาพ 6. ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง ในการสนับสนุนด้าน ความปลอดภัยและความมั่นคงปลอดภัยการขนส่งวัสดุ กัมมันตรังสี	2566 - 2570	5.0000	อว. (ปส.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ แบบ High Cube / Car Carrier ^[3]	1. การปรับปรุงกระเปาะการขนส่งให้เป็นตามหลักสากล 2. ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นท่าเรือศูนย์กลางขนถ่าย (Transshipment Port) 3. เพิ่มโอกาสและปริมาณการส่งออกของผู้ประกอบการไทย	1. เพื่อประสิทธิภาพ ปริมาณสินค้า และลดต้นทุนในการขนส่งต่อเที่ยว 2. อำนวยความสะดวกให้เรือใหญ่สามารถถ่ายลำในประเทศไทยมากขึ้น 3. เพื่อให้ผู้ส่งออกของไทยมีตู้คอนเทนเนอร์ในการส่งออกสินค้าอย่างเพียงพอ 4. ลดปัญหาการไม่รับสินค้าที่ปลายที่สาเหตุมาจากคุณภาพตู้คอนเทนเนอร์	2566 - 2570	-	สรท.
	โครงการกำหนดมาตรฐานคุณภาพตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าแต่ละประเภทเพื่อการส่งออก ^[3]					
รวมทั้งสิ้น	30	โครงการ	241.3981 ล้านบาท			

