



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Board

Logistics รายงานความก้าวหน้า
Development การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา
Report ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

Volume 2
January 2006

ฉบับที่ 2
มกราคม 2549

คำนำ

รายงานความก้าวหน้าฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นสื่อกลางในการติดตามความก้าวหน้า และผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของไทย โดยจะมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการ ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ต่อไป

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจะจัดทำรายงานความก้าวหน้าในฉบับต่อไป ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น ซึ่งนอกเหนือจาก การติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานแล้ว ในอนาคต คณะผู้จัดทำจะร่วมมือกับ สมาพันธ์โลจิสติกส์แห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพัฒนาองค์ความรู้และ กำหนดตัวชี้วัด (KPI) สำหรับการติดตามประเมินผลในภาพรวม และจะนำมาเผยแพร่ใน รายงานความก้าวหน้าในโอกาสต่อไป

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

มกราคม 2549

สารบัญ

หน้า

สรุปภาพรวมความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	1-1
ความก้าวหน้าแผนงาน / โครงการ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์	
1. โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์	2-1
2. ระบบเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล	2-11
3. การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์	2-14
4. การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	2-16
5. การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค	2-18
6. กฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการ	2-21

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ตลอดระยะเวลาสองปีที่ผ่านมา หน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ของไทย ทั้งภาครัฐ เอกชน สถาบันวิชาการ และ สื่อสารมวลชน ได้แสดงออกถึงความตื่นตัว และความพยายามร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของไทย โดยมีความก้าวหน้าสำคัญ ได้แก่ การผลักดันให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้รับการยอมรับ ว่าเป็นวาระแห่งชาติในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การเริ่มดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา และการปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือระนอง เพื่อเป็นประตูการค้า ทางฝั่งทะเลอันดามันในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและทวีปยุโรป การส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางอากาศ การพัฒนาโครงข่ายถนน (ขยาย เส้นทาง) ตามเส้นทางเศรษฐกิจ 3 เส้นทาง East-West Economic Corridor , North-South Economic Corridor , และ Southern Economic Corridor เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค การผลักดันมาตรการ การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางรถไฟและทางน้ำ รวมทั้ง มาตรการสนับสนุนการใช้ก๊าซ NGV ในการขนส่ง เพื่อลดการนำเข้าพลังงาน และการผลักดันนโยบายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การริเริ่มโครงการ Single Window Entry ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบ e - Logistics เพื่ออำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงบริการที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก ของหน่วยงานภาครัฐทั้งในส่วนกลาง ภูมิภาค ท่าเรือ และด่านชายแดน การพัฒนาบุคลากร ด้านโลจิสติกส์โดยการเร่งผลิตและฝึกอบรมบุคลากรเพื่อยกระดับฝีมือแรงงาน และการสนับสนุนทุนการศึกษา ในการศึกษาต่อต่างประเทศทั้งในระดับปริญญาโท และปริญญาเอก นอกจากนี้ มีการผลักดันและปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่สำคัญ คือ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) และรถบรรทุก

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประสิทธิภาพการให้บริการบางด้าน เช่น ท่าเรือ และศุลกากร มีการปรับปรุงดีขึ้น แต่เนื่องจากเป็นระยะเริ่มต้น หลายโครงการอยู่ระหว่างการศึกษา ผลที่เป็นรูปธรรมจึงยังไม่ปรากฏ ชัดเจน โดยมีประเด็นสำคัญที่จะต้องเร่งรัดผลักดันอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การเร่งพัฒนาระบบเครือข่ายขนส่งให้เป็นบูรณาการ (Integrated Transport Network) การผลักดันนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและรูปแบบพลังงาน การจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและตัวชี้วัดเพื่อการติดตามประเมินผลทั้งในระดับมหภาคและระดับธุรกิจ การเร่งดำเนินการโครงการ e - Logistics และ Single Window Entry จัดตั้ง One Stop Service การพัฒนาบุคลากรระดับอาชีวศึกษา การพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงการพัฒนาโลจิสติกส์กับการเจรจาทางการค้าในระดับภูมิภาค และการผลักดัน ปรับปรุง กฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและการค้าที่ยังไม่ได้ดำเนินการปรับแก้ เช่น กฎหมาย ลำดับรองภายใต้ พ.ร.บ.ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ว่าด้วย การทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ การกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

สรุปภาพรวมความก้าวหน้าการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเป็นเสมือนโครงสร้างแกนกลาง (Skeleton) ของระบบโลจิสติกส์ในการนำส่งสินค้า / บริการจากต้นทางแหล่งผลิตจนถึงปลายทางผู้บริโภค โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ 1. *ประตูการค้า* ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน พบว่า คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างดี แต่คุณภาพของการให้บริการอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง อีกทั้งมีปัญหาคอขวดบริเวณรอบประตูการค้าหลัก และความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าผ่านด่านชายแดน 2. *ความเชื่อมโยงของโครงข่ายในประเทศ* พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบนโครงข่ายขนส่งสายหลักยังไม่เพียงพอ และการเชื่อมโยงระหว่างโครงข่ายขนส่งยังไม่มีประสิทธิภาพ และ 3. *โครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค* ยังขาดการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีศักยภาพเพียงพอที่ไทยจะเชื่อมโยงให้เป็นโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ได้

ทั้งนี้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ และระบบการให้บริการบนเส้นทางคมนาคม อาจยังไม่สามารถประเมินผลของผลลัพธ์ต่อระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมได้อย่างชัดเจนนัก เนื่องจากส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นตอนการออกแบบ ก่อสร้าง และเตรียมการดำเนินงานเท่านั้น สรุปความก้าวหน้าในแต่ละกลยุทธ์หลักได้ ดังนี้

1.1 ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลักและพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพ เป็นเครือข่ายระดับสากล (Global Destination Network) การพัฒนาโครงสร้างทางกายภาพที่ประตูการค้าหลักมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการที่ได้รับงบประมาณจัดสรรในปี 2549 ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล โครงการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ระนอง การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคเชียงใหม่/ภูเก็ต นอกจากนี้ มีโครงการที่ช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังบ้างในบางส่วน ได้แก่ โครงการระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการด้านขนส่งและจราจรโดยรอบประตูการค้าหลักโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่เป็นระบบเนื่องจากยังขาดความเชื่อมโยงของแผนงาน/โครงการด้านระบบขนส่งทางถนนและทางรางร่วมกัน ทำให้การแก้ไขปัญหา Bottleneck ยังไม่ลุล่วงอย่างเป็นรูปธรรมมากนัก นอกจากนี้ยังขาดแผนงาน

พัฒนาศักยภาพของประตูการค้าอื่นที่จะมีความสำคัญเพิ่มขึ้นในอนาคต เช่น การจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และการพัฒนา/ขยายท่าเรือมาบตาพุด

1.2 พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและการกระจายสินค้า (Hub & Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพ มาตรฐาน และสามารถใช้ประโยชน์สูงสุด เริ่มมีการดำเนินแผนงาน/โครงการเพื่อเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งมากขึ้น (Multi-modal transport) โดยหน่วยงาน รฟท. และ กทท. เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า CY ในภูมิภาคต่างๆ โครงการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีมาตรการสนับสนุนการใช้ก๊าซ NGV เพื่อการขนส่งอย่างจริงจังโดยกระทรวงพลังงาน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบเครือข่ายขนส่งดังกล่าว ยังไม่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทางเพื่อรองรับทิศทางการขยายตัวของอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของประเทศได้ชัดเจนนัก

1.3 พัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคบนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค โครงข่ายถนนตามเส้นทางเศรษฐกิจทั้ง 3 เส้นทาง (NS, EW, S) ในส่วนที่อยู่ในประเทศไทยมีการขยายเส้นทางและพัฒนาอย่างค่อนข้างสมบูรณ์แล้ว เหลือเพียงการขยายเส้นทางเป็น 4 ช่องจราจรระยะสั้นๆบางส่วนเท่านั้น เช่น แหหลวง-สระแก้ว โดยคาดว่าทั้ง 3 เส้นทางเศรษฐกิจหลักจะก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ตลอดเส้นทางภายในปี 2551

2. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล

การพัฒนาระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องร่วมกันพัฒนาให้เกิดขึ้น เนื่องจากการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ของไทยยังขาดความสมบูรณ์ ทั้งระบบข้อมูลเพื่อการบริการนำเข้า-ส่งออก ของภาครัฐขาดการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นภาระต้นทุนที่ไม่สร้างมูลค่าเพิ่ม(Non Value Added Cost) ให้แก่ธุรกิจ เนื่องจากมีหน่วยงานและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องมาก ระบบข้อมูลภายในองค์กรและเอกชน (Back Office) ไม่มีการจัดเก็บอย่างเป็นระบบโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์และขาดมาตรฐานร่วม (Common Platform) ทั้งในเรื่องข้อมูลที่จัดเก็บและเทคโนโลยีเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาบริการของรัฐให้เอื้อต่อการทำธุรกิจที่มีประสิทธิภาพ และยังไม่มีการจัดเก็บและพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในระดับประเทศ เนื่องจากยังไม่มีมาตรการจนถึงความสำคัญและขาดองค์ความรู้ในการจัดเก็บ

ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐจึงได้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูล e – Logistics เพื่ออำนวยความสะดวกการนำเข้า-ส่งออก และฐานข้อมูลเพื่อการวางแผน สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

