



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Board

Logistics รายงานความก้าวหน้า
Development การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา
Report ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

Volume 2 No.1
May 2007

ปีที่ 2 ฉบับที่ 1
พฤษภาคม 2550

คำนำ

รายงานความก้าวหน้าฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นสื่อกลางในการติดตามความก้าวหน้าและผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย พ.ศ. 2549-2553 ซึ่งมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ นอกจากนี้ เมื่อต้นปี 2550 ที่ผ่านมา (กุมภาพันธ์ 2550) กรมฯ ยังได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการรายสินค้า ระยะเร่งด่วน ปี 2550 ซึ่งคณะผู้จัดทำได้นำความก้าวหน้าการดำเนินงานดังกล่าวมาผนวกเป็นส่วนหนึ่งของรายงานความก้าวหน้าฉบับนี้ด้วย

ทั้งนี้ คณะผู้จัดทำได้พยายามรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ ต่างๆ ให้ได้มากและทันเวลาที่ที่สุด เพื่อให้เกิดความถูกต้อง แม่นยำ และสมบูรณ์ ในการรายงานความก้าวหน้าในรายงานฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม หากมีข้อมูลบางส่วนที่อาจไม่ครบถ้วนในบางประเด็น คณะผู้จัดทำมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะรับข้อชี้แจงต่างๆ และจะดำเนินการประสานขอข้อมูลจากหน่วยงาน เพื่อปรับปรุงรายงานให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในฉบับต่อไป

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจะจัดทำรายงานความก้าวหน้าในฉบับต่อไปให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น ซึ่งนอกเหนือจากการติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานแล้ว ในอนาคตคณะผู้จัดทำจะร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกันศึกษา วิจัย และพัฒนางานองค์ความรู้ ทั้งที่เกี่ยวกับตัวชี้วัดผลการดำเนินงานและสาระทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค เพื่อที่จะนำมาเผยแพร่ในรายงานความก้าวหน้า ทั้งในรูปแบบเอกสารและรายงานใน Webpage ของสำนักงานฯ รวมทั้งในนิตยสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในโอกาสต่อไป

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พฤษภาคม 2550

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	I - VII
บทนำ	1-1
1 ความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการ ตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้า ระยะเร่งด่วน ปี 2550	2-1
2 ความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	3-1
2.1 การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ในภาคการผลิต (<i>Business Logistics Improvement</i>)	3-2
2.2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (<i>Transport and Logistics Network Optimization</i>)	3-4
2.3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (<i>Logistics Service Internationalization</i>)	3-11
2.4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (<i>Trade Facilitation Enhancement</i>)	3-14
2.5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (<i>Capacity Building</i>)	3-17

ภาคผนวก: แผนงาน/โครงการ ประจำปี 2550 ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร



บทสรุปผู้บริหาร

รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับนี้แตกต่างจากรายงานฉบับอื่นที่ผ่านมา คือมีเนื้อหาส่วนความก้าวหน้าการดำเนินงานตาม แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้า ระยะเร่งด่วน ปี 2550 ที่ ครม. ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 เพิ่มเติมขึ้นมาเพื่อเน้นความสำคัญกับการดำเนินงานตามที่ ครม. ได้มีมติเห็นชอบให้ เป็นเรื่องเร่งด่วน สำหรับอีกส่วนนั้น เป็นรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์การ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามแผนงานปกติ สามารถสรุปได้ดังนี้

ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ ระยะเร่งด่วนปี 2550

ภายหลังจากที่ประชุมร่วมนายกรัฐมนตรีพบเอกอัครราชทูตพิจารณาแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์รายสินค้าระยะเร่งด่วนปี 2550 ซึ่งได้กำหนดสินค้าเป้าหมายนำร่องได้แก่ ข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก สำหรับการผลักดันให้เกิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) อย่างเป็นรูปธรรม และ ครม. ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 นั้น สามารถสรุปความก้าวหน้าการดำเนินงานได้ดังนี้

มติ: ให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เร่งรัดจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 หัว และแคร่ 112 แคร่ ตามโครงการที่ได้รับงบประมาณไว้แล้ว โดยยกเลิกข้อกำหนดในการจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าโดยวิธีการทำ Barter Trade