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน	
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์				
4.การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)							
กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)	1. ส่งเสริมการพัฒนาเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) 2. พัฒนามาตรฐานการขนส่งยาและเวชภัณฑ์ที่มีความเหมาะสมกับบริบทการขนส่งสินค้าของประเทศไทย และสอดคล้องกับกฎระเบียบทั้งในประเทศและต่างประเทศ 3. พัฒนาแนวปฏิบัติสำหรับการขนส่งอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ (Food Delivery) ในด้านมาตรฐานความสะอาดและความปลอดภัยในการให้บริการ หมายเหตุ : มีแผนเสนองบประมาณปี 2567 งบประมาณอาจมีการเปลี่ยนแปลง			2567	25.0000	คค. (ขบ.)
	โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	1. พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย 2. พัฒนาและกำกับระบบการขนส่งสินค้าวัตถุอันตรายทางถนนของประเทศไทย 3. เกิดการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง 4. สร้างองค์ความรู้สำหรับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่เกี่ยวข้อง			2566	14.3811	คค. (ขบ.)
	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้ารองรับวิถีปกติถัดไป (Next Normal) และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนน	1. จัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับวิถีปกติถัดไป 2. เกิดการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชน 3. มีแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) สำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ			2566	11.3408	คค. (ขบ.)
	โครงการพัฒนาระบบการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย	1. จัดทำระบบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนน และการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย 2. พัฒนาศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล และแนวทางที่มีประสิทธิภาพด้านการขนส่งสินค้าอันตราย (DGSA) 3. ศึกษารูปแบบการขนส่งวัตถุอันตรายเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ หมายเหตุ : มีแผนเสนองบประมาณปี 2567 งบประมาณอาจมีการเปลี่ยนแปลง			2567	30.0000	คค. (ขบ.)
	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	1. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการ หมายเหตุ : มีแผนเสนองบประมาณปี 2567 งบประมาณอาจมีการเปลี่ยนแปลง			2567	67.0000	คค. (ขบ.)
	โครงการพัฒนาและยกระดับคุณภาพมาตรฐานการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเป็นที่ยอมรับระดับสากล	1. ปรับปรุงข้อกำหนด "มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)" ให้สอดคล้องกับแนวทางการขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2. จัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การสร้างการรับรู้และประชาสัมพันธ์มาตรฐานการขนส่งสินค้าทางถนนของ ขบ. 3. จัดทำสื่อการเรียนรู้แบบออนไลน์ (E-learning) ให้แก่บุคลากร ขบ. หน่วยตรวจประเมินอิสระ และผู้ประกอบการขนส่ง 4. เกิดความร่วมมือ (MOU) กับหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานภาคเอกชน 5. ร่างประกาศวิธีการกำกับ ดูแล ควบคุม เกี่ยวกับมาตรฐานการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ 6. สร้างผู้ตรวจประเมิน (Auditor) อย่างมีประสิทธิภาพ 7. ศึกษาแนวทางการผลักดันมาตรฐานให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล หมายเหตุ : มีแผนเสนองบประมาณปี 2567 งบประมาณอาจมีการเปลี่ยนแปลง			2567	20.0000	คค. (ขบ.)
	โครงการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร	เพื่อดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน การให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยผู้เชี่ยวชาญของที่ปรึกษานำเสนอมาตรการอนุรักษ์พลังงานด้านขนส่งเพื่อพิจารณาอนุมัติกรอบเงินที่จะได้รับการสนับสนุนการลงทุนจากโครงการในวงเงินสนับสนุนไม่เกินร้อยละ 30 ของค่าลงทุนรวมค่าติดตั้ง ประเมินผลการประหยัดพลังงานผู้เข้าร่วมโครงการ นำเสนอแผนงานการ	ส่งเสริมมาตรการอนุรักษ์พลังงานในการปรับเปลี่ยนปรับปรุงวัสดุและอุปกรณ์ด้านภาคขนส่งที่ช่วยประหยัดพลังงาน รวมถึงมาตรการด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยีการบริหารจัดการและโลจิสติกส์และลดภาวะการใช้พลังงานประมาณ 2.48 ktoe/ปี		2566 - 2570	94.0000	พง. (พพ.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการและการกำกับดูแลข้อมูลการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า	ประเทศไทยในปัจจุบันกำลังเข้าสู่การเปลี่ยนผ่านการใช้งานยานยนต์เครื่องยนตสันดาปภายในแบบดั้งเดิมสู่การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า อย่างไรก็ดี การพัฒนาแพลตฟอร์มเพื่อรองรับการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อนำไปวิเคราะห์ (Data Analysis) ยังไม่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการทำแพลตฟอร์มดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมทางด้านกาวิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งในส่วนของแพลตฟอร์มต้นแบบที่ทำการวิจัยนั้นได้มีการวางแผนทางให้สามารถรองรับการส่งข้อมูลจากยานยนต์ไฟฟ้าและเครื่องอัดประจุ นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาอัลกอริทึมในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับ ในด้านการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการอัดประจุและการควบคุมการอัดประจุ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาต่อในอนาคต	1. เพื่อออกแบบแพลตฟอร์มต้นแบบสำหรับการรวบรวมข้อมูลการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในรูปแบบของศูนย์ข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการและกำกับดูแลข้อมูลการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า (EV Data Center) ที่สามารถจัดเก็บข้อมูลที่เป็นทั้งในด้านคุณสมบัติทางกายภาพของยานยนต์ไฟฟ้า พฤติกรรมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า และพฤติกรรมการอัดประจุของเจ้าของยานยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรฐานเดียวกัน 2. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดลักษณะ รูปแบบ และมาตรฐานของข้อมูลที่ศูนย์ข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการและกำกับดูแลข้อมูลการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าจำเป็นต้องได้รับจากทั้งอุปกรณ์อัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า (EVSE) และเจ้าของยานยนต์ไฟฟ้า 3. เพื่อศึกษาข้อกำหนด/มาตรฐานของอุปกรณ์ การอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงการสื่อสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเกิดขึ้นของผู้รวบรวมยานยนต์ไฟฟ้า (EV aggregator) 4. เพื่อศึกษาเทคโนโลยีที่อาจถูกนำมาปรับใช้ร่วมกับยานยนต์ไฟฟ้าหรือกิจการพลังงานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการรองรับรูปแบบธุรกิจใหม่ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต	2565 - 2566	9.3134	พง. (สนพ.)
	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ มีภารกิจในการส่งเสริมผู้ประกอบการในธุรกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ผ่านกิจกรรมต่างๆ อาทิ การจัดงานแสดงสินค้าระดับนานาชาติ ได้แก่ งานแสดงสินค้าโลจิสติกส์ (TILOG - Logistix) การเสวนาที่เกี่ยวข้อง การจัดกิจกรรมเจรจาธุรกิจ (Business Matching) ระหว่างผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย/ต่างประเทศ และผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งผู้นำเข้าและส่งออก เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดให้ภาคธุรกิจบริการโลจิสติกส์	1. เพื่อส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยให้มีขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ระดับสากลและสามารถแข่งขันได้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ 2. เพื่อส่งเสริมและพัฒนาการรวมกลุ่มคลัสเตอร์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพด้วยการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ 3. เพื่อสร้างโอกาสในการขยายเครือข่ายธุรกิจโลจิสติกส์และการให้บริการไปยังต่างประเทศเพื่อสร้างรายได้ให้กับประเทศ 4. เพื่อส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้เป็นกลไกในการเชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม ภาคบริการและธุรกิจเกี่ยวเนื่องได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ปีต่อปี	-	พณ. (สค.)
	โครงการกิจกรรมเสริมสร้างศักยภาพธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยี	การแข่งขันในปัจจุบัน ธุรกิจต้องขับเคลื่อนด้วยดิจิทัล ทำให้ข้อมูลเป็นสิ่งสำคัญสำหรับองค์กรในการสร้างมูลค่าเพิ่ม และความได้เปรียบในการแข่งขัน ซึ่งหลายองค์กรยังเผชิญกับปัญหาข้อมูลยังขาดประสิทธิภาพ เช่น การเก็บข้อมูลไม่สมบูรณ์ ข้อมูลซ้ำซ้อนนำไปใช้งานไม่ได้ การจัดการข้อมูลที่ดี เข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็ว ช่วยเพิ่มความแม่นยำในการตัดสินใจทางธุรกิจ ส่งผลให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพมากขึ้น	เพื่อพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในการนำข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการข้อมูล การวางแผนธุรกิจ และศักยภาพการแข่งขันของธุรกิจ	2566 - 2570	5.2000	พณ. (พค.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา	วงเงิน	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์	ดำเนินงาน	(ล้านบาท)	
	โครงการพัฒนาและยกระดับการขนส่ง (Logistics) เพื่อส่งกำลังบำรุงด้านการป้องกัน ควบคุมโรคในภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุข	ในการป้องกันควบคุมโรคในภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขนั้น จำเป็นต้องมีการขนส่งยา และเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการป้องกันควบคุมโรคไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศอย่างเร่งด่วน ดังนั้น หากการขนส่ง ล่าช้า ไม่ปลอดภัย และไม่ได้มาตรฐานนั้น จะส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อยาและเวชภัณฑ์ เช่น ยา วัคซีน และวัสดุวิทยาศาสตร์บางชนิดจำเป็นต้องมีการรักษาอุณหภูมิให้คงที่ขณะทำการขนส่ง หากไม่เช่นนั้นอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อยาและเวชภัณฑ์ ส่งผลให้สูญเสียงบประมาณ และไม่เชื่อมั่นต่อระบบการป้องกันควบคุมโรคและภัยสุขภาพในภาวะฉุกเฉินของประเทศ ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดโครงการพัฒนาและยกระดับการขนส่ง (Logistics) เพื่อส่งกำลังบำรุงด้านการป้องกันควบคุมโรคในภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุข เพื่อสร้างมาตรฐานการขนส่งยาและเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการป้องกันควบคุมโรคในภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุข ให้เกิดประสิทธิภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย และถูกต้องตามหลักการ เพื่อสร้างคุณภาพในการป้องกันควบคุมโรคในภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขให้แก่ประชาชน	เพื่อให้หน่วยงานป้องกันควบคุมโรคพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ ได้รับ ยาและเวชภัณฑ์สำหรับการป้องกันควบคุมโรคในภาวะฉุกเฉินแก่ประชาชนที่มีคุณภาพ จากการขนส่งที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และทันทั่วทั้งที่	2566-2570	1.5000	สร. (คร.)
	โครงการพัฒนาและยกระดับการขนส่ง (Logistics) ในระบบบริการสุขภาพของสถานพยาบาลภาครัฐ	ในการให้บริการทางการแพทย์แก่ประชาชนนั้น จำเป็นต้องมีการขนส่งยาและเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการรักษา รวมทั้งการส่งต่อผู้ป่วยไปรับการรักษาที่อื่นด้วย ดังนั้น หากการขนส่ง/ส่งต่อ ล่าช้า ไม่ปลอดภัย และไม่ได้มาตรฐานนั้น จะส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อยาและเวชภัณฑ์ เช่น ยาบางชนิดจำเป็นต้องมีการรักษาอุณหภูมิในคงที่ขณะทำการขนส่ง หรืออาจเกิดความสูญเสียของผู้ป่วย ทำให้สูญเสียงบประมาณ และประชาชนเกิดความไม่เชื่อมั่นต่อระบบบริการสุขภาพภาครัฐ ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดโครงการพัฒนาและยกระดับการขนส่ง (Logistic) ในระบบบริการสุขภาพของสถานพยาบาลภาครัฐ เพื่อสร้างมาตรฐานการขนส่งทั้งภายในและภายนอกสถานบริการสุขภาพภาครัฐ ให้เกิดประสิทธิภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย และถูกต้องตามหลักการ เพื่อสร้างคุณภาพในการบริการทางการแพทย์ และความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ประชาชน	เพื่อให้ประชาชนได้รับยาและเวชภัณฑ์ที่มีคุณภาพ/ได้รับการบริการจากเครื่องมือทางการแพทย์ที่มีคุณภาพ จากการขนส่งที่ได้มาตรฐาน และทันทั่วทั้งที่ มีพาหนะที่ได้มาตรฐานในการขนส่งยาที่จำเป็นต้องมีการเก็บรักษาตามอุณหภูมิที่กำหนด	2566-2570	4.6000	สร. (สบส.)
	โครงการพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียดสูงและข้อมูลดาวเทียมระบุตำแหน่งเพื่อยกระดับการบริการติดตามโลจิสติกส์	สตอ. ได้มีการพัฒนาแพลตฟอร์มข้อมูลดาวเทียมวงโคจรระดับต่ำแห่งชาติ (Low Orbit Satellite Application Management Platform) โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ Data Providers/Data Developers/Data Input/ และ Users โดยจะสร้าง Smart Mobility ซึ่งเป็น Application Module เพื่อให้เกิดการลงทุนและใช้งานในเชิงพาณิชย์ รวมถึงมีการต่อยอดข้อมูลบนแพลตฟอร์มดังกล่าวคือ ซึ่งได้กำหนดแนวทางพัฒนาดังนี้ 1) การพัฒนา และออกแบบแผนที่ความละเอียดสูง ระบบจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ผลและการลงพื้นที่สำรวจเส้นทางสำหรับทดสอบ และใช้งานจริง เช่น ในพื้นที่ EECi (ศูนย์ทดสอบพาหนะไร้คนขับ) 2) การจัดทำระบบวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล เพื่อใช้รายงานผล สภาพแวดล้อมและเชื่อมต่อกับระบบควบคุม ติดตาม รายงานผลสถานะยานพาหนะ ที่ใช้ในการขนส่งและระบบติดตาม ใน Wall Room 3) การพัฒนาระบบแสดงผล Application Interface แก่ผู้บริการโลจิสติกส์ทั้งในส่วนพาหนะและ ส่วนของ Wall Room และ 4) การจัดอบรมเพื่อให้ผู้ประกอบการมาทดสอบและ Feedback การพัฒนาระบบเพื่อไปสู่การต่อยอดเชิงพาณิชย์	1. เพื่อส่งเสริม พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย ในการต่อยอดการใช้ข้อมูลบนแพลตฟอร์มบริการข้อมูลดาวเทียมวงโคจรระดับต่ำแห่งชาติ (Low Orbit Satellite Application Management Platform) 2. เพื่อส่งเสริมการวิจัย และพัฒนาต้นแบบ Digital Platform ที่ใช้ข้อมูลบนแพลตฟอร์มบริการข้อมูลดาวเทียมวงโคจรต่ำแห่งชาติ เพื่อเป็นแหล่งข้อมูลตั้งแต่ต้น เช่น ข้อมูลถนน 2 มิติ (2D Road Data) และข้อมูลแผนที่ความละเอียดสูง (HD Map) สำหรับการวางแผนการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดกระบวนการ	2566 - 2567	10.0000	อว. (สตอ.)
กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล	โครงการกิจกรรมยกระดับความเชื่อมั่นธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ด้วยมาตรฐานสากล	ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญในการเชื่อมต่อธุรกิจ ส่งต่อสินค้าถึงผู้บริโภค ซึ่งเป็นธุรกิจ ให้บริการที่มีขั้นตอนมากมาย จำเป็นต้องมีการควบคุมการทำงานเพื่อช่วยลดข้อผิดพลาดและเพิ่มผลผลิตการจัดส่ง การเลือกใช้ระบบมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับระดับสากล จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพธุรกิจและสร้างความมั่นใจให้กับผู้รับบริการได้	เพื่อสร้างศักยภาพและโอกาสทางการค้าธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีระบบการบริหารจัดการที่มีคุณภาพมาตรฐานสากล ISO 9001 สร้างความน่าเชื่อถือและได้รับการยอมรับจากผู้ให้บริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพิ่มความสามารถการแข่งขันในระดับสากล	2566 - 2570	11.1700	พณ. (พค.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	การยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยนำเกณฑ์มาตรฐาน 7 เกณฑ์ของรางวัล Excellent Logistics Management Award (ELMA) มาปรับใช้ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ขององค์กรส่งผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถพัฒนาศักยภาพสู่ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ และเตรียมความพร้อมรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน โดยส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใน 4 สาขา ได้แก่ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการคลังสินค้า ผู้ให้บริการตัวแทนในการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือตัวแทนออกของ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรทั้งนี้ รางวัล ELMA ถือเป็นรางวัลสูงสุดด้านการให้บริการโลจิสติกส์ของไทยรางวัลแรกและรางวัลเดียวที่ได้รับการยอมรับทั้งในประเทศและในระดับนานาชาติ	1. เพื่อสร้างมาตรฐานระดับสูงในการจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นสากลของผู้ประกอบการไทยและเสริมสร้างความน่าเชื่อถือในสายตาผู้ประกอบการต่างชาติ โดยมีรางวัล ELMA เป็นเครื่องหมายรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน 2. เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีโอกาสในการพัฒนาตนเองผ่านคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญผู้ทรงคุณวุฒิด้านโลจิสติกส์ 3. เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ และเป็นแบบอย่างให้แก่ผู้ประกอบการรายอื่น	ปีต่อปี	-	พณ. (สค.)
	โครงการการจัดการระบบใช้ความเย็นและการกระจายอุณหภูมิในระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างมาตรฐานรับรองการขนส่งพรีเมียมทางอากาศพรีเมียมทางอากาศ	สร้างระบบจำลองสภาวะอากาศสำหรับการขนส่งแบบใช้ความเย็นและผลิตผลเกษตรเทียมเพื่อความสะดวกต่อการศึกษาและวิจัยการจืดวางผลผลิตเกษตรที่นำเส่ง่าย พร้อมสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อทำนายอุณหภูมิที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง และแนวปฏิบัติสำหรับการรักษาคุณภาพระหว่างการขนส่งผลิตผลเกษตร พรีเมียมทางอากาศ เป็นการช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตผลทางการเกษตรของไทยให้สามารถส่งออกได้ในราคาที่สูงขึ้น	1. เพื่อพัฒนาดันแบบการจัดการระบบใช้ความเย็นและการกระจายอุณหภูมิสำหรับผลิตผลเกษตรนำเส่ง่ายในระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ 2. เพื่อพัฒนาแนวปฏิบัติ (guideline) สู่การสร้างมาตรฐานรับรองการขนส่งผลิตผลเกษตรพรีเมียมทางอากาศ	2565 - 2566	6.0000	อว. (บพข. สอวช.)
	โครงการระบบบรรจุภัณฑ์มาตรฐานสำหรับขนส่งและกระจายผลิตผลเกษตรมูลค่าสูงในโซ่อุปทานเย็นระดับภูมิภาคและนานาชาติ	พัฒนาดันแบบบรรจุภัณฑ์มาตรฐานสำหรับการขนส่งมะม่วงน้ำดอกไม้เพื่อการส่งออกทางอากาศที่มีประสิทธิภาพด้านการลดอุณหภูมิ และเก็บรักษาคุณภาพของมะม่วงน้ำดอกไม้ตลอดระยะเวลาการขนส่งในระบบใช้ความเย็น เพื่อให้ผู้ผลิตบรรจุภัณฑ์สามารถนําดันแบบที่พัฒนาขึ้นจากโครงการไปใช้ในการผลิตบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่งในระดับอุตสาหกรรม และเกษตรกรผู้ปลูกมะม่วงสามารถนําดันแบบบรรจุภัณฑ์ไปใช้ในการขนส่งและส่งออกเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน	1. เพื่อออกแบบและพัฒนาดันแบบบรรจุภัณฑ์กระดาศลูกฟูกสำหรับการขนส่งมะม่วงน้ำดอกไม้เพื่อการส่งออกทางอากาศเปรียบเทียบกับบรรจุภัณฑ์กล่องกระดาศลูกฟูกที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน 2. เพื่อออกแบบรูปแบบการจัดเรียงมะม่วงน้ำดอกไม้ในดันแบบบรรจุภัณฑ์ 3. เพื่อจำลองสภาวะของอุณหภูมิ และศึกษาและวิเคราะห์ประสิทธิภาพการหมุนเวียนอากาศเพื่อกระจายความเย็นสู่มะม่วงน้ำดอกไม้ในดันแบบบรรจุภัณฑ์ 4. เพื่อจำลองสภาวะเสมือนจริงในการขนส่ง และศึกษาและวิเคราะห์ประสิทธิภาพการหมุนเวียนอากาศเพื่อกระจายความเย็นสู่มะม่วงน้ำดอกไม้ในดันแบบบรรจุภัณฑ์ 5. เพื่อกำหนดคุณลักษณะที่สำคัญของวัสดุและดันแบบบรรจุภัณฑ์กระดาศลูกฟูกมาตรฐานสำหรับการขนส่งผลิตผลเกษตร	2565 - 2566	4.4800	อว. (บพข. สอวช.)
	โครงการการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมสู่เชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มศักยภาพและมาตรฐานการจัดการโซ่อุปทานในโซ่อุปทานสุขภาพของประเทศไทย	พัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ใช้ความเย็นสำหรับโซ่อุปทานสุขภาพของประเทศไทย โดยการบูรณาการระบบจัดการข้อมูลสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบสนับสนุนการตัดสินใจ ตั้งแต่การวิเคราะห์ลักษณะรูปแบบและการพยากรณ์ความต้องการ ระบบการติดตามควบคุม และการตรวจสอบย้อนกลับ รวมถึงการพัฒนาต้นนวัตกรรมอุปกรณ์การจัดเก็บเพื่อการรักษาอุณหภูมิและคุณภาพของผลิตภัณฑ์บนพื้นฐาน IoT เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์ ลดต้นทุนผลิตภัณฑ์ และลดต้นทุนความเสี่ยง	1. พัฒนาแผนการเพิ่มศักยภาพตลอดห่วงโซ่อุปทานสุขภาพของประเทศไทย โซ่อุปทานสุขภาพ ด้วยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม 2. พัฒนาแนวปฏิบัติมาตรฐานการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ควบคุมอุณหภูมิสำหรับผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์และสุขภาพ (Healthcare Products) 3. เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์และขนส่งสินค้าสินค้าควบคุมอุณหภูมิ	2565 - 2566	9.4000	อว. (บพข. สอวช.)
รวมทั้งสิ้น	18	โครงการ	323.3853 ล้านบาท			