2.1 การพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ ในภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า- การส่งออก และโลจิสติกส์ ได้มอบหมายให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT.) พัฒนาระบบ Single Window Entry ให้เป็นศูนย์กลางของระบบให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งเป็นระบบที่สามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากจุดให้บริการเพียงจุดเดียวได้ ซึ่งโครงการดังกล่าวได้ดำเนินการเขียนขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) แล้ว และขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้างผู้มาดำเนินงาน คาดว่าจะได้ลงนามในสัญญาประมาณพฤษภาคม 2548 โดยจะใช้เวลาดำเนินงานจนแล้วเสร็จ 3 ปี ส่วนโครงการนำร่องพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) NECTEC กรมศุลกากร สวทช.และการท่าเรือ ร่วมกันดำเนินการพัฒนาระบบตรวจสอบการขนส่งสินค้า (e-Seal) ที่ใช้เทคโนโลยี RFID, ระบบรับชำระเงินค่ายานพาหนะผ่านท่า ณ สถานีตรวจสอบสินค้า (e-Toll) และระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (e – Manifest) ได้ต้นแบบระบบและทดลองใช้ที่ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ สศช. ได้พัฒนาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ โดยจัดทำโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 และโครงการศึกษาสถานภาพข้อมูลโลจิสติกส์เพื่อการวางแผนในอนาคต

2.2 การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลที่ไม่ได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณปี 2549 แต่ข้อมูลดังกล่าวมีความสำคัญที่จะส่งผลต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการแข่งขันของผู้ประกอบการ และเป็นข้อมูลที่สำคัญต่อการวางแผน และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ได้แก่ ต้นทุนและมูลค่าเพิ่มของโลจิสติกส์ต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม และข้อมูลรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศ (Commodity Flow) รวมทั้งควรส่งเสริมการค้าที่เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ทั้งในรูปแบบธุรกิจ-ธุรกิจ (B2B) และธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์กับภาครัฐ (B2G)

3. การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building)

การพัฒนาความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ โดยต้องมีการสร้างองค์ความรู้และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เพียงพอทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ ซึ่งความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์มีแนวโน้มความเป็นไปได้ที่จะขยายตัวอย่างรวดเร็วภายในระยะเวลาอีก 5 ปีข้างหน้าอยู่ที่ประมาณ 140,000 คน โดยแยกเป็น 2 ระดับ คือ ระดับผู้บริหาร ยังขาดแคลนผู้ที่มีความรู้ความสามารถในด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสมัยใหม่ และระดับปฏิบัติการ ยังมีความรู้ความเข้าใจในภาพรวมไม่เพียงพอ จึงขาดแนวคิดและวิสัยทัศน์ที่จะช่วยผลักดันและพัฒนากิจกรรมให้มีประสิทธิภาพสูง และขาดการสร้างนวัตกรรม (Process Inovation) ส่วนสถาบันการศึกษาที่

สามารถผลิตกำลังคนด้านโลจิสติกส์มีไม่เพียงพอ และมีองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ค่อนข้างจำกัด นอกจากนี้ แนวทางความก้าวหน้าในอาชีพนี้ยังขาดความชัดเจน ทำให้ไม่สนใจกำลังคนเข้าร่วม

ทั้งนี้ ภาครัฐ และภาคเอกชนได้เห็นความสำคัญในการผลิตบุคลากรและการยกระดับความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ จึงมอบหมายให้กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน และสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือนรับไปดำเนินการ สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

กระทรวงศึกษาธิการ โดยสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา ได้เร่งผลิตบุคลากรในด้านโลจิสติกส์อยู่แล้วปีละ 100 กว่าคน จากสถาบันอุดมศึกษา 3-4 แห่งที่มีการสอนด้านนี้โดยตรง ในปี 2549 ได้ประชุมหารือกับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ในการจัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับอาชีวศึกษา และระดับอุดมศึกษา และการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาหลักสูตรของมหาวิทยาลัยในประเทศ พร้อมทั้งจัดหลักสูตรเสริมด้านภาษาอังกฤษและภาษาจีนเพื่อสนับสนุนงานด้านโลจิสติกส์ กระทรวงแรงงาน โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงานมีการจัดหลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้น โดยจัดทำเป็นโครงการนำร่องในการผลิตบุคลากร 3 ด้าน คือ 1) ด้านการบริหารจัดการสินค้า Supply Chain ฯลฯ 2) ด้านช่างต่าง ๆ และ 3) ด้านพนักงานขับรถต่าง ๆ ซึ่งได้มีการดำเนินงานไปแล้วบางส่วน ในปี 2549 มีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยให้มีการฝึกอบรมเพื่อเตรียมคนเข้าทำงาน จำนวน 150 คน และฝึกอบรมเพื่อยกระดับฝีมือแรงงานในสถานประกอบการ จำนวน 500 คน และในปี 2550 ได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาบุคลากรอีกจำนวน 5,000 คน นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.) ในปี 2548 มีการจัดสรรทุนสนับสนุนการศึกษาต่อต่างประเทศระดับปริญญาโทและเอกไปแล้วจำนวน 5 ทุน และคาดว่าจะในปี 2549 และปีต่อ ๆ ไปจะมีการจัดสรรทุนสนับสนุนการศึกษา ด้านนี้อย่างต่อเนื่อง

แม้ว่าทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจะเริ่มเห็นความสำคัญของการพัฒนาความรู้ความสามารถการบริหารจัดการโลจิสติกส์ค่อนข้างมาก แต่การผลิตบุคลากรทางด้านนี้ยังมีค่อนข้างจำกัดเนื่องจากมีสถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่เปิดสอนหลักสูตรด้านโลจิสติกส์เพียง 3 -4 แห่งเท่านั้น จึงทำให้ไม่สามารถผลิตบุคลากรได้ทันกับความต้องการของตลาด และยังประสบปัญหาขาดแคลนบุคลากรผู้ฝึกสอนที่มีความเชี่ยวชาญและองค์ความรู้ที่ทันสมัย รวมทั้ง ยังไม่สามารถพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนได้ เนื่องจากยังไม่ทราบความต้องการของตลาดแรงงานที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ยังขาดแคลนแรงงานในระดับปฏิบัติเนื่องจากในระดับอาชีวศึกษายังไม่มีการเปิดสอนหลักสูตรด้านนี้เป็นสาขาโดยตรง

4. การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)

ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยยังไม่สามารถขยายตัวได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายด้านที่ยังไม่ได้รับความสนใจอย่างจริงจัง ได้แก่ 1. ความสามารถในการให้บริการของผู้

ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยกระจุกตัวอยู่ในงานที่สร้างมูลค่าเพิ่มค่อนข้างต่ำ (Low Value-added Tasks) เช่น งานขนส่ง งานบริการจ่อตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีจำนวนบริษัทผู้ให้บริการค่อนข้างมาก และมีการแข่งขันด้านราคาค่าบริการกันค่อนข้างสูง และ 2. ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของไทย โดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและเล็ก SMEs ยังไม่ให้ความสำคัญในการลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินงานโดยหันมาใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทำให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถขยายตัวได้

ทั้งนี้ ภาครัฐได้มีมาตรการส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ และการพัฒนาพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการ สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

4.1 การส่งเสริมธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนให้คนไทยเลือกประกอบการธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น ที่ผ่านมา BOI ได้พยายามส่งเสริมให้มีการลงทุนในธุรกิจประเภทนี้ โดยการออกประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ป.9/2546 เรื่อง การกำหนดขอบข่ายธุรกิจสำหรับกิจการในหมวดที่ 7 กิจการบริการและสาธารณูปโภค โดยกำหนดขอบเขตธุรกิจในการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ถือเป็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนของในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจ SMEs ที่ทำกิจการด้านโลจิสติกส์ที่ยังไม่เคยมีและมีขนาดการลงทุนขั้นต่ำน้อยกว่า 1 ล้านบาทสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้

4.2 การยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้สามารถขยายขอบเขตการให้บริการในงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ยังไม่มีความคืบหน้าในพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์เท่าที่ควร เนื่องจากกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นเจ้าภาพหลัก ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ จะมีเพียงการจัดฝึกอบรมให้ผู้ประกอบการกลุ่มเล็กเท่านั้น

ดังนั้น ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน หรือภาคการศึกษาจำเป็นต้องร่วมมือกันส่งเสริมและยกระดับบริษัทที่อยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเด็นหลัก อันได้แก่ 1) ผลักดันให้ผู้ประกอบการไทยให้บริการขยายงานครอบคลุมในงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการจัดเก็บดูแลและบริหารคลังสินค้าและการติดสลากหรือบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packaging) เพื่อขยายเป็นผู้ให้บริการในลักษณะ “Contract Logistics” หรือ “Third Party Logistics” 2) พัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการบริหารและปฏิบัติการของบุคลากรในสายงานด้านโลจิสติกส์ทางธุรกิจ หรือ “Business Logistics” 3) สนับสนุนด้านการลงทุนในรูปแบบของ BOI หรือการให้เงินกู้ยืมในการพัฒนาศักยภาพในการให้บริการงานด้านโลจิสติกส์ของบริษัทคนไทย และ 4) ส่งเสริมและถ่ายทอดเทคโนโลยีและเทคนิคต่างๆ ในการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศในงานโลจิสติกส์ของบริษัท ซึ่งอาจรวมถึงระบบสารสนเทศด้าน

โลจิสติกส์บางประเภทที่สามารถให้บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ ร่วมเข้าใช้บริการ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการลงทุนในระยะแรกที่สูง

5. การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค

การสร้างเชื่อมโยงและเอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้าควบคู่ไปกับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความได้เปรียบในเชิงการแข่งขันให้ไทยสามารถเป็นศูนย์กลางทางการค้าและบริการในภูมิภาคได้ อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาและอุปสรรคของการเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค คือ การขาดการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และขั้นตอนการค้าผ่านแดนยังไม่สอดคล้องกัน และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังมีความแตกต่างกัน ซึ่งการพัฒนาเชื่อมโยงการค้าระหว่างภูมิภาค สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

5.1 การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านชายแดน กระทรวงการคลัง โดยกรมศุลกากร มีการก่อสร้างโครงสร้างทางกายภาพของศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จตามแนวชายแดน (OSS) 6 แห่งก่อนข้างสมบูรณ์แล้ว ยังขาดเพียงระบบการบริหารจัดการ (Software) ได้แก่ การประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่ให้บริการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร กรมประมง อ.ย. และการสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง 5 หน่วยงานหลักดังกล่าว เพื่อให้ด่านชายแดนสามารถดำเนินการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบเบ็ดเสร็จได้