ความก้าวหน้า: แม้ว่าจะมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ.2549 พ.ศ.2550 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2550 แล้ว แต่ รฟท. ยังคงต้องดำเนินการจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 หัว โดยวิธีการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) เนื่องจากมีการลงนามในข้อตกลงกับประเทศจีนไว้แล้ว ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการเจรจาและ รฟท. จะเร่งรัดการตกลงให้แล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2550 สำหรับในส่วนของการจัดหาแคร่บรรทุกสินค้า 112 แคร่ นั้น รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมการเปิดประมูล ครั้งที่ 4 เพื่อ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ภายในปีนี้

มติ: ให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการบริหารขบวนรถสินค้าเพื่อเพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่ง ณ สถานีขนส่งหลักในแต่ละภูมิภาค ในระหว่างที่รอการจัดหาหัวรถจักรและแคร่

ความก้าวหน้า: รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมการเพิ่มเที่ยวให้บริการสำหรับสินค้าข้าว บริเวณ จังหวัดนครราชสีมา (สถานีรถไฟกุดจิก – ท่าเรือแหลมฉบัง) จาก 15 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน และสินค้าน้ำตาล บริเวณ จังหวัดขอนแก่น (ท่าพระ – ท่าเรือแหลมฉบัง) จาก 10 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน ภายในเดือนตุลาคม 2550

มติ: ให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. โดยให้มีการทำสัญญาระยะยาวกับภาคธุรกิจ มีระบบราคาที่ชัดเจน และมีกำหนดการให้บริการขนส่งที่แน่นอนต่อเนื่องตลอดทั้งปี

ความก้าวหน้า: รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยการขนส่งทางรถไฟ และคณะทำงานพัฒนาการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ที่มีองค์ประกอบร่วมจากทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสนับสนุนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งได้มีการประชุมคณะทำงานพัฒนาการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2550 และอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ทางรถไฟ โดยคาดว่าจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2550

มติ: ให้ กระทรวงคมนาคม หาแนวทางแก้ปัญหาการขนส่งลำน้ำในช่วงผ่านสะพานนวชัย

ความก้าวหน้า: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) ได้หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำ และได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำ เพื่อพิจารณาประเด็นปัญหาต่างๆ ที่ภาคเอกชนขอให้ภาครัฐพิจารณา

ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามงบประมาณปกติ

ในภาพรวมความก้าวหน้าสำคัญของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ คือการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 เห็นชอบ “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) 2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) 3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

(Logistics Service Internationalization) 4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ 5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) รวมทั้งได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อมาเป็นกลไกหลักระดับนโยบายในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ คือ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2550 สำหรับในแต่ละยุทธศาสตร์มีความก้าวหน้า สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement):

นอกเหนือจากการดำเนินการภายใต้ความร่วมมือของภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการคัดเลือกสินค้ายุทธศาสตร์สำคัญเพื่อศึกษาและดำเนินโครงการนำร่อง เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของสินค้าข้าว น้ำตาล มันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก ตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้า ระยะเร่งด่วนปี 2550 แล้ว ยังได้มีการศึกษาการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กโดยเฉพาะ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเหล็กของไทย โดยพิจารณาความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ

นอกจากนี้ กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดตั้งคณะทำงานแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2550 ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจากกระทรวงอุตสาหกรรม และผู้แทนจากภาคเอกชน ได้แก่ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเสนอให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 1/2550 ซึ่งคาดว่าจะจัดให้มีขึ้นในวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 ณ ตึกสันติไมตรีหลังใน ทำเนียบรัฐบาล

การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization):

การพัฒนาระบบราง นอกเหนือจากการพัฒนาการขนส่งทางรางในเส้นทางขนส่งสินค้าทางเลือก (Alternative Transport Mode) ดังที่ได้กล่าวไว้ในความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550 ข้างต้นแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างนำเสนอโครงการจัดหาหัวรถจักร 20 คัน และรถโบกี้บรรทุกสินค้า 284 คัน ต่อคณะกรรมการรถไฟ สำหรับในส่วนของการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเล

ตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ที่ได้ขออนุมัติขยายวงเงินลงทุน นั้น กรมฯ ได้มีมติเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ที่ผ่านมา

การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าหลักในภูมิภาค รฟท. ได้ดำเนินการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ แล้วเสร็จ 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟติลาอาสน์ จังหวัดอุดรธานี สถานีรถไฟกุดจิก จังหวัดนครราชสีมา สถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่น และสถานีรถไฟทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นอกจากนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารศุลกากร คลังสินค้า อาคารผู้ประกอบการรับ – ส่งสินค้า ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ พร้อมออกแบบและติดตั้งระบบ IT ในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) รวมทั้งดำเนินการขยายคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานภูเก็ตและเชียงใหม่แล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว

ในด้านการพัฒนาประตูการค้า สำหรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ C0 และท่าเรือ A0 ได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อต้นปี 2550 ส่วนท่าเรือ C1, C2 คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในเดือนตุลาคม 2550 นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ชน.) ยังได้ดำเนินการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล แล้วเสร็จ นอกจากนี้ สำหรับการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) อยู่ระหว่างก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2551

ในด้านการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน นั้น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ชน.) ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในโครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งต่างๆ ได้แก่ การศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่าของการก่อสร้างสถานีขนส่งทางลำนํ้าเพื่อการประหยัดพลังงาน การศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด ท่าเรือจังหวัดชุมพร ท่าเรือชายฝั่งจังหวัดตรัง และท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย นอกจากนี้ กรมทางหลวง ก็อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนสถานีขนส่งทางลำนํ้า จังหวัดอ่างทองและจังหวัดอยุธยา และท่าเรือชายฝั่งจังหวัดชุมพร ท่าเรือจังหวัดตราด และท่าเรือจังหวัดตรัง

การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

(Logistics Service Internationalization):

เพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ของไทยให้สามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติได้ กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศฯ จึงได้ร่วมกับหน่วยงานที่

เกี่ยวข้องกับทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ จัดงาน Thailand Logistics Fair 2006 ระหว่างวันที่ 13-15 กรกฎาคม 2549 และ *กระทรวงการต่างประเทศ* ร่วมกับสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยจัดงาน Thai-U.S. Logistics Fair and Symposium 2006 ระหว่างวันที่ 5-7 ตุลาคม 2549 เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย

ทั้งนี้ ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (EXIM Bank) ได้เปิดให้สินเชื่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder และต่อมาได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับ TAFA และ TIFFA เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ในการปล่อยสินเชื่อให้กับสมาชิกของสมาคมทั้ง 2 ซึ่งจะช่วยให้มีต้นทุนที่ต่ำพอที่จะสู้กับบริษัทต่างชาติได้

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้มีการตั้งคณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ สศช. และภาคเอกชน เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการโลจิสติกส์ การค้า นำเสนอต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) เพื่อพิจารณา ในการประชุมครั้งที่ 1/2550 ซึ่งคาดว่าจะจัดให้มีขึ้นในวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 ณ ตึกสันติไมตรีหลังใน ทำเนียบรัฐบาล

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

(Trade Facilitation Enhancement):

กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้ผูกพันงบประมาณปี 2549 จำนวน 263 ล้านบาท มาในปี 2550 เพื่อดำเนินงานพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ ภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single- Window e-Logistics) ซึ่งได้มีการลงนามจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา Business Model ของการดำเนินโครงการดังกล่าวโดยมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

นอกจากนี้ กรมศุลกากร ได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการนำเข้า-ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบของกรมศุลกากรกับระบบกลาง ซึ่งมีการประชุมคณะทำงานเพื่อพิจารณารูปแบบของโครงสร้างแฟ้มข้อมูลใบอนุญาต และเอกสารตอบกลับ (Response message) ในรูปแบบ ebXML

สำหรับ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อยู่ระหว่างดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออก (Single Window E-Certification) และบริหารศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อการให้บริการของ 15 หน่วยงาน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2550

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้จ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำโครงการศึกษาและการพัฒนาระบบ Transport Single window e-Logistics ระยะที่ 1 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของประเทศ (Transport Business Process) และเพื่อพัฒนาระบบนำร่อง Transport Single window e-Logistics ของกระทรวงคมนาคม

ในเรื่องของการปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ต่างๆ นั้น กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ได้ดำเนินการ ได้แก่ พระราชบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-document Law) (อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข พ.ร.บ.) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 3 (มีผลบังคับใช้แล้ว เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 49) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 25 (อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณา) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 32 (อยู่ระหว่างเสนอสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา)

การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building):

กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ได้ตั้งเป้าหมายการพัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์แล้วเสร็จในปี 2553 จำนวน 55,000 คน จำแนกเป็นการพัฒนาภาคเอกชน 50,000 คน และภาครัฐ 5,000 คน และเครือข่ายนักวิจัยไทยด้านการจัดการโซ่คุณค่าและโลจิสติกส์ได้เตรียมการพัฒนากำลังคน (ฝึกอบรม) ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (ระยะสั้น) โดยมีเป้าหมายให้ผู้ได้รับการฝึกอบรมทั้งสิ้นจำนวน 700 คน และเตรียมพัฒนาหลักสูตรและกำลังคนด้านโลจิสติกส์ ต่างๆ นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ได้เตรียมดำเนินโครงการส่งเสริมการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการผลิตและพัฒนาากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษา

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2550 ได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 90/2550 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีคณะกรรมการประกอบด้วยรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งตัวแทนองค์กรภาคเอกชน คณะกรรมการชุดนี้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เป็นเอกภาพอย่างมีบูรณาการ

สำหรับการพัฒนาระบบข้อมูล นั้น สศช. อยู่ระหว่างดำเนินการดำเนินโครงการพัฒนาระบบข้อมูลและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรายสาขา เพื่อพัฒนาดัชนีชี้วัด

ประมาณ 10-20 ตัว และสำนักงานสถิติแห่งชาติ อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow Survey) พ.ศ.2550 เพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งนี้ สศช. อยู่ระหว่างประมวลผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อจัดทำ แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) ในการประชุม คบส. ครั้งที่ 1/2550

Unna



สรุปภาพรวมความก้าวหน้าการดำเนินงาน ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

บทนำ

ภายหลังจาก “ร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 (ฉบับปรับปรุง)” ได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2549 ที่ผ่านมา โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งผลักดันการดำเนินโครงการ/กิจกรรม ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณแล้วให้บรรลุเสร็จตามเป้าหมาย พร้อมทั้งจัดทำรายละเอียดโครงการ/กิจกรรมที่มีลำดับสำคัญสูงภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ เพื่อเสนอขอรับการพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป นั้น

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ได้มีการประชุมเพื่อหารือแนวทางจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งรัดสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ณ กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธาน ร่วมด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมหารือ โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ประสานงานกับภาคเอกชน ได้แก่ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ร่วมกันพิจารณาคัดเลือกประเภทสินค้า 3-4 ประเภท แล้วนำเสนอต่อรัฐบาลเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งด่วนเป็นรายอุตสาหกรรมหรือรายสินค้า (Commodity-based) โดยคำนึงถึงมิติพื้นที่ (Area-based) และรูปแบบการขนส่ง (Mode) ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ต้นทางถึงปลายทางของสินค้า และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำข้อเสนอและรายละเอียดโครงการ/กิจกรรมที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และจัดส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อประมวลเป็นแผนปฏิบัติการของหน่วยงานต่างๆ ก่อนเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ 2550 ต่อไป

จากการดำเนินการดังกล่าว คณะทำงานซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภายใต้คณะกรรมการร่วม 3 สถาบัน (กกร.) และผู้แทนจาก สศช. ได้ทำการคัดเลือกประเภทสินค้าที่เห็นควรกำหนดให้เป็นโครงการนำร่องสำหรับการผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ ข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก และดำเนินการศึกษาและรวบรวม

ข้อมูลปริมาณสินค้าเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะรายสินค้า ซึ่งต่อมาในวันที่ 25 ธันวาคม 2549 รณม. โฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ ได้มีบัญชาให้ สศช. เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมร่วมระหว่าง **นายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 ในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550** โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วนและทิศทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ซึ่ง สศช. ได้นำเสนอ **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้า ระยะเร่งด่วนปี 2550** รวมทั้งได้เสนอให้มีการแต่งตั้ง **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.)** เพื่อทำหน้าที่กำกับ ติดตามและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งที่ประชุม มีมติเห็นชอบ 3 ประเด็น ได้แก่

- 1) เห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามที่ สศช. เสนอ โดยให้ความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
- 2) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงาน รับไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550 โดยให้ความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการ และหารือกับภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 3) เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่กำกับ ติดตามและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และ สศช. ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการ

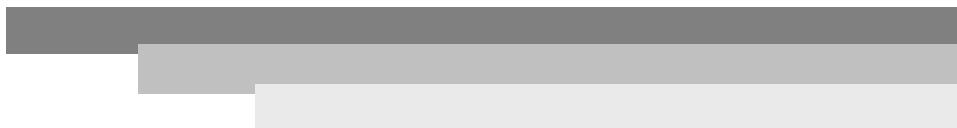
ทั้งนี้ สศช. ได้นำเสนอผลการประชุมดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติมติการประชุมดังกล่าวและให้ถือเป็น **มติคณะรัฐมนตรีเมื่อ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550** โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ได้รับอนุมัติประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
- 2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)

- 3) การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)
- 4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
- 5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

ทั้งนี้ สศช. ได้ดำเนินการประสานหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ เพื่อรวบรวมข้อมูลรายละเอียดความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการด้านโลจิสติกส์ และได้ประมวลผลการดำเนินงาน จำแนกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน รายสินค้า ปี 2550 และรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ดังปรากฏในรายงานความก้าวหน้า ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 ในครั้งนี้

ความก้าวหน้าแผนงาน/โครงการ
ตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้า
ระยะเร่งด่วน ปี 2550



1 ความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการ ตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้า ระยะเร่งด่วนปี 2550

แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้า ระยะเร่งด่วน ปี 2550 เป็นความพยายามของภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ ที่ต้องการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยมุ่งเน้นให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากทางถนน ไปสู่ทางรางและทางน้ำ รวมทั้งให้เกิดการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transport) เพื่อลดการใช้พลังงาน และลดต้นทุนค่าขนส่ง

ทั้งนี้ ผู้แทนจากคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภายใต้คณะกรรมการร่วม 3 สถาบัน (กกร.) และผู้แทนจาก สศช. ได้ทำการคัดเลือกประเภทสินค้ายุทธศาสตร์ที่เห็นควรกำหนดให้เป็นโครงการนำร่องสำหรับการผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ ข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก ในเส้นทางขนส่งสินค้าทางเลือก (Alternative Transport Mode) ที่สามารถใช้รูปแบบการขนส่งรูปแบบอื่น (ระบบรางและทางน้ำ) นอกเหนือจากการขนส่งทางถนนในการขนส่งสินค้ายุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้แก่ การขนส่งทางรางเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (ขอนแก่น – นครราชสีมา – ท่าเรือแหลมฉบัง) การขนส่งทางรางเส้นทางสายเหนือ (นครสวรรค์ – ท่าเรือแหลมฉบัง) และการขนส่งทางลำนํ้า (อ่างทอง – ออยุธยา – สมุทรปราการ/สมุทรสาคร) ซึ่งสามารถสรุปความก้าวหน้าการดำเนินการได้ ดังนี้

2.1 การเร่งรัดจัดหาหัวรถจักร 7 หัว และแคร่ 112 แคร่ตามโครงการที่ได้รับงบประมาณไว้แล้ว โดยยกเลิกข้อกำหนดในการจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าโดยวิธีการทำ Barter Trade (กระทรวงคมนาคม)

ความก้าวหน้า:

ในส่วนของการจัดหาแคร่บรรทุกสินค้า 112 แคร่ นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้รับอนุมัติจัดสรรงบประมาณแล้วตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 และได้พยายามดำเนินการจัดหาโดยการเปิดประมูลมาแล้ว 3 ครั้ง แต่ยังไม่ประสบความสำเร็จ ทั้งนี้ ในปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการเตรียมการเปิดประมูลครั้งที่ 4 ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ภายในปีงบประมาณ 2550

สำหรับการจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 หัว นั้น เป็นโครงการที่ได้รับอนุมัติงบประมาณลงทุนปี 2547 ผูกพันจนถึงปี 2550 ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2550 เห็นชอบให้