ข้อเสนอโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
5.การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์						
กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ	โครงการการพัฒนาแผนที่นำทางสำหรับการขนส่งที่ชาญฉลาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	จากยุทธศาสตร์ด้านที่ตั้งของประเทศไทยที่เป็นจุดศูนย์กลางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันสูงในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง และเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจการค้า และการท่องเที่ยว และเชื่อมโยงผ่านกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านไปยังภูมิภาคต่างๆ ดังนั้นการส่งเสริมศักยภาพการพัฒนาเมืองชายแดน จึงมีความสำคัญทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมระหว่างประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศอาเซียน ได้แก่ บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และประเทศไทย จึงต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เป็นกระบวนสำคัญในการประสานประโยชน์ด้านการค้า การลงทุน และการบริการต่างๆ เพื่อพัฒนาศักยภาพเมืองชายแดนร่วมกันอย่างเหมาะสมและยั่งยืน เริ่มตั้งแต่การกำหนดทิศทางวิสัยทัศน์การเตรียมความพร้อมและการสร้างเสริมศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รองรับบริการเจริญเติบโตของเมืองชายแดนอย่างตามศักยภาพที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงบริบท และขีดความสามารถของเมือง ซึ่งกลไกสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน คือ การพัฒนาพื้นที่ด้านชายแดนที่เป็นปราการด้านการค้าที่สำคัญและจะนำไปสู่การพัฒนาศักยภาพทางการค้าและการบริการ ซึ่งต้องอาศัยความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งสาธารณะรองรับ รวมทั้งการลงทุน และการเจรจาต่อรองการค้า และเศรษฐกิจทั้งในระดับพื้นที่ และระดับภูมิภาคซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนทั้งในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน และในระดับนานาชาติ	1. เพื่อศึกษาความต้องการพัฒนาการขนส่งที่ชาญฉลาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 2. เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาการขนส่งที่ชาญฉลาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 3. เพื่อจัดทำแผนที่นำทางการพัฒนาสำหรับการขนส่งที่ชาญฉลาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	2566 - 2570	50.0000	อว. (วช.)
	โครงการพัฒนาการวิเคราะห์และทดสอบระบบรางรถไฟความเร็วสูง	ตามแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี M-MAP ประเทศไทยจะมีโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 2,132 กิโลเมตร ทำให้เกิดความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการพัฒนาความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานทางคุณภาพของประเทศด้านระบบรางสำหรับรถไฟความเร็วสูง (NQI-High Speed Rail system) เพื่อสนับสนุนการควบคุมคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์รถไฟความเร็วสูงที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และรวมถึงที่ผลิตโดยผู้ประกอบการในประเทศตามนโยบายส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนทดแทนการนำเข้า (Local content) ซึ่งประเทศไทยยังมีปัญหาการขาดแคลนบุคลากรเชี่ยวชาญและวิชาชีพรองรับระบบรถไฟความเร็วสูงจำนวนมาก ปัจจุบัน วว. กำลังดำเนินโครงการนำร่อง High Speed Rail Teaching Program เพื่อจัดทำหลักสูตรการเรียนการสอนด้านรถไฟความเร็วสูงและใช้ในการเรียนการสอนรายวิชาในระดับมหาวิทยาลัย โดยได้มีความร่วมมือกับภาครัฐและภาคเอกชนของจีนในการร่วมกันจัดตั้งศูนย์วิจัยร่วมไทย-จีนด้านรถไฟความเร็วสูง (Thailand - China Joint Research Center on High Speed Rail System) เพื่อส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงในสัญญา 2.3 และจัดทำมาตรฐานชิ้นส่วนรถไฟความเร็วสูง สนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนรถไฟความเร็วสูง (local content) ในประเทศไทย ซึ่งมีความจำเป็นในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการบำรุงรักษาระบบขนส่งทางรางให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและปลอดภัย เช่น เทคโนโลยีการบำรุงรักษาระบบรางแบบอัจฉริยะ (Smart Railway Maintenance) การติดตามและเฝ้าระวังสถานะของการใช้งานระบบรางและตัวรถได้แบบทันทีทันใด ลดการเสียโอกาสในการให้บริการ เกิดความปลอดภัยสูงสุด และลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น เทคโนโลยีเซ็นเซอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) และเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) เป็นต้น	1. เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานห้องปฏิบัติการทดสอบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ (High Speed Rail state key lab.) ที่ได้มาตรฐานมีความพร้อมให้บริการทดสอบสนับสนุนการควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์รถไฟความเร็วสูงในโครงการก่อสร้างในประเทศ และรองรับที่การถ่ายทอดเทคโนโลยีและผลิตภัณฑ์การผลิต local content ชิ้นส่วนรถไฟความเร็วสูงในประเทศที่สำคัญจำนวน 7 รายการที่อยู่ในรายการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากประเทศจีนในสัญญา 2.3 ได้แก่ 1) Sleeper/bearer/Plinth 2) Rail & joints 3) Fastening system 4) Switch & crossing 5) Wheel and bearing 6) Brake system 7) OCS structure & Pantograph 2. เพื่อสนับสนุนการสร้างมาตรฐานผลิตภัณฑ์รถไฟความเร็วสูงของประเทศ ทั้งการทดสอบ การวิจัยและการพัฒนาเทคโนโลยีการบำรุงรักษาระบบรถไฟความเร็วสูง 3. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนระบบรางไทยให้สามารถต่อยอดไปสู่การผลิตชิ้นส่วนรถไฟความเร็วสูงในประเทศที่สำคัญจำนวน 7 รายการในสัญญา 2.3 ได้ เพื่อทดแทนการนำเข้าและสามารถก้าวไปแข่งขันในตลาดภูมิภาค	2566	45.0000	อว. (วว.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการการพัฒนาเทคโนโลยีและการบริหารจัดการสำหรับระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล	ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางการค้าการลงทุน และเพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับประเทศ เพราะถือเป็นต้นทุนสำคัญของผู้ประกอบการทั้งอยู่ในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ จากรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย พบว่า ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ในปี 2561 ประเทศไทยได้รับการจัดให้อยู่ในอันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ซึ่งปรับตัวสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากปี 2559 และได้รับการจัดอยู่ในกลุ่ม Best Performer แต่ยังมีคะแนนอยู่ในอันดับสุดท้ายของกลุ่มด้วยเหตุดังกล่าว ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้รับความสำคัญและเป็นนโยบายเร่งด่วนของภาครัฐที่ต้องเร่งผลักดันให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย รวมทั้งมีอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องรองรับการขยายตัวของระบบดังกล่าว โดยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่พัฒนาและต่อยอด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพได้มาตรฐานสากล แข่งขันได้ และเชื่อมต่อกับเครือข่ายระดับภูมิภาคโดยใช้ผลงานวิจัย องค์ความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรม	1. พัฒนาและส่งเสริมกลไกการบริหารจัดการงานวิจัย เพื่อผลักดันให้มีการนำองค์ความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศ และสร้างความเจริญแก่ประเทศแบบบูรณาการ 2. ดำเนินกิจกรรมเผยแพร่งานวิจัยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล เพื่อสร้างเครือข่ายระหว่างนักวิจัยกับนักวิจัยรุ่นใหม่ ภาคธุรกิจ และอุตสาหกรรม 3. เพื่อติดตามและสนับสนุนโครงการวิจัยการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากลที่ได้รับทุนสนับสนุนให้ดำเนินงานครบตามเป้าหมายที่กำหนด 4. เพื่อกำหนดทิศทางงานวิจัยเพื่อผลิตองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล ที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ รวมถึงพัฒนาและกำหนดกรอบวิจัย	2566 - 2570	90.0000 หมายเหตุ : เฉพาะงบปี 2566 แบบ preceiling	อว. (สทสว.)
	โครงการการพัฒนาโครงข่ายระบบรางที่ทันสมัย เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าของประเทศ	ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรางได้รับความนิยมเนื่องจากต้นทุนในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ อย่างไรก็ดี ยังมีข้อจำกัดเรื่องความล่าช้า เส้นทางที่จำกัด ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าชำรุด รวมถึงการให้บริการ ดังนั้น การพัฒนาโครงข่ายระบบรางที่ทันสมัย จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ผลักดันอย่างเร่งด่วน เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเป็นการลงทุนสร้างเครือข่ายเศรษฐกิจและระบบการค้าระหว่างประเทศ สร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่ง	1. สนับสนุนการวิจัยเพื่อสร้างเทคโนโลยี หรือนวัตกรรมต่างๆ ที่ช่วยส่งเสริมและพัฒนาในอุตสาหกรรมระบบรางและเทคโนโลยีเกี่ยวเนื่อง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ตลอดจนใช้การผลิตและห่วงโซ่มูลค่า 2. พัฒนาคำร่วมมือระหว่างเครือข่ายนักวิจัยและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้โครงการวิจัยและสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมระบบราง เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม	2566 - 2570	60.0000 หมายเหตุ : เฉพาะงบปี 2566 แบบ preceiling	อว. (สทสว.)
	โครงการจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ	ระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยกำลังมีการขยายตัวและจะมีภาระเงินเติบโตอีกมากในระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทยพบว่าการสร้างระบบรถไฟแบบทางคู่เฟสที่ 1 จะแล้วเสร็จในปี 2566 และเฟสที่ 2 จะแล้วเสร็จในปี 2570 รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 8,000 กม. นอกจากนี้ รฟท. ต้องการเพิ่มความเร็วจากเดิมที่วิ่งประมาณ 60 กม./ชม. ไปเป็น 100-140 กม./ชม. ซึ่งการเพิ่มความเร็วของรถไฟจะนำไปสู่การเพิ่มอัตราการเกิดจุดบกพร่องบนผิวราง ถ้ารางไม่มีสมบัติเชิงกลที่ดีที่สามารถรองรับแรงกระทำในระหว่างรถไฟวิ่ง จะนำไปสู่ปัญหาการแตกหักเสียหายของชิ้นส่วนรางได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งแต่ละพื้นที่ในประเทศไทยพบว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรางรถไฟก็มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน ซึ่งเป็น Pain point ที่สำคัญเนื่องจากความเสียหายที่ต่างกันก็ต้องการแนวทางการแก้ไขและซ่อมบำรุงที่แตกต่างกัน การจัดทำร่างมาตรฐานด้านการซ่อมบำรุงทางรถไฟสำหรับพื้นที่ลาดชัน (สายเหนือ) จะทำให้ทราบรูปแบบและสาเหตุของความเสียหายของรางรถไฟ และนำไปสู่การกำหนดแนวทางป้องกันและมาตรการแก้ไขที่ถูกต้อง และยังสร้างขีดความสามารถด้านการประเมินและตรวจสอบความเสียหายของรางและเทคโนโลยีการซ่อมบำรุงทางรถไฟ ซึ่งเป็นส่วนสนับสนุนให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	1. เพิ่มขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีการซ่อมบำรุงทางรถไฟ การตรวจรางและอุปกรณ์ของรางที่มีประสิทธิภาพสูง 2. ลดการเกิดอุบัติเหตุและการปิดซ่อมบำรุงจนอวาระ ทำให้ความเชื่อมั่นในการใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นทั้งในด้านการปลอดภัยและความตรงต่อเวลา 3. หน่วยงานในพื้นที่ (รฟท.) มีทักษะและความรู้เพิ่มขึ้นจากการถ่ายทอดเทคโนโลยีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟในพื้นที่ลาดชัน	2566	20.4500	อว. (สวทช.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการกลไกการสิทธิและแนวโน้มอายุการใช้งานของชิ้นส่วนรางก่อนและหลังการซ่อม	ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หนุมานายที่ 5 ไทยเป็นประเทศการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ ด้วยการนำวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี นวัตกรรม มาจัดทำเป็นแพลตฟอร์มดิจิทัลที่มีข้อมูลจำเป็นสำหรับการซ่อมบำรุงรางรถไฟเชิงคาดการณ์ รวมถึงข้อมูลเชิงลึกด้านวัสดุ สภาวะการทำงานและความเสียหายของรางทั้งที่เกิดจากการสึกหรอและการกัดกร่อน นำไปสู่แนวทางการซ่อมบำรุงและพัฒนาเทคโนโลยีในการตรวจรางและอุปกรณ์ของราง ทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุและการปิดซ่อมบำรุงนอกเวลา ทำให้ความเชื่อมั่นในการใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นทั้งในด้านความปลอดภัยและความตรงต่อเวลาเพื่อการขนส่งทางรางมีความปลอดภัยและตรงต่อเวลามากขึ้น สร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการหันมาใช้งานขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายแผนแม่บทย่อยเรื่องการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น	1. เพื่อศึกษาโอกาสความเสียหายที่เกิดขึ้นของชิ้นส่วนระบบรางก่อนทำการซ่อม 2. เพื่อศึกษาโอกาสความเสียหายที่เกิดขึ้นของชิ้นส่วนระบบรางหลังทำการซ่อมด้วยการเชื่อมพอกและ Laser cladding 3. เพื่อคาดการณ์อายุการใช้งานของชิ้นส่วนระบบรางก่อนและหลังการซ่อมสำหรับเป็นข้อมูลในการวางแผนซ่อมบำรุงชิ้นส่วนระบบราง	2566	2.1805	อว. (มช.)
	โครงการสนับสนุน Supply Chain Innovation ราย Sector / Cluster ^[3]	1. เพื่อให้สิทธิประโยชน์ที่ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการแต่ละราย 2. เพื่อให้เกิดการพัฒนามูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าอย่างครบวงจร	1. สามารถกระจายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค 2. ยกระดับผู้ประกอบการไทยในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์	2566 - 2570	-	สรท.
	โครงการส่งเสริมการใช้ประโยชน์งานวิจัยและพัฒนาจากนักวิจัย มหาวิทยาลัย ผู้รับทุน สามารถขอใช้ประโยชน์และโอนสิทธิ์เป็นเจ้าของได้ แต่ต้องมีแผนการใช้ประโยชน์ที่ชัดเจน โดยกำหนดให้ผู้รับโอนงานวิจัยใช้ประโยชน์ จากค่าใช้จ่ายที่ชำระค่าลิขสิทธิ์ สามารถได้ incentive อาทิ การหักค่าใช้จ่ายทางภาษีได้ 200% ^[3]					
กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์	โครงการ Board of Investment (BOI) เพิ่มการสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมซ่อมและต่อตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้สายเรือและการต่อตู้สินค้าสำหรับรถไฟ	1. เพื่อสรวามมาตรการหรือนโยบาย รวมถึงสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมสำหรับการลงทุน 2. การลงทุนที่นำมาซึ่งเทคโนโลยีที่ทันสมัยจากต่างประเทศ 3. สนับสนุนการลงทุนของผู้ให้บริการซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศ ให้มีศักยภาพในการซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ให้รวดเร็วมากขึ้น และมีต้นทุนการซ่อมลดต่ำลง	1. ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย 2. สนับสนุนการลงทุนและลดภาระแก่ผู้ประกอบการ และการผลิต 3. อำนวยความสะดวกและปรับปรุงสภาพแวดล้อมการลงทุน	2566 - 2570	-	สรท.
	โครงการการศึกษา แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย					
กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์	โครงการแพลตฟอร์มพัฒนากำลังคนสมรรถนะสูงต่อการลงทุนของภาคผลิตและบริการ ^[2]	ระบบการผลิตและพัฒนากำลังคนที่ตอบโจทย์ความต้องการของภาคเอกชน และส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนากำลังคนระหว่างภาคการศึกษาและภาคอุตสาหกรรม	เพื่อผลิตและพัฒนากำลังคนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนและทิศทางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ	2565 - 2567	2.5000	อว. (สอวช.)
	โครงการพัฒนาบุคลากรตามนโยบายรัฐบาล กระทรวง และองค์กร/กิจกรรม พัฒนาความรู้ด้านภาษาต่างประเทศ	เนื่องจากการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน การสนับสนุนให้บุคลากรเข้าถึงการพัฒนาทักษะที่มีคุณภาพจึงมีความจำเป็น โดยส่งเสริมศักยภาพในการเรียนรู้ทั้งการเรียนรู้ด้วยตนเองและการเรียนรู้ที่จำเป็นต่อการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากรและรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต	เพื่อพัฒนาบุคลากรให้เป็นไปตามนโยบายและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีความแตกต่างกันในแต่ละปี	2566 - 2570	2.0000	กษ. (กยท.)
	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี	เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาบุคลากรพาณิชย์นาวีอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน ตลอดจนมีเกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพบุคลากรและสถาบันการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี (สอดคล้องนโยบายด้านหน้า ขของ รวค. นโยบายที่ 14 พัฒนาบุคลากรต้องพึ่งพา)		2567	15.0000	คค. (จท.)