5.2 การส่งเสริมให้มีการสร้างมาตรฐานระบบอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งร่วมกันในภูมิภาค มีความคืบหน้าในการเจรจาตกลงทางการค้าตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยคาดว่าจะมีการเจรจาตามภาคผนวกและพิธีสารแนบท้าย 20 ฉบับ แล้วเสร็จในปี 2548 และมีผลสมบูรณ์ในปี 2550

6. การพัฒนากฎหมาย ขอบบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มีจำนวนมาก และยังมีความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงานกระบวนการให้บริการของรัฐ (Government Process) ที่มีขั้นตอนมากและใช้เวลานานเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และเชื่อถือได้ในระดับมาตรฐานสากล อีกทั้งบางฉบับไม่มีความทันสมัย และไม่สามารถรองรับต่อสภาพการณ์ปัจจุบันที่อยู่ภายใต้ยุคของเทคโนโลยีสารสนเทศ (ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์) ได้ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเอื้ออำนวยต่อระบบให้บริการโลจิสติกส์

ที่ผ่านมา มีการปรับแก้กฎหมาย โดยแบ่งเป็น 3 ด้านหลัก คือ กฎหมายด้านการขนส่ง กฎหมายสนับสนุนธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และการปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ โดยมีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ดังนี้

6.1 กฎหมายด้านการขนส่ง ส่วนใหญ่มีการดำเนินการแล้ว ที่สำคัญ ได้แก่ พรบ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ซึ่งจะพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วเมื่อวันที่ 25 ต.ค. 48 ในส่วนของกฎหมายน้ำหนักบรรทุกทุกนั้น ปัจจุบันมีความชัดเจนในเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยกำหนดพิกัดน้ำหนักของรถ 10 ล้อ 3 เพลา ไว้ที่ 25 ตัน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 ม.ค. 49 สำหรับความสูงของรถลากรวมความสูงของตู้คอนเทนเนอร์ และรถบรรทุกถยนต์นั้น จะเพิ่มจาก 4.0 เมตร เป็น 4.6 เมตร (อยู่ระหว่างการเสนอให้ รมว.คมนาคมลงนาม)

6.2 กฎหมายสนับสนุนธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น พรบ.เกี่ยวกับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์(E Document) กลุ่มกฎหมายลูก ตาม พรบ.ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนทางกฎหมาย ซึ่งหากกฎหมายกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้จะช่วยสนับสนุนการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และรองรับระบบ Single Window Entry

6.2 การปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ ยังไม่มีความคืบหน้า เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ จึงเห็นควรสนับสนุนให้โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ

รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
1	โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลักและพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพสู่ระดับสากล (Global Destination Network)				
1.1	การพัฒนาท่าเทียบเรือ อเนกประสงค์ระนอง (2547- 2555 วงเงิน 915.40 ลบ.)	เพื่อเป็นท่าเรือหลักบริเวณภาคใต้ ตอนบนด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นประตูทางการค้าเชื่อมโยง ศูนย์กลางการขนส่งสินค้า	83.07	ชน. ก.คมนาคม	- อยู่ระหว่างการปรับปรุงขยายท่าเรือจากไม่เกิน 500 ตันกรอส ให้สามารถรองรับเรือได้ 12,000 ตัน กำหนดแล้วเสร็จเดือนเม.ย. 2549 ผลงานคิดเป็นประมาณร้อยละ 92.53 คาดว่าจะแล้วเสร็จเร็วกว่าสัญญาในเดือนมกราคม 2549 - สำหรับพื้นที่หลังท่ากระทรวงคมนาคมได้ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่าเพื่อลดความลาดชันของการขนส่งผ่านเข้าสู่ท่าเรือแล้ว - สนข.5 สาขาระนอง ได้รับงบกลางปี 2548 จำนวน 35.2 ล้านบาท เพื่อปรับพื้นที่หลังท่าให้สามารถใช้ประโยชน์ได้สำหรับเป็นลานวางกองตู้สินค้า ลานจอดรถเพื่อการส่งออกคาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนเม.ย. 2549 - วางแผนพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายการก่อสร้าง CY ที่สถานีรถไฟวิสัยและพัฒนาระบบขนส่งทางบกโดยทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลไปสู่ท่าเรือไปที่จังหวัดชุมพร โดยใช้งบประมาณปี 2549 ที่เปลี่ยนจากงบโครงการออกแบบก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3
1.2	โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก บริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ตอนล่าง (สงขลา 2) (2549- 2552 วงเงิน 2,800 ลบ.)		40	ชน. ก.คมนาคม	- อยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการ

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
1.3	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (2546-2552 วงเงินรวม 5,500.976 ลบ.)	เพื่อเป็นประตูการค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และทวีปยุโรป	300	ชน. ก.คมนาคม	- ดำเนินการ ศึกษา สำรวจ ออกแบบแล้วเสร็จ - อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการตรวจรับจ้างโครงการ กำหนดการออกแบบฯ หากเห็นชอบจะได้ออกแบบรายละเอียดต่อไป คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2549 - สำหรับปีงบประมาณ 2549 ได้รับงบประมาณเพื่อจัดหาที่ดินบริเวณปากทางเข้าท่าเรือ และย้ายสายเคเบิลใต้น้ำ จำนวน 200 ล้านบาท - ในปีงบประมาณ 2550-2552 จะขอตั้งงบประมาณเพื่อก่อสร้าง คาดว่าจะเริ่มงานก่อสร้างเดือนตุลาคม 2549 โดยจะทำการประกวดราคา ในปลายปีงบประมาณ 2549 เพื่อลงนามในสัญญาเดือนตุลาคม 2549 และจะได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ทันทีหลังฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ (พ.ค.-ต.ค. ของทุกปี) - ประชุมประสานงานกับจังหวัดเพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการปรองดอง ราคาที่ดินก่อนจ่ายค่าชดเชยแล้ว และประสานงานกับการสื่อสารแห่งประเทศไทยเพื่อโยกย้ายสายเคเบิลอย่างต่อเนื่อง
1.4	การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติม	ชน.ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก พน. เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อประหยัดพลังงานในวงเงินประมาณ 9.5 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนา ระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือ ภาค			- ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการกำหนดแล้วเสร็จเดือน พ.ย. 49 ผลงานคิดเป็นร้อยละ 50

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		ตะวันออกเจียงเหนือมายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาและปากลัดเชื่อมโยงออกสู่ชายฝั่งทะเล เพื่อการส่งออกที่เขตท่าเรือที่ศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบังเป็นการบรรเทาปัญหาจราจรทางบกในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งเป็นการประหยัดพลังงาน ระยะเวลาดำเนินการ 15 เดือน			
1.5	แผนพัฒนาท่าอากาศยานสู่การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค (เฉพาะส่วนของการขยายอาคารคลังสินค้า) (1) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (2547-2549) – วงเงินรวม 817.19 ลบ. (2) ท่าอากาศยานภูเก็ต (2548-2550) – วงเงินรวม 177.725 ลบ.	เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้า	(1) 16.75 (2) 41.20	ทอท. ก.คมนาคม	(1) ณ 30 ก.ย. 48 มีความคืบหน้าของผลงานร้อยละ 30.11 สิ้นสุดสัญญา 30 พ.ย. 49 (2) โครงการแล้วเสร็จ ตรวจรับเมื่อ 27 มิ.ย. 48
1.6	โครงการการจัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า (ระยะที่1-2 วงเงิน 2,700 ลบ.)			กรมศุลกากร ส่วนปราบปราม ยาเสพติดและ โทษการข่าว	- ครม. มีมติอนุมัติโครงการการจัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า เมื่อวันที่ 22 ก.ค. 2548 โดยแบ่งโครงการออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่1 จัดซื้อแบบเคลื่อนที่จำนวน 5 เครื่อง ซึ่งได้รับการส่งมอบแล้วอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 1 เครื่อง ท่าเรือแหลมฉบัง 2 เครื่อง ICDลาดกระบัง 1 เครื่อง ด้านตรวจปราบปราม 1 เครื่อง ระยะที่ 2 จัดซื้อแบบติดตั้งประจำที่ จำนวน 2 เครื่องที่สถานีตรวจสอบขาเข้าและขา

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
					ออกทำเรือแหลมฉบัง ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างกำหนดแล้วเสร็จเดือน พ.ค. 2549 และระยะที่ 3 จัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า อยู่ระหว่างการขอชิงบกลาง ซึ่ง กรม. มีมติมอบหมายให้ รพท. ภูเก็ต รับผิดชอบ โดยให้ใช้วิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับสินค้าเกษตรของไทย
1.7	โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ จะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (2547-2550 วงเงินรวม 5,235 ลบ.)	พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งครั้งละ มาก ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทำเรือ แหลมฉบังและระบบการขนส่งจาก ท่าเรือ	1,379.2	รพท. ก.คมนาคม	- อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาปรับปรุงแบบจากที่ออกแบบไว้ในปี 2541 และประเมินราคาก่อสร้างใหม่ให้เป็นราคาปี 2548 ขณะนี้อยู่ระหว่างสรุปผลเสนอระดับนโยบายตัดสินใจเรื่องการประมาณราคาก่อสร้าง - เดิมคาดว่าจะประกวดราคาได้ประมาณเดือน พฤศจิกายน - ธันวาคม 2548 และจะลงนามในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประมาณเดือน มกราคม 2549 - จากการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีน ระหว่างวันที่ 21-23 ก.ย. 2548 จ.เชียงใหม่ ได้มีการลงนาม MOU ระหว่างรองนายกรัฐมนตรี จาตุศรีพิทักษ์ กับรองนายกฯ อู่อี้ โดยเป็นโครงการหนึ่งที่พิจารณาให้ดำเนินโครงการโดยวิธี Barter trade ทั้งนี้บริษัท China Northern Loco ก.คมนาคม iver and Rolling Stock Industry Corp. (CNR) จะเป็นผู้เข้ามาเจรจากับ รพท.ต่อไป ก่อนเสนอขอความเห็นชอบจาก กรม. - อยู่ระหว่างการนำเสนอเรื่องเข้าคณะกรรมการ รพท.เพื่อขออนุมัติปรับปรุงวงเงินลงทุน ขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ และดำเนินโครงการด้วยวิธี Barter Trade
1.8	โครงการก่อสร้างสายเสียงเมืองที่ สถานีจะเชิงเทรา แก่งคอย และ บ้านภาชี (วงเงินรวม 7,648 ลบ.คิด รวมทางเชื่อมระหว่างสายทางทั้ง 3 แห่ง)	เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบ โครงสร้างพื้นฐานและบริการ คมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่าและ ทั่วถึง	-	รพท. ก.คมนาคม	- อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานขออนุมัติดำเนินการโครงการ ฯ ต่อผู้ว่าการฯ เพื่อเสนอคณะกรรมการการรถไฟฯ เห็นชอบและจะได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเข้า กรม. ต่อไป - คาดว่าจะมีการปรับวงเงินลงทุนพร้อมแผนดำเนินงานใหม่ (2549-2553)