รฟท. ดำเนินโครงการจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ โดยให้ดำเนินการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) ต่อไป แม้ว่าจะมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ.2549 พ.ศ.2550 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2550 แล้วก็ตาม เนื่องจาก รฟท. ได้มีการลงนามในข้อตกลงกับประเทศจีนไว้ก่อนแล้ว ทั้งนี้ ในปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินการเจรจาแลกเปลี่ยนกับข่าวสารในสต็อกรัฐบาลกับฝ่ายจีนจนได้ข้อยุติและได้ปรับชื่อโครงการเป็น “โครงการจัดหาหัวรถจักรดีเซลของการรถไฟแห่งประเทศไทย” แล้ว อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันโครงการดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการจัดทำรายการจำเพาะทางเทคนิคและต่อรองราคากับฝ่ายจีน ซึ่ง รฟท. จะเร่งรัดการเจรจาทกลงให้แล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2550 ก่อนนำร่างสัญญาส่งให้อัยการสูงสุด พิจารณาก่อนทำสัญญาต่อไป ในการนี้ ภายหลังจากที่มีการทำสัญญาแล้วเสร็จ คาดว่าจะต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการก่อนที่จะมีการส่งมอบหัวรถจักรดีเซลทั้ง 7 หัว แก่ รฟท. ประมาณ 15 เดือน – 2 ปี

2.2 การบริหารขบวนรถสินค้าเพื่อเพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่ง ณ สถานีขนส่งหลักในแต่ละภูมิภาค ในระหว่างที่รอการจัดหาหัวรถจักรและแคร่ และปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. โดยให้มีการทำสัญญาระยะยาวกับภาคธุรกิจ มีระบบราคาที่ชัดเจน และมีกำหนดการให้บริการขนส่งที่แน่นอนต่อเนื่องตลอดทั้งปี (กระทรวงคมนาคม)

ความก้าวหน้า:

- 1) เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (สถานีรถไฟบ้านเกาะ/สถานีรถไฟกุดจิก – ท่าเรือแหลมฉบัง) สำหรับสินค้าข้าวบริเวณ จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งในปัจจุบันมีปริมาณสินค้าที่รอขนส่งระบบรางอยู่แล้วประมาณ 1 แสนตัน/ปี ทั้งนี้ รฟท. คาดว่าจะสามารถเพิ่มเที่ยวให้บริการ จากเดิม 15 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน ได้ภายในเดือนตุลาคม 2550
- 2) เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (สถานีรถไฟท่าพระ – ท่าเรือแหลมฉบัง) สำหรับสินค้าน้ำตาลบริเวณ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งในปัจจุบันมีปริมาณสินค้าที่รอขนส่งระบบรางอยู่แล้วประมาณ 1.3 แสนตัน/ปี ทั้งนี้ รฟท. คาดว่าจะสามารถเพิ่มเที่ยวให้บริการ จากเดิม 10 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน ได้ภายในเดือนตุลาคม 2550 เช่นกัน
- 3) สำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. นั้น ในปัจจุบัน รฟท. ได้จัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงาน ได้แก่ คณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และคณะทำงานพัฒนาการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ซึ่งมีองค์ประกอบร่วมจากทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อสนับสนุนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน และลดการใช้พลังงานของประเทศ โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

2.3 การสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการลงทุน/จัดการจราจรและแคร่บรรทุกสินค้า และดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้า (กระทรวงคมนาคมและเอกชน)

ความก้าวหน้า:

กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการ โดยเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2550 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติให้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และคณะทำงานพัฒนาการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ซึ่งมีองค์ประกอบร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อทำหน้าที่ผลักดันการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟตลอดทั้งกระบวนการ โดยให้ศึกษาสภาพ สถานะ และความพร้อมของ รฟท. ในปัจจุบัน รวมไปถึงการพิจารณาปัญหา ข้อจำกัด และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ตลอดจนจัดทำแผนปฏิบัติการและยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟอย่างเป็นรูปธรรม

2.4 การหาแนวทางแก้ปัญหการขนส่งลำน้ำในช่วงผ่านสะพานนวพล (กระทรวงคมนาคมและเอกชน)

ความก้าวหน้า:

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ชน.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนพิจารณาเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำ แก้ไขปัญหาอุปสรรคการขนส่งทางน้ำในด้านต่างๆ ตลอดจนพิจารณาภาวะเบี่ยงที่เกี่ยวข้อ เพื่อส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2550 ทั้งนี้ ชน. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำ ซึ่งได้พิจารณาประเด็นปัญหาที่ภาคเอกชนขอให้ภาครัฐพิจารณาเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำ รวมทั้งแก้ไขปัญหอุปสรรคการขนส่งทางน้ำในด้านต่างๆ และได้รายงานกระทรวงคมนาคมแล้ว