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	การขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนย่อยของแผนแม่บท ข้อ 3.1 แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาที่ 9 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งสอดคล้องกับภารกิจของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานในการส่งเสริมและพัฒนาฝีมือแรงงานและศักยภาพของผู้ประกอบการ อันเป็นกำลังสำคัญที่จะขับเคลื่อนให้ประเทศมีความสามารถในการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	1. พัฒนาแรงงานใหม่ ผู้ว่างงาน(จบการศึกษาระดับปริญญาตรี) ด้านโลจิสติกส์ ให้มีรายได้ มีงานทำเพื่อรองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ 2. ยกระดับศักยภาพแรงงานและปรับเปลี่ยนทักษะ(Up-skill/ Re-skill) ด้านโลจิสติกส์ให้กับแรงงานใน สปก. และผู้ว่างงาน 3. พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะและสมรรถนะที่เป็นที่ต้องการของตำแหน่งงานที่ใช้ทักษะสูง ตำแหน่งงานรูปแบบใหม่ ตำแหน่งงานที่ต้องการสูงในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	2566 - 2570	49.3635	รง. (กพร.)
	โครงการศูนย์โลจิสติกส์จังหวัดสุโขทัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์	ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ทดสอบฝีมือแรงงานตามมาตรฐานกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน เพื่อยกระดับทักษะฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ นครพนม มุกดาหาร และจังหวัดกาฬสินธุ์เพื่อพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้มีทักษะการปฏิบัติงานทางด้านโลจิสติกส์ให้กับบุคลากรในสถานประกอบการให้มีความรู้ ความสามารถ และทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาแรงงานด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ การปฏิบัติงานภายในศูนย์โลจิสติกส์มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์คือการเป็นศูนย์ฝึกอบรมและทดสอบการปฏิบัติงานจำแนกออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ 1) ด้านการฝึกอบรมความรู้ด้านการปฏิบัติคลังสินค้าและความรู้ด้านการควบคุมสินค้าคงคลัง และ 2) สถานที่ทดสอบความสามารถในสาขาอาชีพการปฏิบัติการคลังสินค้าและความสามารถในการสาขาอาชีพผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง ซึ่งทั้ง 2 ส่วนจะเป็นศูนย์ฝึกอบรมความรู้และศูนย์ทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงาน ตามมาตรฐานกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน	1. เพื่อเป็นการสนองนโยบายการพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ในท้องถิ่นของจังหวัดสุรินทร์ นครพนม มุกดาหารและกาฬสินธุ์ 2. เพื่อการพัฒนาท้องถิ่น และการถ่ายทอดวิทยาการและทักษะด้านการปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ นครพนม มุกดาหารและกาฬสินธุ์รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียง และเป็นศูนย์กลางการประสานงานของเครือข่ายความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ของภาคีเครือข่ายเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านแรงงานโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	2566	1.5000	อว. (มรภ. สุรินทร์)
	โครงการให้ผู้ประกอบการสามารถลดหย่อนภาษีได้ 250% สำหรับการอบรมในหลักสูตรที่เป็นมาตรฐานสากล เช่น หลักสูตร LQSP ^[3]	1. ถ่ายทอดองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ 2. เพื่อเพิ่มบุคลากรในสายงานด้าน โลจิสติกส์	1. มีบุคลากรที่มีคุณภาพในการทำงานด้านโลจิสติกส์ 2. มีบุคลากรเพียงพอสำหรับตลาดแรงงาน 3. สามารถลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการ re-skill และ up-skill แรงงาน	2566 - 2570	-	สรท.
กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์	โครงการศึกษามูลค่าตลาดขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ของประเทศไทย ประจำปี 2569	ตลาดขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์เป็นธุรกิจที่มีความสำคัญต่อประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีการขยายตัวอย่างมากแม้ว่าจะอยู่ในช่วงการแพร่ระบาด COVID-19 ช่วยรองรับวิถีชีวิตรูปแบบใหม่ที่เริ่มใช้เทคโนโลยีดิจิทัลประกอบกับการขนส่งที่อำนวยความสะดวกมากขึ้น รวมทั้งการจัดส่งสิ่งของที่มีความจำเป็นทางด้านสาธารณสุขทั้งยาโรค วัคซีน เวชภัณฑ์ต่าง ๆ เป็นต้น ประกอบกับสหภาพสากลไปรษณีย์ (UPU) รวบรวมสถิติข้อมูลไปรษณีย์เพื่อจัดอันดับดัชนีบูรณาการของ UPU สำหรับการพัฒนายไปรษณีย์ (2IPD) ในปี 2564 ไทยอยู่ในอันดับที่ 30 ของโลก กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมมีการศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะนโยบายและแผนด้านไปรษณีย์จำเป็นต้องมีข้อมูลที่เป็นปัจจุบันจะช่วยให้การวิเคราะห์และจัดทำแผนเชิงนโยบายมีความสอดคล้องกับสภาพตลาด สามารถตอบสนองกับสภาวะธุรกิจและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงจึงได้จัดทำโครงการศึกษามูลค่าตลาดขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ ผลลัพธ์จากการดำเนินโครงการจะเป็นข้อมูลสถิติไปรษณีย์ของไทยให้ UPU รวมทั้งกำหนดกลยุทธ์ในการเตรียมความพร้อมจัดทำมาตรการรองรับ ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1. เพื่อให้มีข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมด้านอุปสงค์และอุปทานของตลาดขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์อย่างครบถ้วน จากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ 2. เพื่อส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการจัดทำข้อมูลตลาด ตลอดจนการพยากรณ์แนวโน้มเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีผลต่อตลาดขนส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ที่เป็นปัจจุบัน 3. เพื่อจัดทำเป็นข้อมูลให้แก่หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิจัย ประชาชนทั่วไป และ UPU สามารถนำไปใช้ประโยชน์ ประกอบกับกำหนดกลยุทธ์ในการเตรียมความพร้อมจัดทำมาตรการรองรับ ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง	2569	0.9800	ดศ.