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและการกระจายสินค้า (Hub & Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพ มาตรฐาน และสามารถให้บริการได้สูงสุด					
1.9	โครงการศึกษาความเหมาะสมของสถานที่ก่อสร้างสถานี ICD แห่งที่ 2	เพื่อประกอบการวางแผนลงทุนสถานี ICD แห่งใหม่ที่ช่วยรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังแห่งที่ 2	15	รฟท. ก.คมนาคม	-ศึกษาทบทวนการก่อสร้าง ICD แห่งใหม่ เพื่อสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางคู่ ที่ รฟท. กำลังดำเนินการอยู่ในพื้นที่บริเวณหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เพื่อรองรับการกระจายสินค้าระหว่างภาคเหนือ ภาคอีสาน และกับท่าเรือแหลมฉบัง - รฟท. ขอแปรญัตติงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2549 จำนวน 15 ล้านบาท ฝ่ายการพาณิชย์กำลังจัดทำร่างข้อกำหนดขอบเขตงานการศึกษา และทบทวนการก่อสร้างสถานี ICD แห่งใหม่
1.10	การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางรถไฟ (Modal Shift)	เพื่อการจัดการโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถรองรับการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำ เพื่อการลดการนำเข้าพลังงาน			สศช. ได้นำเสนอมาตรการการจัดการโครงสร้างเพื่อสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางรถไฟ ดังนี้
(1)	การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Container Yard : CY) ในภูมิภาคต่าง ๆ (2548-2554 วงเงินรวม 342.84 ลบ.)	การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) ในภูมิภาคในลักษณะ Unit Train โดยการก่อสร้างย่านเก็บกองตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคที่ย่านสถานีต่างๆ ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้จำนวน 4 สาย	80	รฟท. ก.คมนาคม	ขณะนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จ 3 สถานี คือ ภาคเหนือ 1 แห่งที่สถานีติลาอาสน์ จ.อุตรดิตถ์ ภาคใต้ 1 แห่งที่สถานีทุ่งโพธิ์ จ.สุราษฎร์ธานี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2 แห่งที่สถานีท่าพระ จ.ขอนแก่น เหลือเพียงสถานีกุดจิก จ.นครราชสีมาผลงานร้อยละ 98.22 คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2548 ทั้งนี้ เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ จะสามารถรองรับการขนส่งสินค้าจากโรงงานต่างๆ ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีขนส่งสินค้าในลักษณะของการเหมาขบวน (Unit Train) ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และเป็นการประหยัดการใช้พลังงานน้ำมัน

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
(2)	การพัฒนาการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ในภูมิภาค	รฟท. พัฒนาการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard :CY) ในภูมิภาค 4 เส้นทาง โดยจัดทำการเดินทางขบวนรถสินค้าด่วนพิเศษ โครงการนำร่อง คือเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ ซึ่งจะสามารถรองรับปริมาณสินค้าขึ้น-ลง จากภูมิภาคต่าง ๆ สู่ ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงในการขนส่งสินค้า ประหยัดกว่าการขนส่งทางรถยนต์		รฟท. ก.คมนาคม	- ขณะนี้ อยู่ระหว่างการทดลองจัดเดินขบวนรถสินค้าด่วนพิเศษทั้ง 4 เส้นทางแล้ว - ตัวอย่าง การขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 118 กม. ถ้าสามารถเปลี่ยนการขนส่ง จากรถยนต์มาเป็นรถไฟใน ทุก ๆ 1 แขนง TEU ประเทศจะสามารถประหยัดน้ำมันได้ 50-60 ล้านบาท และหากโครงการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทด.) 112 คัน รวมทั้งการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา- ศรีราชา-แหลมฉบัง แล้วเสร็จ ก็จะมีส่วนช่วยทำให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งได้เร็วขึ้น
(3)	มาตรการสนับสนุนที่สามารถลดปริมาณการนำเข้าน้ำมันดีเซล - โครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทด.)และรถจักรดีเซลไฟฟ้า เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งตู้สินค้าในเส้นทางสายตะวันออก และรองรับปริมาณตู้ที่เพิ่มจากแหลมฉบัง			รฟท. ก.คมนาคม	- การจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทด.) จำนวน 112 คัน วงเงิน 273.46 ล้านบาท ได้ประกวดราคาเมื่อวันที่ 20 ก.ค.2548และยกเลิกไป เนื่องจากไม่มีผู้เสนอราคา รายใดมีข้อเสนอสอดคล้องกับ TOR ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการปรับ TOR เพื่อเร่งรัดประกวดราคาต่อไป - การจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน โดยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) และหรือวิธีหักบัญชี (Account Trade) วงเงิน 14.7 ล้านเหรียญสหรัฐ (CIF แหลมฉบัง) ครม. มีมติเมื่อวันที่ 19 ก.ค. 48 ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ทั้งนี้ให้ใช้วิธี Barter trade หรือ Account Trade ซึ่งได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลง (Agreed Record) แลกเปลี่ยนสินค้านระหว่างรัฐบาลไทยกับจีน เมื่อวันที่ 21 ก.ย.2548 ที่ จ.เชียงใหม่ โดยกำหนดให้ผู้แทน รฟท. และ CNR เจริญในรายละเอียดเพื่อแลกเปลี่ยนรถจักรดีเซลต่อไป - การจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทด.) จำนวน 284 คัน วงเงิน

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
					693.416 ล้านบาท และรถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน วงเงิน 1,170.000 ล้านบาท ซึ่งในการประชุมร่วมกันระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 2 ที่ จ. เชียงใหม่ เมื่อวันที่ 21 ก.ย. 48 มีการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวแล้ว แต่เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในข้อเสนอเกี่ยวกับราคารถและปัญหาทางเทคนิคบางประการ รฟท. จึงขอให้ CNR (China Northern Locomotives & Rolling Stock Industry(group)Corporation) แก้ไขและส่งข้อมูล รฟท. พิจารณา และนำเสนอ ครม. ต่อไป - การจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 2 คัน ของ การท่าเรือฯ อยู่ระหว่างการกำหนดเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาประกอบการ ก่อนดำเนินการต่อไป
1.10	มาตรการสนับสนุนการใช้ก๊าซ NGV	วัตถุประสงค์ เพื่อลดการนำเข้าน้ำมันและการใช้น้ำมันดีเซล - แนวทางการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV • ขยายสถานีบริการ NGV สำหรับรถยนต์และเรือประมง • ขยายจำนวนรถยนต์และเรือประมง ที่ใช้ก๊าซ NGV • การขยายกำลังการผลิตตั้งอุปกรณ์ NGV • กลไกราคา - มาตรการสนับสนุน • การจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำให้กับผู้ประกอบการ • สนับสนุนการจัดหาพื้นที่ในการสร้างสถานีบริการ NGV • สนับสนุนให้มีการประกอบ		ก.พลังงาน	- ปริมาณการจำหน่ายก๊าซ NGV ในปัจจุบัน 153 ตัน/วัน เทียบเท่าปริมาณน้ำมันเบนซิน 65 ล้านลิตร/ปี - มีการเปิดสถานีบริการใหม่ภายในเดือนกันยายน 2548 3 สถานี อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 17 สถานี และอยู่ระหว่างการประกวดราคา 4 สถานี - มีการปรับสภาพรถให้ใช้ NGV ได้ รวมทั้งสิ้น 6,353 คัน

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		รถยนต์ NGV ภายในประเทศ - ลดหย่อนภาษีของรถยนต์และอุปกรณ์เกี่ยวกับ NGV - สนับสนุนการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถแท็กซี่และรถโดยสาร-subsidy			
1.11	การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ (1) จัดหาหัวรถจักรพร้อมแคว่บรรทุกตู้สินค้า 2 ขบวนให้รฟท. เช่าสำหรับเส้นทาง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง (2) ปรับปรุงประสิทธิภาพการยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (3) ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือที่อยู่ในลำน้ำเจ้าพระยา ใกล้กับถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ เพื่อสนับสนุนการขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าในพื้นที่อุตสาหกรรมโดยรอบ	เพื่อการจัดการโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถรองรับการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำ เพื่อการลดการนำเข้าพลังงาน	(1) 420 (ผูกพันจากปี 2548)	กทท. ก.คมนาคม	- อยู่ระหว่างขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมในการขอเช่าเครื่องมือยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการได้จริงประมาณเดือน ม.ค.2549 - อยู่ระหว่างการพิจารณาเอกชนที่เปิดดำเนินการอยู่ ว่ามีศักยภาพเพียงพอ หากจะมีการพัฒนาเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์เพื่อรองรับสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ โดย การท่าเรือฯ อาจเข้าร่วมทุนหรือขอซื้อที่ดินเพื่อพัฒนา และจากการศึกษาทางกายภาพในเบื้องต้น พบว่าในลำน้ำเจ้าพระยาบริเวณใกล้กับถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ มีการตกตะกอนบริเวณท่าเทียบเรือจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขุดลอกร่องน้ำ สูงมาก จึงจะทำการศึกษาหาที่ที่เหมาะสม เพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง - อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติงบประมาณจัดเตรียมเครื่องมือทุนแรงจากคณะกรรมการ กทท. ส่วนการพัฒนาพื้นที่โดยการปรับปรุงพื้นที่หลังทำเป็นลานวางสินค้า จำนวน 25,000 ตร.ม. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งจะแล้วเสร็จในเดือน พ.ค. 2549

แผนงาน/โครงการสำคัญ	วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
พัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคบนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค				
1.12	การพัฒนาเศรษฐกิจด้าน โลจิสติกส์ตามเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic Corridor)	เพื่อเสริมและยกระดับขีด ความสามารถในการแข่งขันโดยลด ต้นทุนทางด้านการค้าผ่านแดน การ ขนส่งและการผลิตร่วมส่งเสริมความ ร่วมมือทางการเงิน เทคโนโลยี การตลาด การผลิต และส่งเสริมการ ลงทุนผ่านแดน รวมทั้งเพิ่มความ เข้มแข็งให้ชุมชนด้วยการยกระดับ รายได้ พัฒนาทักษะฝีมือ		- การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงตามแนวจังหวัดที่เศรษฐกิจ ประกอบด้วย 1. EWEC เชื่อมโยงพม่า ไทย ลาว เวียดนาม กำหนดแล้วเสร็จ ตลอดเส้นทางในปี 2551 ประกอบด้วย ระบบถนนเชื่อมโยงแบ่งเป็น 3 ส่วน (1) ถนนในไทย ปัจจุบันใช้การได้ดี และกำหนดดำเนินการ ปรับปรุงขยายเป็น 4 ช่องจราจรครบเต็มระบบในปี 2550 (2) ตะวันออกมุกดาหาร-สะพานข้ามแม่น้ำโขง-ดงฮ้าง-ดงนาครี จะแล้วเสร็จตลอด เส้นทางปี 2549 (3) ตะวันตก แม่สอด-เมียวดี-กอกะเรก-เมะละ แหม่ง/ปะอัน-ท่าดอน อยู่ระหว่างพัฒนาจากชายแดนไทย-เชิงเขา ตะนาวศรี ระยะ 18 กม. และกรมทางหลวงกำหนดสำรวจเพื่อ ประมาณการวงเงินให้ความช่วยเหลือเพิ่มเติมอีก 40 กิโลเมตร ในปี 2548 (4) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะพานข้ามแม่น้ำโขง) ระยะ 1.6 กม. 4,763.7 ล้านบาท ไทยและลาวกู้เงินญี่ปุ่น อยู่ระหว่าง ก่อสร้าง แล้วเสร็จปี 2549 2. NSEC เชื่อมโยง ไทย ลาว พม่า (1) ในส่วนของถนน เชื่อมโยง เชียงราย-ขุนหมิง ช่วงห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็นอยู่ระหว่าง ก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2550 (ไทยให้เงินกู้เงื่อนไขผ่อน ปรนระยะ 84.77 กม. 1,385 ลบ.) (2) เส้นทางเชื่อมโยงไทย-พม่า ช่วง เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี (ระยะ 17.35 กม. 118.72 ลบ.) ไทยให้ ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าอยู่ระหว่างก่อสร้าง แล้วเสร็จ ก.พ. 2549 ส่วนช่วงเมียวดี-ท่าดอน (กม.18-กอกะเรก, 60 กม. 600 ลบ.) ไทย ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าในการออกแบบและก่อสร้าง แล้วเสร็จ ปี 2551 (3) ในส่วนของสะพานมีความก้าวหน้าในการศึกษากำหนด จุดที่ตั้ง สะพานข้ามแม่น้ำโขง (เชียงของ-ห้วยทราย) ADB ให้ความ ช่วยเหลือศึกษาความเหมาะสมจุดที่ตั้งสะพานโดยเลือกจุดบ้านปากอิง

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
					เหนือ ต.เวียง อ.เชียงของ ค่าก่อสร้าง 680 ลบ. โดยไทยจะออกค่าก่อสร้างให้ทั้งหมด 3. SEC เชื่อมโยง ไทย-กัมพูชา ในส่วนถนนสาย 48 เกาะกง-สเรแอมปิล อยู่ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2550 (1) ถนน ระยะ 150 กม. ไทยให้เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน 867.8 ลบ. (2) สะพาน ระยะ 1.58 กม. ไทยช่วยเหลือแบบให้เปล่า 288 ลบ.
1.13	การพัฒนาท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จ.เชียงราย	เพื่อพัฒนาประเทศไทยให้เป็น ศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการ คมนาคมขนส่งของอนุภูมิภาค แม่น้ำโขงและจีนตอนกลาง	50	ชน. ก.คมนาคม	- ดำเนินการศึกษา สำรวจ ออกแบบแล้วเสร็จ - อยู่ระหว่างส่งให้ สผ.พิจารณาแล้วคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือน ตุลาคม 2548 - ปีงบประมาณ 2549 ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าชดเชยที่ดิน แล้ว จำนวน 50 ล้านบาท เมื่อได้รับความเห็นชอบจาก สผ. แล้วจะ ได้ดำเนินการโอนให้จังหวัดดำเนินการต่อไป
1.14	การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี			สมาคมเจ้าของเรือไทย พาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำ ก.การคลัง	- ครม. มีมติเมื่อวันที่ 2 มี.ค. 47 เห็นชอบมาตรการภาษีเพื่อสนับสนุน กองเรือพาณิชย์ คือ 1) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล(มาตรา70) สำหรับรายได้จากการ ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2) ปรับลดอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล(มาตรา40(2)และ(5))ที่เป็นการ เช่าเรือเดินทะเลขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจาก 15% ลงเหลือ 1% ตั้งแต่ 23 ต.ค. 47 จนถึง 31 ธ.ค. 50 - ก.การคลัง ประกาศลดอัตราอากรขาเข้า สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1000 ตันกรอสหรือต่ำกว่าจาก 20% ลงเหลือ 10% ตั้งแต่วันที่ 2 ต.ค. 46 - กรมการขนส่งทางน้ำได้ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจด ทะเบียนเรือให้สะดวกรวดเร็ว โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 วัน พร้อมทั้งดำเนินการขุดลอกร่องน้ำต่าง ๆ โดยในงบประมาณปี 48 และ ดำเนินการออกแบบท่าเรือชายฝั่งที่ดอนสัก

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
2	ระบบเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล				
	พัฒนาระบบ e-Logistics เพื่ออำนวยความสะดวกการนำเข้า-ส่งออก และฐานข้อมูลเพื่อการวางแผน				
2.1	พัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐและภาคเอกชนส่งเพื่อการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์	เพื่อพัฒนาระบบ Single Window Entry ให้เป็นศูนย์กลางของระบบให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออก ประกอบด้วยโครงการที่ได้รับอนุมัติในปี 49 ดังนี้ 1. จัดตั้งศูนย์ข้อมูลเบ็ดเสร็จเพื่อผู้ส่งออก และผู้นำเข้า และให้บริการ Call Center 2. พัฒนามาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลสำหรับระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ 3. ตรวจสอบและเสริมความมั่นคงปลอดภัยให้ระบบ 4. ติดตามประเมินวัด และการวิเคราะห์เพื่อการปรับปรุงพัฒนา 5. ออกแบบ พัฒนา และนำร่องโครงสร้างพื้นฐานและระบบคำขอกกลางผ่านอินเทอร์เน็ตสำหรับการนำเข้าส่งออกสินค้า กุ้ง ไข่ สิ่งทอ และสินค้าที่มีแบบฟอร์มและ	263.75	ICT	- กระทรวง ICT ดำเนินการเขียนข้อกำหนดการศึกษาโครงการ (TOR) แล้วเสร็จ โดยรวม TOR ของโครงการที่ได้อนุมัติทั้ง 10 โครงการ และแบ่งเป็น 2 โครงการใหญ่ คือ 1) การปฏิบัติการ SEW Service Operation และ 2) การบริหารจัดการโครงการ ทั้งนี้ เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเป้าหมาย และเนื้อหาสาระยังคงเหมือนเดิม - ขณะนี้อยู่ระหว่างการให้คณะกรรมการ CIO ของกระทรวงพิจารณา ให้ความเห็นชอบ คาดว่าจะสามารถจัดจ้างที่ปรึกษาในการบริหารโครงการ และดำเนินการพัฒนาระบบ SEW ได้ภายในเดือนธันวาคม 2548