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	โครงการหรือมาตรการสำคัญ			ระยะเวลา ดำเนินงาน	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงาน
	ชื่อโครงการ	หลักการและเหตุผล	วัตถุประสงค์			
	โครงการพัฒนาเครือข่ายและโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารข้อมูลด้านความมั่นคงปลอดภัยในการขนส่งวัสดุภัณฑ์อันตราย	วัสดุภัณฑ์อันตรายและวัสดุนิวเคลียร์ในการขนส่งอยู่ภายใต้ความเสี่ยงต่อการโจรกรรมและการก่อวินาศกรรมซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมในระดับสูง และเป็นบริเวณกว้าง ประเทศไทยจึงต้องมีมาตรการทางความมั่นคงปลอดภัยเพื่อป้องกันและรับมือจากเหตุทางความมั่นคงที่จะเกิดขึ้น การบูรณาการร่วมมือและสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านความมั่นคงปลอดภัย เช่น ข้อมูลของวัสดุภัณฑ์อันตราย ข้อมูลของภัยคุกคาม และข้อมูลการดำเนินการขนส่งระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านความมั่นคงปลอดภัยทางนิวเคลียร์และรังสี มีความสำคัญอย่างยิ่งในการวางแผนและกำกับดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยให้เกิดประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามข้อมูลเหล่านี้มีความอ่อนไหว ซึ่งจะต้องมีการจัดเก็บและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ การบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อวางโครงสร้างการสื่อสาร และใช้เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการควบคุมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความมั่นคงปลอดภัย จะสามารถช่วยให้มั่นใจได้ว่ามาตรการด้านความมั่นคงปลอดภัยในการดำเนินการกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของวัสดุภัณฑ์อันตรายมีประสิทธิภาพเพียงพอ	1. วิเคราะห์โครงสร้างและพัฒนาแผนผังการสื่อสารข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงปลอดภัยในกระบวนการโลจิสติกส์ของวัสดุภัณฑ์อันตราย โดยอยู่บนหลักการ Need to Know Basis 2. พัฒนาระบบสารสนเทศตามเทคนิคการติดตามวัสดุภัณฑ์อันตรายในระบบโลจิสติกส์ และการสื่อสารข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น ระบบฐานข้อมูล หรือการใช้เทคโนโลยี เช่น QR Code เพื่อบูรณาการข้อมูลวัสดุภัณฑ์อันตราย ตำแหน่ง สถานะ และค่าจากเทคนิคการวัดทางวิทยาศาสตร์อื่นๆ ที่สนับสนุนการติดตามวัสดุภัณฑ์อันตรายที่อยู่ในขั้นตอนกระบวนการทางโลจิสติกส์ทั้งหมด 3. วางระบบและลงทุนด้านเทคโนโลยี สำหรับการป้องกันทางกายภาพ สำหรับวัสดุภัณฑ์อันตรายในการขนส่งเพื่อสนับสนุนหน่วยงานภาคเอกชนผู้ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ของวัสดุภัณฑ์อันตราย และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านความมั่นคงปลอดภัยของวัสดุภัณฑ์อันตรายอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน 4. วางระบบและลงทุนด้านเทคโนโลยี สำหรับการตรวจจับวัสดุภัณฑ์อันตรายที่ไม่อยู่ในการกำกับดูแล เพื่อสนับสนุนการดำเนินการด้านศุลกากร อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน 5. ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ ในเรื่องของความมั่นคงปลอดภัยทางนิวเคลียร์และรังสี	2566 - 2570	20.0000	อว. (ปส.)
	โครงการการเพิ่มและปรับปรุงช่องทางติดต่อสื่อสารสำหรับผู้ประกอบการโดยใช้แอปพลิเคชันและเทคโนโลยีดิจิทัลสมัยใหม่	จากกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ประกอบการหรือใช้วัสดุและต้นกำเนิดรังสีบางประเภทต้องแจ้งต่อสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ในปัจจุบัน สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติได้ติดต่อสื่อสารกับผู้ประกอบการทางอีเมลและโทรศัพท์เป็นหลัก ซึ่งมีข้อจำกัดในหลายประการ เช่น จำเป็นต้องใช้คอมพิวเตอร์ซึ่งอาจไม่คล่องตัวหรือมีความซับซ้อน และอาจมีราคาสูง ซึ่งการใช้ Mobile Application เช่น LINE เป็นเทคโนโลยีดิจิทัลที่ได้รับความนิยม เพราะมีความสะดวกและการใช้บริการ LINE Official Account ร่วมกับ LINE Rich Menu จะเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการแจ้งผู้ประกอบการหรือใช้วัสดุหรือต้นกำเนิดรังสี และติดต่อสอบถาม	เพื่อให้ผู้ประกอบการที่ใช้โทรศัพท์มือถือสามารถโทรแจ้งการครอบครองหรือใช้ เพื่อติดต่อสอบถามได้สะดวก โดยการเพิ่ม Line Official Account ของสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ หลังจากนั้นผู้ประกอบการจะสามารถเข้าถึงบริการต่างๆ เช่น การแจ้งการครอบครองหรือใช้ การติดตามสถานะ การติดต่อสอบถามต่างๆ โดยใช้ LINE Rich Menu ร่วมกับ Auto Bot ซึ่งสามารถโต้ตอบได้ทันทีโดยอัตโนมัติ	2567 - 2569	0.6000	อว. (ปส.)
รวมทั้งสิ้น		19	โครงการ	209.5740 ล้านบาท		

หมายเหตุ

- [1] โครงการที่หน่วยงานเสนอเป็นโครงการพัฒนาที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)
- [2] โครงการสำคัญประจำปี 2566 ที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ปี 2566- ปี 2570) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2564
- [3] โครงการ/มาตรการสำคัญที่สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สทอ.) เสนอให้มีการดำเนินการและจะร่วมสนับสนุนหน่วยงานที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จ

ภาคผนวก 3

มติคณะรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๓๒๑๘๒



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์)
ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๑/๐๖๕ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ได้ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕ พร้อมมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ
ตามมติและรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพัฒนา
ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศตามขั้นตอนต่อไป

๒. เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

๓. เห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ (เรื่อง ผลการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑)
เพื่อบริหารจัดการให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ National Single Window
และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) [เดิม บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)]
ให้เหมาะสม

ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

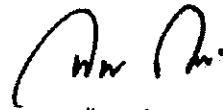
กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงแรงงาน
กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ได้เสนอความเห็นและข้อสังเกตไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามบัญชี
สำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ ลงมติรับทราบและเห็นชอบทั้ง ๓ ข้อตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ และให้กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม สำนักงานปรมาณ สำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นางประไพ คำสะกุล)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๒๓ (ฉัตรปรียา), ๑๕๓๓ (ปัทมรา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖ www.soc.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@soc.go.th (ke 06-12-65)

10/12/2565
๑๖.๑-๕๕

บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๒๔/๑๗๒๒๗ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต ๐๗๐๔/๑๖๓๐ ลงวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๕
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
ด่วนที่สุด ที่ อว (ปคร) ๐๒๑๓/๒๖๓๓๑ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ด่วนที่สุด ที่ กษ ๑๓๐๔/๔๗๑๔ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๓๘๒ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ด่วนที่สุด ที่ ดศ ๐๑๐๐.๔/๒๕๑๖๕
ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงแรงงาน ด่วนที่สุด ที่ รง ๐๒๐๑.๒/๓๕๖๙ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ด่วนที่สุด ที่ สธ ๐๒๐๙.๐๓/๔๑๓๘ ลงวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๕
๙. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๔๐๘/๑๔๒๐๓ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๑๐. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๙/๑๐๖ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๑๑. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๓/๔๐๕ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๑๒. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๑/๖๗๑๑
ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๑๓. สำเนาหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร. ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๒๐๐/๑๗๒ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๑๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ สกพอ ๑๐๐๓.๑/๖๕/๔๒๗๔
ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ
ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๘. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
๙. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๐. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
๑๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
๑๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๑๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
๑๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม
๑๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
๑๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๑๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๘. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๑๙. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๒๐. เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๒๑. เลขาธิการ ก.พ.ร.
๒๒. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๒๓. เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
๒๔. เลขาธิการคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๕๐๖/ ๑๗๒๗๗



กระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ ๖
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ ของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๔๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็น
ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี นั้น

กระทรวงการคลัง พิจารณาแล้ว เห็นว่า ผลการประชุมฯ ดังกล่าว สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และแนวทางการดำเนินงานตามการทบทวน
มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ
และพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของ NT ให้เหมาะสม ดังนั้น จึงเห็นพ้องกับผลการประชุมฯ
ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ โดยจะดำเนินการ
ตามมติที่ประชุมในส่วนที่เกี่ยวข้อง และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เพื่อนำเสนอ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาคำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำเนาถูกส่ง
ไปรษณีย์

(การส่งเอกสาร เสร็จสิ้น)
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
13 / 12 / 65

กรมศุลกากร

กองบริหารจัดการและพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูล การนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๖๗ ๖๘๔๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : Jaruyaypron_pu@customs.go.th



ที่ กค ๐๗๐๔/๑๖๓๐

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๕๐๐

๙ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ค่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงการต่างประเทศเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง
เรื่องผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ซึ่งสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
ความละเอียดถี่ถ้วนแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาแล้ว ไม่มีข้อขัดข้องต่อผลการประชุมคณะกรรมการ
พัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ หากสำนักงาน
สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะส่วนราชการเจ้าของเรื่อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่า
เหมาะสม สอดคล้องกับนโยบายและผลประโยชน์ของไทย สามารถปฏิบัติได้ภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย
ระเบียบ ข้อบังคับที่มีอยู่ในปัจจุบัน และพันธกรณีภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้
จัดสรรงบประมาณเพื่อการนี้ไว้แล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายคอง ปรมัตถวินัย)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

โทรศัพท์ ๐๒ ๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๔๓๓๒ (โทรสาร ๐๘๔ ๖๔๔ ๔๕๘๘)

โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๖๔๐

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ interecon04@mfa.go.th

นางสาวกษิณ

ปลัดสภ

นางสาวกษิณ (หญิงไทย)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

13 / 11 / 65

ด่วนที่สุด

ที่ อว (ปคร) ๐๒๑๓/๒๖๑๓๐



กระทรวงการอุดมศึกษา

วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

ถนนพระรามที่ ๖ ราชเทวี กทม. ๑๐๕๐๐

๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๕๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม พิจารณาแล้วเห็นควรรับทราบ ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ และเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

๑. การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การขนส่งทางรางของโครงการรถไฟจีน-ลาว ได้เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางขนาด มาตรฐาน (๑.๔๓๕ เมตร) และรางขนาด ๑ เมตร โดยได้จัดทำระบบรางขนานพร้อมด้วยระบบยกตู้สินค้า เพื่อเปลี่ยนถ่ายขบวนรถไฟจากรางมาตรฐาน สู่รางขนาด ๑ เมตร และจะเชื่อมต่อเข้าสู่โครงการข่ายทางราง ของประเทศไทยซึ่งเป็นรางขนาด ๑ เมตร จึงควรพิจารณาในส่วนของบริษัทสภาพของทางรถไฟ (Railway track) ของประเทศไทยที่ต้องรองรับน้ำหนักเทียบเท่ากับขบวนรถขนส่งสินค้าจากประเทศจีน โดยที่ผ่านมา การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการเดินรถ การก่อสร้าง และการซ่อมบำรุงทางรถไฟของประเทศไทย อยู่ภายใต้ ข้อจำกัดของการเดินรถที่เป็นรถไฟสำหรับการโดยสารของผู้คนมากกว่าการขนส่งสินค้า แต่เมื่อบริบทของ การขนส่งทางรางในยุคต่อไปต้องสนองตอบต่อการขนส่งสินค้าทางรางเป็นหลัก เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของ การลดต้นทุนด้านการขนส่งของประเทศไทย ทำให้เป็นที่น่ากังวลเรื่องประสิทธิภาพของทางรถไฟว่าจะสามารถ รองรับน้ำหนักจากการขนส่งได้ในระดับที่ยังรักษาระดับการให้บริการ ตามที่คาดหวังไว้ได้หรือไม่ เนื่องจาก น้ำหนักจากการบรรทุกสินค้ามีน้ำหนักที่มากกว่าน้ำหนักจากผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญ ย่อมส่งผลกระทบต่อ ประสิทธิภาพการให้บริการและรอบของการซ่อมบำรุงที่จะต้องเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านทางราง เป็นเรื่องที่แทบไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และย่อมอยู่นอกเหนือประสบการณ์ทางด้านวิศวกรรมของประเทศไทย และการขยายโครงข่ายระบบรางของประเทศไทย บนพื้นฐานของระยะห่างรางขนาด ๑ เมตรนี้ ไม่ได้มีการพัฒนาจากการทำวิจัยและพัฒนาอย่างเป็นระบบเหมือน ในประเทศที่พัฒนาแล้วกระทำกัน ด้วยเห็นผลดังกล่าวจึงอาจจะต้องตระหนักถึงการซ่อมบำรุงที่จะต้องมากขึ้น

/ตามน้ำหนัก ...

ตามน้ำหนักบรรทุกที่เพิ่มมากขึ้น สิ่งนี้อาจจะกระทบต่อระดับการให้บริการในอนาคต ดังนั้นจึงควรให้น้ำหนักกับการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เข้าใจถึงประสิทธิภาพของทางรถไฟ ภายใต้น้ำหนักบรรทุกที่จะขนส่งมาจากประเทศจีน เพื่อวางแผนการซ่อมบำรุงทางรถไฟ ให้สามารถรักษาระดับการให้บริการตามเป้าหมายที่กำหนดได้

๒. (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๒.๑ เป้าหมายและตัวชี้วัด

๒.๑.๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

เป้าหมายและตัวชี้วัดรวมของแผนปฏิบัติการฯ จัดเป็นเป้าที่ท้าทายอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาถึงผลการดำเนินงานปีล่าสุดที่ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ร้อยละ ๑๔ ดังนั้นการจะดำเนินการให้ได้ตามเป้าที่ระบุในปี ๒๕๗๐ จำเป็นต้องมีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน และครอบคลุมในทุกมิติ ไม่เพียงแต่เฉพาะด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่จะต้องครอบคลุมไปถึงการพัฒนากระบวนการปฏิบัติการอำนวยความสะดวก และการลดอุปสรรคในข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าได้

๒.๑.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา

๑) ตามแนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่กำหนดเป้าหมายให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง โดยมีค่าเป้าหมาย คือ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เฉลี่ยร้อยละ ๗ นั้น มีความท้าทายอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาจากค่าฐานในปัจจุบันที่ไม่เกินร้อยละ ๒ มาตลอด ถึงแม้ว่าภาครัฐจะมีการลงทุนระบบรถไฟทางคู่ไปมากแล้ว และมีการจัดโครงสร้างหน่วยราชการที่กำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานระบบราง (กรมการขนส่งทางราง) แต่ก็ยังมีความล่าช้าในการออกพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง และมีความไม่ชัดเจนเรื่องแนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว

๒) ตามแนวทางการพัฒนาที่ ๕ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ ที่กำหนดเป้าหมายให้ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้เชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น โดยมีค่าเป้าหมาย คือ จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้เชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นทุกปี นั้น ควรพิจารณา ดังนี้

๒.๑) ควรพิจารณารูปแบบการนำผลงานไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบของการร่วมลงทุน หรือการลงทุนการวิจัยในรูปแบบแผนงานขนาดใหญ่ หรือร่วมแบบการส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรมความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและเอกชน (Public-Private Partner : PPP) เนื่องจากการลงทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศเป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หากสามารถทำการวิจัยและนวัตกรรมเพื่อไปใช้ในการพัฒนาได้ตรงตามความต้องการของประเทศได้

๒.๒) ควรพิจารณาเพิ่มและให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมในรูปแบบ Green logistics ผลกระทบของมลพิษที่เกิดจากการขนส่งต่อธรรมชาติ เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของห่วงโซ่อุปทาน และเพื่อพัฒนากิจกรรมการขนส่งและห่วงโซ่อุปทานที่ยั่งยืน ทั้งนี้ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการ Green Logistics สามารถทำได้หลายมุมมอง การใช้พลังงานสะอาด พลังงานทางเลือก การเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการโลจิสติกส์โดยใช้เทคโนโลยี การปรับเส้นทางขนส่งให้เหมาะสม บรรจุภัณฑ์ที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการสร้างเครือข่ายองค์กรที่เชื่อมต่อกันด้วยบริการโลจิสติกส์

๒.๓) ควรพิจารณาเพิ่มตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่มีความชัดเจนมากขึ้น (นอกเหนือจากจำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์) เช่น เพิ่มตัวชี้วัดเป็นจำนวนต้นแบบที่มีระดับความพร้อมทางเทคโนโลยี (Technology Readiness Level, TRL)

หรือจำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่ร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานใช้ประโยชน์ผลงานวิจัย ซึ่งจะทำงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสามารถพัฒนาได้อย่างครบขั้นตอน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ มีผู้ใช้งานวิจัยมาร่วมพัฒนาตั้งแต่เริ่มการวิจัยและพัฒนา ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่พัฒนาโดยคนไทยตั้งแต่เริ่มต้นและส่งเสริมให้งานวิจัยได้ถูกใช้ประโยชน์ เนื่องจากผู้ใช้งานจริงเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มดำเนินการ

๒.๒ แนวทางการพัฒนา

๒.๒.๑ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หน่วยงานกำกับควรกำหนดหรือมีมาตรการจูงใจให้เอกชนจัดหาตัวรถจักร ตู้ขบวน แคร่พ่วง ที่ผลิตโดยใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นลำดับแรก เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนระบบรางภายในประเทศ (Local Content) และควรกำหนดให้มีการดำเนินการทดสอบผลิตภัณฑ์/ล้อเลื่อนที่จัดหาโดยเอกชน โดยใช้หน่วยงานหรือห้องปฏิบัติการในประเทศได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 17025 เพื่อส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและยกระดับขีดความสามารถในการทดสอบรับรองของห้องปฏิบัติการระบบรางในประเทศไทย