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		กระบวนการคล้ายคลึงกัน 6. ศึกษาและวิเคราะห์ระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าแก่ผู้เข้าและส่งออกปัจจุบัน 7. พัฒนารูปแบบทางธุรกิจระบบนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ 8. เขียนข้อกำหนดทางเทคนิคในรายละเอียดของระบบเชื่อมโยงอย่างเต็มรูปแบบเพื่อการนำเข้าและส่งออก 9. ปรับกฎระเบียบการพัฒนาระบบสารสนเทศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเชื่อมต่อกับระบบกลาง 10. จัดตั้งสำนักงานบริหารและประสานงานโครงการ (PMO)			
2.2	ยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-Port)	เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยสนับสนุนระบบไร้เอกสาร		ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) ก.วิทย์ฯ	ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ อย่างไรก็ตาม NECTEC ร่วมกับกรมศุลกากร สวทช.และการท่าเรือ พัฒนาโครงการนำร่องพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) โดยดำเนินการพัฒนาระบบตรวจสอบการขนส่งสินค้า (e-Seal) ที่ใช้เทคโนโลยี RFID, ระบบรับชำระเงินค่ายานพาหนะผ่านท่า ณ สถานีตรวจสอบสินค้า (e-Toll) และระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (e-Manifest) ขณะนี้ได้ต้นแบบระบบและทดลองใช้ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีศูนย์ข้อมูลกลาง รวบรวมข้อมูลนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
2.3	พัฒนาระบบตรวจสอบผลิตภัณฑ์เกษตรและอาหารเพื่อการส่งออก โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Food Traceability)	เพื่อรองรับมาตรการ Non-Tariff Barrier (NTB) ของสหภาพยุโรป และเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของสินค้าเกษตรของไทย		ก.วิทย์ฯ	ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ
2.4	การสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow Survey) เป็นรายไตรมาส	จัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าประเภทต่างๆ เพื่อใช้วางแผนการปรับรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมในอนาคตต่อไป		สำนักงานสถิติ ก.เทคโนโลยีฯ	ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ
2.5	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์	จัดทำข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ (Logistics Cost per GDP) และสามารถประกาศต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศได้เป็นรายปี		สศช.	ดำเนินการในระยะที่ 1 เสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่การดำเนินการในระยะที่ 2 ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ
2.6	โครงการศึกษาสถานภาพข้อมูลโลจิสติกส์เพื่อการวางแผน	เพื่อศึกษาวิเคราะห์สถานะภาพความต้องการข้อมูลของรัฐและเอกชน ลักษณะและรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลโลจิสติกส์ รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการในการพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูล		สศช.	ศึกษาแล้วเสร็จ
2.7	โครงการศึกษาการเชื่อมโยงโลจิสติกส์อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาล	- เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนของกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาล และศึกษาพัฒนาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหากระบวนการ		สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล	- ให้คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นผู้ดำเนินโครงการ ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่อง 3 ปี - ขณะนี้ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและกำหนดรายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ/กำหนดทิศทางการอุตสาหกรรมเบื้องต้น และประสานงานกับหน่วยงาน/โรงงาน/ผู้ประกอบการขนส่ง/ชาวไร่ พร้อมทั้งจัดทำแบบสัมภาษณ์/

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		เชื่อมโยง Logistics ของ อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาล			แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูล - สรุปผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น รวมทั้งสรุปโครงข่ายและ รายละเอียดระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ทราบถึงองค์ประกอบต้นทุนและ กิจกรรมโลจิสติกส์การเก็บเกี่ยวและขนส่ง
2.8	โครงการ “ภาพรวมของต้นทุน ด้าน โล จิ ส ต ก ส์ ส า ห รັ บ อุตสาหกรรมส่งออกไทย”	- ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์เป็นปัจจัย ที่สำคัญที่กำหนดความได้เปรียบ ในการแข่งขันของสินค้าส่งออก ของไทย ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมี วัตถุประสงค์ - เพื่อศึกษาต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ที่เกิดขึ้นสำหรับสินค้าส่งออกของ ไทย เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ส่งออก ทราบถึงค่าใช้จ่ายโลจิสติกส์ที่ เกิดขึ้น และช่วยในการวางแผน การผลิตสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และนำไปสู่การเพิ่ม ศักยภาพในการแข่งขันของสินค้า ในตลาดโลก		- สมาผู้ส่งสินค้า ทางเรือแห่งประเทศไทย - สถาบันวิจัยฯ ม.ธรรมศาสตร์	- สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดทำ ฐานข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมส่งออกของไทยใน ภาพรวม โดยศึกษาในกลุ่มอุตสาหกรรม 6 อุตสาหกรรม ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและ อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเครื่องหนังและรองเท้า และอุตสาหกรรม เครื่องเรือนและเฟอร์นิเจอร์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จาก การส่งออกที่มีมูลค่าสูงต่อไป - จากการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมส่งออก โดยรวมสำหรับประเทศไทยโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10.84 ของ ยอดขาย ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนต้นทุนอุตสาหกรรมต่อยอดขาย ในอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกสำหรับประเทศไทยได้
3	การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (Capacity Building)				
	ยกระดับความสามารถด้านโลจิสติกส์ในบุคลากร และสถานประกอบการ				
3.1	โครงการพัฒนากำลังคนด้าน โลจิสติกส์แบบบูรณาการ	- เพื่อให้ไทยมีสถาบันการศึกษาที่มี ศักยภาพในการผลิตบัณฑิตด้าน โลจิสติกส์ได้มาตรฐานสากล และ เป็นศูนย์กลางการผลิตบุคลากร	40	สกอ. ก.ศึกษาฯ	- อยู่ระหว่างหารือกับสมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย(สรท.) เพื่อ จัดทำหลักสูตรการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ ซึ่ง สรท. ได้เสนอ โครงการเพื่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ จำนวน 10 โครงการ คือ 1) โครงการแนะนำประชาสัมพันธ์ และ Road Show เพื่อชี้ให้เห็น

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		ด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน - เพื่อพัฒนาหลักสูตรด้านระบบโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับระดับสากล - วิจัยและพัฒนาสร้างองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ในบริบทของไทยเพื่อให้เกิดการถ่ายทอดแนวคิดและนวัตกรรมใหม่ ๆ สู่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง		สนม.การอาชีวศึกษา	ลักษณะอาชีพ และ Career Path ด้านโลจิสติกส์ 2) โครงการสร้างหลักสูตรมาตรฐาน 3) โครงการพัฒนาความรู้พื้นฐานให้กับอาจารย์แนะแนวในระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา 4) โครงการผลิตอาจารย์ใหม่ด้านโลจิสติกส์ 5) โครงการยกระดับอาจารย์ด้านโลจิสติกส์ 6) โครงการพัฒนาประกาศนียบัตรวิชาชีพการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน 7) โครงการจัดทำฐานข้อมูลผู้เชี่ยวชาญด้าน Logistics ของประเทศ 8) โครงการส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาความรู้ด้านโลจิสติกส์ในเชิงลึก 9) โครงการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ 10) โครงการเข้าร่วมการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ - จัดทำหลักสูตรสำหรับคนประจำเรือ
3.2	โครงการเตรียมกำลังคนด้านโลจิสติกส์ด้วยการจัดสรรทุนรัฐบาลเพื่อไปศึกษาวิชา ณ ต่างประเทศ	1) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาครัฐให้มีความรู้ความเข้าใจทางด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรในสถาบันการศึกษาทั้งจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาค 2) จัดสรรทุนรัฐบาลเพื่อศึกษาในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในระดับปริญญาโท และเอก		กพ.	- ในปี 2548 มีการจัดสรรทุนในการศึกษาต่อต่างประเทศในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ระดับปริญญาโทและเอกจำนวน 5 ทุน - คาดว่าจะจัดสรรทุนในการศึกษาต่อต่างประเทศในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ประมาณจำนวน 10 ทุนต่อปี

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
3.3	การพัฒนาศักยภาพแรงงาน สาขาธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ	- เพื่อพัฒนาฝีมือแรงงาน และเพื่อเสริมสร้างศักยภาพแรงงานในระดับโลจิสติกส์		กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ก.แรงงาน	- กรมพัฒนาฝีมือแรงงานมีการจัดหลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้น โดยจัดทำเป็นโครงการนำร่องในการผลิตบุคลากร 3 ด้าน คือ ด้านการบริหารจัดการ Supply Chain ฯลฯ 2) ด้านช่างต่าง ๆ และ3) ด้านพนักงานขับรถต่าง ๆ - ในปี 2549 มีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมาย คือ 1) ฝึกอบรมเตรียมเข้าทำงาน สาขาธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ หลักสูตรประกอบด้วยภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ รวม 4 เดือน จำนวน 3 รุ่น ๆ ละ 50 คน โดยรุ่นที่ 1 มีการฝึกอบรมไปแล้วเมื่อเดือน พ.ย. 48 ถึง มี.ค. 49 2) ฝึกอบรมเพื่อยกระดับฝีมือแรงงาน โดยการพัฒนาองค์ความรู้และพัฒนาทักษะฝีมือด้านโลจิสติกส์ให้กับบุคลากรในสถานประกอบการที่ดำเนินกิจการด้านการขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก รุ่นละ 50 คน จำนวน 6 รุ่น รวม 300 คน • รุ่นที่ 1 - 3 หลักสูตร Logistics & Supply Chain • รุ่นที่ 4 – 6 หลักสูตร Enabling Technologies in Logistics - ในปี 2550 ได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาบุคลากรอีกจำนวน 5,000 คน
4 การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)					
พัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยให้มีศักยภาพสูง สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล					
4.1	มาตรการส่งเสริมการลงทุน	- ส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจที่เป็น SMEs ที่ไม่เน้นเทคโนโลยีขั้นสูงและโครงการขนาดใหญ่		BOI ก.อุตสาหกรรม	- การส่งเสริม SMEs ให้ทำกิจการด้านโลจิสติกส์ที่ยังไม่เคยมี สามารถมีขนาดการลงทุนขั้นต่ำน้อยกว่า 1 ล้านบาท - บริษัทร่วมทุนที่มีคนไทยถือหุ้นเกินร้อยละ 50 สามารถขอส่งเสริมการลงทุนได้ สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับคือ1) การยกเว้นอากรนำเข้า