๒.๒.๒ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

ควรกำหนดให้มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการตรวจวัดน้ำหนักการขนส่งสินค้าทางรางแบบระบบอัตโนมัติ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการเดินรถของเอกชน ซึ่งจะช่วยให้การคิดค่าใช้รางเป็นรายเที่ยวตามน้ำหนักสินค้าที่ขนส่งจริงมีความถูกต้องแม่นยำและเป็นธรรมต่อผู้เดินรถเอกชน นอกจากนี้เทคโนโลยีดังกล่าวยังสามารถช่วยลดความเสี่ยงต่อรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่อาจเกิดความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด หรือหัวรถจักร/ตู้ขบวน/แคร่พ่วง ของเอกชนที่อาจเกิดความบกพร่องจากการใช้งานเดินรถอย่างต่อเนื่อง และเทคโนโลยีตรวจวัดน้ำหนักการขนส่งสินค้าทางรางนั้น ควรเป็นเทคโนโลยีที่สามารถพัฒนาในประเทศ เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนระบบรางภายในประเทศ (Local Content)

๒.๒.๓ แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

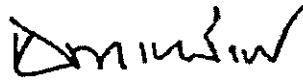
ควรพิจารณาแบ่งการพัฒนาและส่งเสริมสำหรับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ และ SMEs ซึ่งมีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ต่างกันอย่างมาก ในกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการมีความสามารถในการลงทุนทั้งในด้านเทคโนโลยีวิจัยและนวัตกรรม ขณะที่ในกลุ่ม SMEs อาจจะมีเพียงบางรายเท่านั้นที่สามารถแบ่งปันผลกำไรมาลงทุนลักษณะนี้ได้ จึงควรมีแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนากลุ่มหลังนี้ เพื่อให้สามารถยกระดับความสามารถของผู้ให้บริการได้ทั้งระบบ นอกจากนี้ การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี ในประเด็นศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ควรพิจารณาการส่งเสริมการผลิตเทคโนโลยีที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาผู้ประกอบการ Logistics Service Provider (LSPs) ภายในประเทศ เพื่อลดต้นทุนการเข้าถึงเทคโนโลยีของผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็ก โดยมีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการส่งเสริมอย่างเหมาะสม

๒.๓ หัวข้อ ๔.๒ การประเมินผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล (หน้าที่ ๓๘) และหัวข้ออื่นที่เกี่ยวข้อง ควรมีรายละเอียดเพิ่มเติมในการพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานตามมาตรฐาน

- ๕ -
ที่เกี่ยวข้องกับวิชาชีพ รวมถึงการสร้างหรือกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องในประเทศโดยให้สอดคล้องและอ้างอิง
กับมาตรฐานสากล รวมถึงการมีกลยุทธ์ในการพัฒนาบุคลากรในหลายรูปแบบตามวิชาชีพ เช่น การพัฒนาบุคลากร
ในระดับปฏิบัติการ เช่น แรงงานผู้ซ่อมแซมชิ้นส่วนระบบการขนส่ง วิศวกรผู้ควบคุมงานซ่อมแซม เป็นต้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายเอนก เหล่าธรรมทัศน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

คณาจารย์

ปลัดสภา

นางสาวปัทมา เก่งไถยา

สำนักบริหารงานทะเบียนและแผน

13 / 12 / 65

สำนักงานปลัดกระทรวงฯ

โทร ๐ ๒๓๓๓ ๓๙๖๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ cplo@mhesi.go.th

ด่วนที่สุด

ที่ กษ ๑๓๐๔/๕๗๖๕



กระทรวงพาณิชย์และสหกรณ์

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๒๐๐

๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงพาณิชย์และสหกรณ์ เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน ประเด็นผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงพาณิชย์และสหกรณ์ มีความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕ และเห็นควรเร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามมติที่ประชุม

๒. เห็นชอบต่อ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยจะผลักดันเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา คือ ดันทุ่นโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่ออุตสาหกรรมเกษตร ๓ - ๕ ต่อปี ด้วยแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ อาทิ การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าตลอดโซ่อุปทานด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร การสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การพัฒนาด่านตรวจพืช ประมง ปศุสัตว์ เพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตรระหว่างประเทศ เป็นต้น และการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งดำเนินการร่วมกับกรมศุลกากร อย่างไรก็ตาม ในส่วนของโครงการสำคัญภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการดังกล่าว เห็นควรให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ ร่วมกันพิจารณาจัดลำดับความสำคัญเพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถขับเคลื่อนโครงการในระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้ตรงตามเป้าหมายและสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์และสหกรณ์

นางสาวกัญญา

ปลัด

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

โทร. ๐ ๒๕๗๔ ๑๗๕๓

โทรสาร ๐ ๒๕๗๔ ๒๘๑๕

E-mail logistics.oae@gmail.com

(นางสาวกัญญา ถึงนาย)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

๑๖ / ๑๒ / ๖๕

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/ ๓๘๒



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔
ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงพาณิชย์พิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงพาณิชย์พิจารณาแล้วขอเรียนว่า ไม่ขัดข้องต่อผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ โดยจะขับเคลื่อนและผลักดันการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจหลักของกระทรวงพาณิชย์ตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ดังนี้

๑. การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ลาว) กระทรวงพาณิชย์เห็นด้วยที่จะเร่งรัดให้หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ พร้อมสรุปความคืบหน้าการดำเนินการรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทราบตามขั้นตอนโดยเฉพาะการปรับปรุงกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าและผู้โดยสาร พร้อมเร่งรัดเตรียมความพร้อมอุปกรณ์ยกขนสำหรับปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อการขนส่งต่อเนื่อง และสนับสนุนให้การขนส่งทางรางมีต้นทุนโดยรวมที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นต่อไป

๒. ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยในขณะนี้กรมการขนส่งทางรางอยู่ระหว่างหารือกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพิ่มเติมในประเด็นดังกล่าว ซึ่งหากมีความคืบหน้าเพิ่มเติมเป็นประการใดแล้วจะมอบหมายให้กรมการขนส่งทางรางรายงานให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศทราบตามขั้นตอนต่อไป

๓. การชะลอการบังคับให้ท่าเรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงท่าเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) การผ่อนผันการรับตู้สินค้าและตู้สินค้าเปล่า ณ ท่าเทียบเรือ A ซึ่งกระทรวงพาณิชย์จะดำเนินการเร่งรัดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยพิจารณาแนวทางการดำเนินงานบริหารจัดการขนส่งสินค้าภายในท่าเทียบเรือ A อย่างเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งคาดว่าจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และสามารถบริหารจัดการการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายตู้สินค้าให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลให้มีต้นทุนอัตราค่าการที่ที่เหมาะสมและสามารถแข่งขันได้ต่อไป

๔. (ร่าง)...

๔. (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยจะดำเนินการมอบหมายหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมร่วมกันขับเคลื่อนและผลักดันแผนงาน/โครงการ ภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมต่อเนื่อง เชื่อมโยงทั้งประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ทั้งนี้ ขอให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และหลักธรรมาภิบาล อย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๒๘ (ศิริรัตน์)

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : logisticsplan@otp.go.th

นางสาวกัญญา

ปลัดท

(นางสาวกัญญา เก่งกล้า)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

13 / 12 / 65

ด่วนที่สุด

ที่ ดศ ๐๑๐๐.๔/๒๕๖๖๕



กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา
อาคารรัฐประศาสนภักดี ถนนแจ้งวัฒนะ
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐

๖ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง การพิจารณาผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งและบริการของ
ประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔
ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ
และสังคมเสนอความเห็นเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งและบริการ
ของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมพิจารณาแล้ว ไม่ขัดข้องต่อผลการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ตามที่
กบส. เสนอ เนื่องจาก (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖
- ๒๕๗๐ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับแผนระดับ ๒
ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล และ
สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ หมายความว่า ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการ
ลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และการทบทวนมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑
เกี่ยวกับการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างไรก็ตามกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ
และสังคมมีความเห็นเพิ่มเติมว่า เห็นควรให้ บมจ. โทรคมนาคมแห่งชาติ เป็นผู้ดำเนินการให้บริการระบบ NSW
ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ต่อไป เนื่องจาก บมจ. โทรคมนาคมแห่งชาติ
ได้มีการลงทุนในระบบ และมีการให้บริการระบบดังกล่าวไปแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัยวุฒิ ธนาคมานุสรณ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

สำนักงานปลัดกระทรวงฯ

โทร. ๐ ๒๓๔๑ ๖๔๔๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@mdes.go.th

ธันวาคม ๒๕๖๕

ปลัดฯ

(นางสาวปัทมา เก่งใจ)

หัวหน้าทีมกระบวนนโยบายและแผน

15 / 12 / 65

ความที่ดู
ที่ รง ๐๒๐๑.๒/ ๘๕๖๕



กระทรวงแรงงาน
ถนนมิตรไมตรี ดินแดง
กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐

๒ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่สี่ ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงแรงงานพิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ของคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงแรงงานพิจารณาแล้ว ไม่ขัดข้องต่อผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ตามที่คณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ เนื่องจากเป็นการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติ กบส. และกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้า การบริการ การลงทุน และทางเชื่อมคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ทั้งนี้ โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เป็นการขับเคลื่อนเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งสอดคล้องกับภารกิจของกระทรวงแรงงานในการส่งเสริมและพัฒนาฝีมือแรงงานและศักยภาพของผู้ประกอบการ อันเป็นกำลังสำคัญที่จะขับเคลื่อนประเทศให้มีความสามารถในการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งยกระดับทักษะแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานฝีมือแรงงานและมีทักษะที่จำเป็นเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานในอนาคตสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

สี ๓๓๓

(นายสุชาติ ชมกลิ่น)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน

ธนากร ๓๓๓

ปลัด

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกลาง

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๓๒ ๑๑๕๗

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : saraban.mol@mol.mail.go.th

นางสาวปัทมา เท่งไธยา
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
13 / 12 / 65

ด่วนที่สุด

ที่ สธ ๐๒๐๔.๐๓/ ๕๖๗๕



กระทรวงสาธารณสุข

ถนนติวานนท์ จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

๗/ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

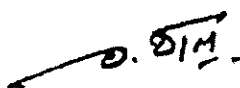
อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๔๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี แจ้งให้กระทรวงสาธารณสุขเสนอความเห็น เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงสาธารณสุข พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว เห็นสมควรรับทราบผลการประชุม คณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ และเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ตามที่ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ ทั้งนี้ แผนดังกล่าวจะส่งผลทำให้ สินค้าและบริการมีมาตรฐานเกิดความปลอดภัยต่อสุขภาพ เกิดประโยชน์ต่อประชาชนได้อีกแนวทางหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๕๕๐ ๒๓๕๕