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		- การส่งเสริมกิจกรรมการขนส่งทางบก น้ำ และอากาศ			เครื่องจักร และ 2) การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี - ส่งเสริมในหมวด 7 กิจกรรมบริการและสาธารณูปโภค ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ ● ส่งเสริมกิจการสาธารณูปโภคและบริการพื้นฐาน ในกิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล กิจการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก หรือโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อย และกิจการขนานบินพาณิชย์ ● ส่งเสริมกิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ ในกิจการรถไฟฟ้ามหานครและรถไฟขนส่งสินค้า กิจการขนส่งทางท่อ กิจการขนส่งทางอากาศ กิจการขนส่งทางเรือ ● ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรม ● ส่งเสริมศูนย์กระจายสินค้าทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย(Internation Distribution Center) ● ส่งเสริมศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ (Internation Procurement Office-IPO) ● การพัฒนากำลังคนด้านพาณิชย์นาวี กิจการธุรกิจรับจ้างบริหารระบบธุรกิจ (Business Process Outsourcing - PBO)
4.2	พัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย	- พัฒนากิจกรรม/งานบริการที่เพิ่มคุณค่าทางโลจิสติกส์ (Value added logistics activities) และสนับสนุนการขยายบริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร - จัดให้มีมาตรฐานกลางในการให้บริการของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ไทย		ก.พาณิชย์	- กำหนดยุทธศาสตร์พัฒนาธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาและยกระดับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ - เนื่องจากโครงการที่เสนอ ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี 2549 จึงดำเนินการในระดับศึกษาเตรียมความพร้อม และระดมความคิดเห็นกับกระทรวงคมนาคมในส่วนของการขนส่งเท่านั้น เพื่อหาแนวทางการพัฒนาธุรกิจดังกล่าว ภายใต้งบประมาณที่ได้รับจัดสรร - นอกจากนี้ ได้มีศึกษา วิเคราะห์และกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจ

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
					ด้านโลจิสติกส์ โดยพิจารณาในประเด็นสินค้า (แบ่งเป็น 1.สินค้าเกษตร : สินค้าเน่าเสียง่าย และสินค้าเทกอง และ 2. สินค้านอกภาคเกษตร : สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าบริโภค) และรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า (แบ่งเป็น 4 ส่วน 1. in-in การเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศเพื่อใช้ในประเทศ 2. in-out 3. out-in เป็นกรอบแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์
5 การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค					
พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านชายแดน					
5.1	โครงการจัดตั้งศูนย์เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวตามแนวชายแดน One Stop Service	เพื่ออำนวยความสะดวกการผ่านแดน หลักการคือ การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ช่วยลดเวลาการออกไปอนุญาต การพัฒนาผ่านชายแดน การพัฒนาเทคนิคการตรวจวิเคราะห์ และการมอบอำนาจให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกับศุลกากร		กรมศุลกากร ก.คลัง	- มีแผนดำเนินงาน One Stop Services ด้านชายแดน ณ ด้านชายแดนน่านี้อยู่ 6 ด้าน ได้แก่ แม่สาย แม่สอด อรัญประเทศ มุกดาหาร สะเตา และเชียงแสน สศช. ได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการและข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ โดยมีความก้าวหน้า ดังนี้ - การพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์ OSS และห้องปฏิบัติการ (Laboratory) เพื่อรองรับหน่วยงานอื่นดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว 6 ด้าน - การมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานอื่นในศูนย์ OSS ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว 6 ด้าน - จัดตั้งกลไกบริหารจัดการระดับบริหาร และระดับปฏิบัติการเสร็จสิ้นแล้วทั้ง 6 ด้าน - ระบบ IT เชื่อมโยงข้อมูลในการให้บริการ กำลังศึกษาออกแบบ
5.2	โครงการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว Single Stop Inspection (มีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านชายแดน Single	การตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดชายแดนเดียวเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศในการอำนวยความสะดวกกระบวนการผ่านแดนของคนและสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์ คือ		กรมศุลกากร ก.คลัง	- จากการประชุมสามฝ่ายเพื่อยกร่างบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง ณ เมืองเสียมเรียบ ประเทศกัมพูชา ได้ข้อสรุปสำหรับรูปแบบการผ่านพิธีการ ที่จะใช้ ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และจุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
	Stop Inspection)	1)ระยะเวลาที่ใช้ในการขนย้ายสินค้าข้ามแดนมีผลโดยตรงต่อต้นทุนของการค้าในภูมิภาค ดังนั้น การส่งเสริมให้มีความร่วมมือกันในการตรวจสินค้าเข้า/ ออก (Single Stop Inspection) ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลการจัดทำรูปแบบเอกสารต่าง ๆ ให้สอดคล้องกันในภูมิภาคทำให้เกิดความสะดวกทางการค้า และเกิดการเติบโตทางการค้าในภูมิภาค 2) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการผลักดันให้มีการใช้มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจสอบสินค้าเข้า / ออกเป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค			ระยะแรก เป็นแบบตรวจสินค้าขาออกน้อยที่สุด และไปสังเกตการณ์ในอาณาเขตต่างประเทศในพื้นที่ควบคุมร่วม คาดว่าจะดำเนินการในเดือน .ค. 2548 ระยะที่สอง เป็นแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวในอาณาเขตต่างประเทศในพื้นที่ควบคุมร่วม คาดว่าจะดำเนินการได้เสร็จสมบูรณ์ในปี 2551 - จัดทำคำแปลเอกสารแนบท้าย 1 Procedures of Single Window and Sing-Stop Inspection ของบันทึกความเข้าใจ - นำเสนอ ครม. อนุมัติ ก่อนที่จะลงนามในการประชุม GMS Summit ครั้งที่ 2 ณ นครคุนหมิงประเทศจีน
5.3	โครงการพัฒนา e – licensing ผ่าน internet สำหรับด่านนำร่อง 6 แห่ง	เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนการดำเนินการของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้บริการระบบ e-licensing ผ่าน internet สำหรับด่านนำร่อง 6 แห่ง		กรมศุลกากร ก.คลัง	- ศึกษากลุ่มสินค้าที่จะนำเข้า ส่งออกของด่านนำร่อง ซึ่งได้กำหนดสินค้านำร่องแล้ว ได้แก่ การนำเข้าโค กระบือที่มีชีวิต สัตว์น้ำ การส่งออกข้าว และลำไยแห้ง - ศึกษากระบวนการขอใบอนุญาตนำเข้า ส่งออกของสินค้านำร่องที่หน่วยงานอื่นเกี่ยวข้อง และจัดทำรายละเอียดข้อมูลที่ต้องใช้ในกระบวนการขออนุญาตสินค้านำร่อง - ออกแบบระบบ e-licensing ที่เป็นภาพรวมเบื้องต้นไว้แล้ว พร้อมจัด

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
					ประชุมหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตเพื่อรับทราบถึงรูปแบบของระบบและให้ความเห็น
ส่งเสริมให้มีการสร้างมาตรฐานระบบอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งร่วมกันในภูมิภาค					
54	การลงนามตาม Cross Border Transport Agreement	กรอบความตกลงขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ GMS ลงนามความตกลงข้ามพรมแดนครบทุกประเทศในปี 2545 และกำหนดเจรจาภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงจำนวน 20 ฉบับ โดยแบ่งการเจรจาเป็น 3 ระยะให้แล้วเสร็จและลงนามระหว่างกันภายในปี 2548 โดยความตกลงจะครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับความตกลงผ่านแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ		สศช.	- การเจรจาระยะที่ 1, 2 ลงนามร่วมกันแล้ว ส่วนระยะที่ 3 อยู่ระหว่างเจรจา(ภาคผนวก 6 8 14 และพิธีสารที่ 3) ส่วนใหญ่เป็นเรื่องศุลกากร และจะมีผลบังคับใช้สมบูรณ์ในปี 2550 - การดำเนินการเร่งด่วน ADB ให้แต่ละคู่ประเทศเจรจากันเอง เพื่อนำร่องอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้า ณ ด้านพรมแดนระดับทวิภาคีกันเองก่อน และแปลงสู่การปฏิบัติที่ด่านนำร่องตามแนว EAST WEST (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต , แดนสะหวัน – ลาวบาว) และ Southern Eoconomic corridor (อรัญ – ปอยเปต , บาเวต – มอกไบ)
55	ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน(ไทย ลาว พม่า กัมพูชา และ เวียดนาม) ภายใต้กรอบ “ACMECS”	Mekong Economic Cooperation Strategy เป็นนโยบายรัฐบาลที่ได้ลงนามความร่วมมือในกรอบ ACMECS กับประเทศเพื่อนบ้าน ในการจัดทำยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างไทย ลาว พม่า กัมพูชา และ เวียดนาม ตั้งแต่ปลายปี 2546 โดยมีแนวคิดที่จะพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่รายรอบไทยให้เข้มแข็งเพื่อลดช่องว่างทาง		สศช.	- การประชุมสุดยอดผู้นำ ACMECS ในเดือนพฤศจิกายน 2548 ในการประชุมจะมีการเซ็น MOU 2 ฉบับ ฉบับแรกเป็นกรอบใหญ่ของสภาธุรกิจ ACMECS ทั้ง 5 ประเทศ และฉบับที่สอง MOU ระดับพื้นที่ระหว่างไทยและกัมพูชา โดยมีเนื้อหาสาระ คือ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนของ 5 ประเทศ ให้ความช่วยเหลือในกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกัน แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการค้าและเศรษฐกิจ รวมทั้งการแก้ไขอุปสรรคทางการค้า คือ การผ่านแดน และพิธีการศุลกากร การจัดตั้งการนิคมอุตสาหกรรมของประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนให้มี single visa ที่จะให้เข้าได้ทั้ง 5 ประเทศ และการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทาง

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		เศรษฐกิจระหว่างกันและมุ่งแก้ปัญหาทางสังคม(แรงงานต่างด้าวที่อพยพ)			ฝั่งทะเลอันดามันในพม่า คือ ทวาย และทะเลก๊วก
5.6	ข้อตกลงการค้ากับต่างประเทศ	โดยเฉพาะข้อตกลงในประเด็นเรื่อง Trade and Transport Facilitation เอื้อต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยจากการศึกษาผลกระทบของกระแสการจัดตั้งเขตการค้าเสรีทวิภาคี		สศช.	- ไทยได้เจรจาทำข้อตกลงการค้าเสรีกับคู่เจรจา 12 ประเทศ (ณ เมษายน 2548) ได้แก่ ออสเตรเลีย บาร์เรน จีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลี นิวซีแลนด์เปรู แอฟริกาใต้ BIMTEC และ EFTA - การเจรจาในเขตการค้าเสรีของไทยที่มีประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ • ไทย-BIMSTEC ใช้กฎแหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of Origin) ตามที่ประเทศอินเดียร่างขึ้น • ไทย-อินเดีย มีการเจรจาตกลงในแนวทาง เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ และได้หารือในเรื่อง การจัดทำกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและพิธีการทางศุลกากร
6	กฎหมาย ขอบบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ				
	พัฒนากฎหมาย/ระเบียบเพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล				
6.1	การพัฒนากฎหมาย/ระเบียบด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ	1. ปรับโครงสร้างกฎหมายแม่บทของการบริหารจัดการที่ดีสาขาการขนส่งของประเทศ 2. รวบรวมกฎหมายที่ใกล้เคียงกันเข้าเป็นฉบับเดียวกัน 3. ปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน	-	-	ความก้าวหน้าในการพัฒนากฎหมายด้านการขนส่ง มีรายละเอียดดังนี้ 1. กฎหมายใหม่มีผลบังคับใช้แล้ว ได้แก่ <u>พ.ร.บ.เจ็ลยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547</u> มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 ม.ค. 47 / <u>พ.ร.บ.ความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548</u> มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 พ.ค. 48 / <u>พ.ร.บ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548</u> มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 25 ต.ค. 48 2. กฎหมายที่ผ่านการพิจารณาของวุฒิสภาแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ และ

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
					ประกาศใช้ต่อไป ได้แก่ การปรับปรุง พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ..... 3. กฎหมายที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว และอยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้แก่ การปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. / การแก้ปรับปรุง พ.ร.บ. การรับขนของทางอากาศ พ.ศ..... / การจัดทำร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือ จ.สงขลา / และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ..... 4. กฎหมายที่ผ่านการยกร่างแล้วและรอเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ได้แก่ ร่าง พ.ร.บ. บริหารการขนส่ง / กฎหมายว่าด้วยการจัดทำภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง / กฎหมายการจัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ พ.ศ..... / การรวม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นฉบับเดียวกัน / การจัดทำร่าง พ.ร.บ. การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.....
6.2	กฎหมายนำหนักรถบรรทุก (พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535)	ก.คมนาคม ได้มีการทดลองใช้พิกัดน้ำหนัก 26 ตัน สำหรับรถบรรทุก 10 ล้อ 3 เพลา เป็นเวลา 3 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ 1 ม.ค. 2546 ถึง 31 ธ.ค. 2548 จากเดิมที่ประกาศใช้เมื่อปี 2535 กำหนดน้ำหนักบรรทุกอยู่ที่ 21 ตัน	-	ก.คมนาคม	- ก.คมนาคม โดยกรมทางหลวงได้ออกประกาศพิกัดน้ำหนักสำหรับรถบรรทุกใหม่เป็นบทเฉพาะการให้ใช้ชั่วคราว 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2549 ถึง 31 ธ.ค. 2549) โดยเฉพาะรถบรรทุก 10 ล้อ 3 เพลา เป็น 25 ตัน จากพิกัดน้ำหนักที่ได้ผ่อนผันให้รับน้ำหนักได้ 26 ตัน จนถึงสิ้นสุดปี 2548 โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 49 เป็นต้นไป

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
6.3	กำหนดเวลาวิ่งของรถบรรทุก	การห้ามเดินรถและห้ามจอดรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไปและรถพ่วงในเขตกรุงเทพฯ		สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	- คณะทำงานพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจร (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) มีมติเมื่อวันที่ 7 ธ.ค. 48 เห็นชอบตามร่างข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ในเรื่องจะอนุญาตให้รถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไปและรถพ่วงเดินรถบนถนนคลองกรุงช่วงตั้งแต่แยกถนนคลองกรุงตัดกับถนนสุวินทวงศ์ ถึง แยกถนนคลองกรุงตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) ได้ตลอดเวลาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งจะมีผลให้เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ประมาณเดือน ม.ค. 49
6.3	กฎระเบียบเกี่ยวกับความสูงของตู้คอนเทนเนอร์ (แก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2522 ตาม พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522)	ปัจจุบันมีรถตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากที่มีความสูงเกิน 4.00 เมตร จึงจำเป็นต้องปรับ ความ สูง ของรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งภายในประเทศ โดยปรับความสูงของรถลากรวมความสูงของตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุกถยนต์ให้มีความสูง 4.60 เมตร	-	ก.คมนาคม	- ก.คมนาคม ได้แก้ไขกฎกระทรวงปรับความสูงตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มเป็น 4.60 เมตร โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค.49 เป็นต้นไป
6.4	โครงการพัฒนากฎหมายว่าด้วยกิจการคลังสินค้าไซโล ห้องเย็น (ยกร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยกิจการคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น พ.ศ.)	เพื่อปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบให้เอื้อ ประ โย ชน์ ต่อ ธุรกิจ การให้บริการโลจิสติกส์และสร้างความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการภาคเอกชนให้เป็นมาตรฐานและได้รับการยอมรับใน	-	กรมการค้าภายใน ก.พาณิชย์	ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ผ่านการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างแก้ไขปรับปรุง

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		ระดับสากล โดย ยกร่างกฎหมายฉบับนี้ และ จัดระดมความคิดเห็นสร้างความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการและประชาชน พัฒนาระบบข้อมูลศูนย์ POSSEC ประชาสัมพันธ์ศูนย์ POSSEC			
ผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์					
6.5	พระราชบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-document Law)	เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดจากข้อจำกัดของ พรบ.ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ในด้านการทำ/การใช้/การเก็บรักษาเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ยังครอบคลุมไม่ถึงการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออ้างอิงข้อมูลในศาล ทำให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนยังต้องจัดทำหรือเก็บรักษาเอกสารในรูปแบบกระดาษควบคู่กับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้อ้างอิง หลังจากออก พรบ. ฉบับนี้ จะจัดตั้ง National Repository เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการจัดเก็บสำเนาอิเล็กทรอนิกส์และเป็นสถาบันที่อ้างอิงได้ทางกฎหมาย รวมทั้งจัดตั้ง E-Notary Public ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางรับรองการแปลเอกสารภาษาต่างประเทศให้	2.5	NECTEC ก.วิทย์ฯ	อยู่ระหว่างการยกร่าง (มีกำหนดแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 48)

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
		เป็นภาษาไทย เพื่อเป็นมาตรฐานในการรับรองความถูกต้อง			
6.6	ร่างพระราชกฤษฎีกา ตาม <u>มาตรา 3</u> ว่าด้วยการกำหนดข้อยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	ธุรกรรมบางประเภท เช่น สิทธิในครอบครัวและมรดก ไม่สมควรให้กระทำได้ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากเป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อนและเกี่ยวข้องกับอารมณ์ความรู้สึกของมนุษย์ ดังนั้นจึงต้องออกกฎหมายฉบับนี้ขึ้นเพื่อยกเว้นมิให้ นำ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาใช้บังคับ	-	NECTEC ก.วิทย์ฯ	- ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา อยู่ระหว่างรอเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ
6.7	ร่างพระราชกฤษฎีกา ตาม <u>มาตรา 25</u> ว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	เพื่อกำหนดวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี	-	NECTEC ก.วิทย์ฯ	- อยู่ระหว่างศึกษาข้อมูลโดยศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC)
6.8	ร่างพระราชกฤษฎีกา ตาม <u>มาตรา 32</u> ว่าด้วยการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	เพื่อกำกับดูแลธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ธุรกิจบริการเกี่ยวกับการออกใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ และธุรกิจบริการเกี่ยวกับการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์	-	NECTEC ก.วิทย์ฯ	- ในส่วนของการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ได้กร่างเสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ - ในส่วนของการออกใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์อยู่ระหว่างการศึกษาข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

แผนงาน/โครงการสำคัญ		วัตถุประสงค์/สาระสำคัญ	วงเงินอนุมัติ 49 (ล้านบาท)	เจ้าภาพหลัก	ความก้าวหน้า / ผลการดำเนินงาน
6.9	ร่างพระราชกฤษฎีกา ตาม มาตรา 35 ว่าด้วยการทำ ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ (มีความสำคัญสูง ต้องเร่ง ดำเนินการ)	การปฏิบัติงานของหน่วยงานรัฐ (ธุรกรรมภาครัฐ) เช่น การขอ อนุญาต การขอเอกสาร การจัดทำ/ จัดเก็บเอกสารยังคงต้องจัดเก็บ รักษาในรูปของกระดาษ และยังไม่ สามารถจัดเก็บรักษาเอกสารในรูป ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ เนื่องจากไม่ มีกฎหมายรองรับ ดังนั้น จึงต้องมี การออกกฎหมายฉบับนี้ขึ้น เพื่อให้ ธุรกรรมภาครัฐสามารถกระทำได้ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะ ช่วยลดค่าใช้จ่ายและอำนวยความสะดวก สะดวกทั้งต่อภาครัฐและเอกชน	-	NECTEC ก.วิทย์ฯ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
6.10	กฎหมายการโอนเงินทาง อิเล็กทรอนิกส์	เพื่อกำหนดกลไกสำคัญทาง กฎหมายในการรองรับระบบการโอน เงินทางอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งที่เป็นการ โอนเงินระหว่างสถาบันการเงิน และ ระบบการชำระเงินรูปแบบใหม่ในรูป ของเงินอิเล็กทรอนิกส์ ก่อให้เกิด ความเชื่อมั่นต่อระบบการทำธุรกรรม ทางการเงินและการทำธุรกรรมทาง อิเล็กทรอนิกส์มากยิ่งขึ้น	-	NECTEC ก.วิทย์ฯ	เนื่องจากบางส่วนของกฎหมายฉบับนี้ไปซ้ำซ้อนกับพระราช กฤษฎีกา ตามมาตรา 32 ว่าด้วยการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทาง อิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้น เนคเทคจึงระงับการร่างกฎหมายฉบับนี้ไว้ก่อน และรอให้พระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 32 ว่าด้วยการกำกับธุรกิจ บริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เสร็จก่อน จึงจะดำเนินการ ร่างกฎหมายฉบับนี้