โทรสาร ๐ ๒๕๕๐ ๒๓๕๕

ธนาภรณ์

ปลัดสาร

(นางสาวปัทมา หวังโสภา)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

13/ 12/ 65

ด่วนที่สุด

ที่ อก ๐๔๐๘/๐๕๒๐๓



กระทรวงอุตสาหกรรม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาแล้ว เห็นควรรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

ส.ร. อังสุริยา

(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

กองโลจิสติกส์

โทร. ๐ ๒๕๓๐ ๖๘๗๕ ต่อ ๑๕๒๙

โทรสาร ๐ ๒๐-๒๓๕๕-๓๓๖๙

E-mail: logistics.plan๙๙@gmail.com

ธนาคุณ

ปลัด

(นางสาวปัทมา ตั้งใจ)

เจ้าหน้าที่บริหารงานนโยบายและแผน

13 / 12 / 65

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๗๐๔/๑๖

สำนักงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงบประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ พร้อมมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติ และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

๒. เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๓. เห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เพื่อมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของบริษัท ไทโรคมานาคแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ให้เหมาะสม ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงบประมาณพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการรายงานความก้าวหน้าของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการดำเนินการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน แนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในการขนส่งสินค้า แนวทางดำเนินการทำเทียบเรือชายฝั่ง (ทำเทียบเรือ A) ที่เหมาะสม รวมถึงผลการดำเนินงานของบริษัท ไทโรคมานาคแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ในฐานะ NSW Operator และการทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทยขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมให้เกิดการขนส่ง

/ต่อเนื่อง...

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ แก้ไขปัญหาอุปสรรคของภาครัฐและภาคเอกชนในการขนส่งสินค้าทางราง ปรับปรุงการบริหารจัดการประกอบการทำเทียบเรือชายฝั่ง รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ NSW จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ พร้อมมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติ และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป รวมถึงให้ความเห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งและบริการของประเทศเสนอ

๒. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จัดทำขึ้นเพื่อรองรับการกำหนดแนวทางการพัฒนาในช่วงระยะ ๕ ปี โดยมีเป้าหมายให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งและบริการของประเทศเสนอ

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ บรรลุเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในห้วงระยะเวลา ๕ ปี จึงเห็นควรให้หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดำเนินการขับเคลื่อนตามแนวทางการพัฒนา โดยพิจารณาความพร้อมของโครงการ และจัดลำดับความสำคัญของโครงการ รวมทั้งรูปแบบการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่โดยวิธีการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อลดภาระงบประมาณภาครัฐ สำหรับงบประมาณที่จะใช้จ่ายในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ นั้น เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อมาดำเนินการในโอกาสแรก สำหรับในปีงบประมาณต่อ ๆ ไป ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณในลักษณะบูรณาการ โดยคำนึงถึงความครอบคลุมของทุกแหล่งเงิน ผลสัมฤทธิ์ ความคุ้มค่า ศักยภาพและความพร้อมในทุกมิติ เพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

๑๐ ธันวาคม ๒๕๖๕

(นายเฉลิมพล เพ็ญสูตร)

ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

ธนาภรณ์

ปลัด

กองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔

โทร. ๐ ๒๖๖๕ ๑๕๐๖

โทรสาร ๐ ๒๖๑๘ ๕๐๔๗

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@bb.go.th

นางสาวปัทมา หังสกิจ

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

13 / 12 / 65

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๓/๔๐๕



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
๓ ถนนพระอาทิตย์ เขตพระนคร
กรุงเทพฯ ๑๐๒๐๐

๖ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔
ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วนกรณีที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ความละเอียดครบถ้วนแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. การเสนอให้คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติดังกล่าว และรายงานสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อนำเสนอ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป นั้น เป็นการรายงานผลการกำกับดูแลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์และแผนแม่บทการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศให้คณะรัฐมนตรีทราบตามข้อ ๕ (๕) แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ กรณีจึงเป็นเรื่องที่คณะรัฐมนตรีสามารถรับทราบตามที่เสนอได้

๒. การเสนอแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ นั้น เป็นการกำหนดแนวทางการพัฒนาต่อเนื่องสู่การเป็นประตูการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์ อันเป็นกลไกในการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ กรณีจึงเป็นเรื่องที่คณะรัฐมนตรีพิจารณาและเห็นชอบแผนปฏิบัติการดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร

๓. การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่ กบส. เสนอเป็นการขอให้คณะรัฐมนตรีทบทวนเรื่องแนวทางการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW โดยมีมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ

ระบบ NSW ให้เกิดความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อให้การบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยให้กรมศุลกากรดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป จึงเป็นกรณีที่คณะรัฐมนตรีสามารถพิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไปได้ตามที่เห็นสมควร

อนึ่ง สำนักงานฯ มีข้อสังเกตว่า การดำเนินการเพื่อให้ระบบ NSW เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการค้า (Trade Facilitation) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และลดต้นทุนรวมทั้งภาระของผู้ประกอบการได้มาก อีกทั้งพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีผลใช้บังคับแล้ว สมควรกำหนดกรอบเวลาการพัฒนา ระบบ NSW ให้แล้วเสร็จไว้อย่างชัดเจน และให้หน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมกัน reprocess เพื่อลดหรือจัดกระบวนการหรือขั้นตอนให้เหลือเพียงเท่าที่จำเป็นอย่างแท้จริงภายในกำหนดเวลาที่ชัดเจนด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายปรกรณ์ นิลประพันธ์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

กองกฎหมายการเงินการคลัง

ฝ่ายกฎหมายการเงิน

โทร. ๐๔๕ ๒๔๖ ๕๓๕๑ (นางสาวอริสา)

โทรสาร ๐ ๒๒๒๖ ๕๑๖๐

www.krisdika.go.th

www.lawreform.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@ocs.go.th

นางสาวอริสา

ปลัดสภา

(นางสาวปัทมา เก่งใจ)

เจ้าหน้าที่บริหารงานนโยบายและแผน

13 / 12 / 65

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๑ / ๖๖๖๖



สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๘๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบ
การบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานฯ พิจารณาแล้ว เห็นควรรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ดำเนินการตามมติ กบส. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ และรายงานให้สำนักงานฯ เพื่อนำเสนอ กบส. รวมทั้งเห็นชอบ
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และการทบทวนมติ
คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ
และพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของบริษัท โทรคมนาคม
แห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ให้เหมาะสม ตามที่ กบส. เสนอ เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ
ประเทศเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายดนุชา พิชยนันท์)

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๕๗๑๐ และ ๕๗๑๒
โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๑๐๑๒
E-mail: Surarat@nesdc.go.th

ณัฐพร เกษม

ปลัด

(นางสาวปัทมา เก่งใจ)

หัวหน้าทีมวิเคราะห์นโยบายและแผน

13 / 12 / 65

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๒๐๐/๑๗๒



สำนักงาน ก.พ.ร.

ถนนพิษณุโลก กทม. ๑๐๓๐๐

๖ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงาน ก.พ.ร. เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี นั้น

สำนักงาน ก.พ.ร. พิจารณาแล้ว เห็นด้วยกับผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ โดยมีความเห็นเพิ่มเติมต่อ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนี้

๑. กรมศุลกากรควรพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการเชื่อมโยงระบบ National Single Window : NSW และระบบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสามารถให้บริการแบบดิจิทัลเบ็ดเสร็จตลอดทั้งกระบวนการ ทั้ง G2G B2G และ B2B และขยายการให้บริการระบบ NSW ให้ครอบคลุมทุกพิกัดสินค้า นำระบบการประเมินความเสี่ยงและระบบการให้คะแนนผู้ประกอบการมาใช้ร่วมกับระบบ NSW เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการยกระดับการทำงานของผู้ประกอบการ รวมทั้งควรบูรณาการแบบฟอร์มและการตรวจพิกัดศุลกากร ปรับปรุงกระบวนการ และเชื่อมโยงเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดต้นทุนการทำธุรกรรม และคาร์บอนฟุตพริ้นท์

๒. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติควรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความร่วมมือและเร่งรัดดำเนินการโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ รวมทั้งดำเนินการปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ ของหน่วยงานให้สอดคล้องกับ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ โดยแผนฯ ดังกล่าว จะทำให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยดีขึ้น รวมถึงลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวอ้นฟ้า เวชชาชีวะ)

เลขาธิการ ก.พ.ร.

นางสาวก้อง

ปงสภ

กองพัฒนาระบบราชการ ๑

โทร. ๐๒ ๓๕๖ ๕๕๕๕ ต่อ ๘๕๔๓ (กาญจนากร) หรือ ๘๕๗๗ (จุฬารัตน์)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๘๒๔๘ ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sarabang@opdc.go.th

นางสาวปัทมา เก่งไม้มาย
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

13 / 12 / 65

ที่ สกพอ 1003.1/65/4174



สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ชั้น 25 อาคาร กสท โทรคมนาคม
72 ซ.วิวัฒนาฯ แขวง ด.เจริญกรุง
บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

24 พฤศจิกายน 2565

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(กบส.) ครั้งที่ 2/2565

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี คำนวณที่ นร 0506/ว(ล) 28734 ลงวันที่ 8 พฤศจิกายน 2565

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของ
คณะรัฐมนตรีโดยด่วน กรณีคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ
ประเทศ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2565 ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สกพอ. พิจารณาแล้ว ไม่ขัดข้องตามที่ กบส. เสนอ ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาเชื่อมโยงระหว่าง
พื้นที่เศรษฐกิจ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงพื้นที่อุตสาหกรรม และพื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่สำคัญ เข้ากับพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนหนองคาย-เวียงจันทน์ และโครงการทางรถไฟ
สายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้อย่างเป็นรูปธรรม

อย่างไรก็ดี ในส่วนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 (ก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3)
ที่ระบุในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 อาจส่งผลกระทบต่อ
ข้อกำหนดในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งเป็นโครงการ
สำคัญในการพัฒนาอีอีซี จึงเห็นว่าควรมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนา
ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภาาร่วมกันก่อนการพัฒนาท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นางธัญรัตน์ อินทร)

รองเลขาธิการฯ รักษาการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ธนาภรณ์

ปลัดฯ

สำนักงานบริหารสัญญาเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
โทร 0 2033 8021 โทรสาร 0 2033 8001

ณ สรรพกิจฯ เพ็ญใจ
สำนักงานบริหารนโยบายเขตพัฒนา
13 / 12 / 65