**ความก้าวหน้าแผนงาน/โครงการ
ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย**



2 ความก้าวหน้าการดำเนินแผนงานโครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย



คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 เห็นชอบ “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” ซึ่งมีวิสัยทัศน์ คือ มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และมีวัตถุประสงค์หลักได้แก่ 1) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และ 2) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมาย คือ ลดต้นทุนโลจิสติกส์/GDP จากประมาณร้อยละ 19 ในปี 2548 ให้เหลือร้อยละ 16 ในปี 2554 ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) 2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) 3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)

- 4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ
- 5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

ทั้งนี้ ความก้าวหน้าในการดำเนินแผนงาน/โครงการ เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้แต่ละประเด็นยุทธศาสตร์นั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ ได้รายงานความก้าวหน้า สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)

การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตของไทยยังขาดประสิทธิภาพ และขาดระบบการควบคุมคุณภาพที่เป็นสากลสำหรับสินค้าเกษตร อันส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการผลิตและไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินโครงการศึกษาและนำร่องในเบื้องต้น สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

1.1 ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทั้งโดยการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับศักยภาพของการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ให้กับเจ้าของกิจการ การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)

ความก้าวหน้า

กระทรวงอุตสาหกรรม อยู่ระหว่างการศึกษการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งผลิตภัณฑ์หลัก เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมหลัก โดยพิจารณาความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ ตั้งแต่การนำเข้าแร่เหล็ก ณ ท่าเรืออานาลิกบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การขนส่งเข้าโรงงาน และการขนส่งไปสู่อุตสาหกรรมต่อเนื่อง อย่างเป็นระบบ

กระทรวงพาณิชย์ กำลังดำเนินโครงการพัฒนาการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ดีในการส่งออก (Best Practice) ซึ่งเป็นการดำเนินการร่วมกันกับบริษัทและโรงงานที่เข้าร่วมโครงการ เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่ดีที่สุดของแต่ละบริษัท ซึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่องต่อไปในปี 2551

1.2 สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถ

ตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ โดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้าการสนับสนุนให้สมาคมหรือผู้ผลิต หรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการจัดระบบการบริหารโลจิสติกส์ของสาขา การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เป็นต้น

ความก้าวหน้า

สศช. ร่วมกับ ผู้แทนจากคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภายใต้คณะกรรมการร่วม 3 สถาบัน (กกร.) คัดเลือกสินค้ายุทธศาสตร์สำคัญบางชนิด ได้แก่ ข้าว อ้อย/น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก และดำเนินการศึกษา เพื่อหาแนวทางปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของสินค้านี้ ซึ่งได้จัดทำเป็น แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน ปี 2550 ซึ่ง ครม.ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงาน รับไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550

สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างเตรียมการจัดสัมมนา ด้าน Supply Chain สำหรับผู้บริหาร เพื่อให้เกิดความเข้าใจการบริหาร supply chain ตลอดทั้งสาย และเตรียมดำเนินโครงการ Logistics & Supply Chain Scorecard ระยะที่ 1 ซึ่งทั้ง 2 โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการเตรียม Proposal เพื่อนำเสนอต่อ ก.ต่างประเทศ นอกจากนี้ สรท. ยังได้ร่วมกับ กระทรวงการต่างประเทศ เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม

2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)

ปัจจุบัน ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและการบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างรูปแบบยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร คือขาดความเชื่อมต่อของโครงข่ายขนส่ง (missing link) ทั้งในรูปแบบเดียวกัน ระหว่างรูปแบบ และขาดจุดรวบรวมและกระจายสินค้าหรือจุดเชื่อมต่อ (node) ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศ ก่อให้เกิดต้นทุน ทั้งในด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการทำธุรกิจกับผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ปัจจุบันการขนส่งทางถนนยังเป็นรูปแบบขนส่งหลักของประเทศ ขณะที่การขนส่งทางรางและทางน้ำซึ่งมีต้นทุนการใช้พลังงานต่ำกว่ายัง

ไม่มีการใช้งานมากเท่าที่ควร ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งของประเทศอยู่ในระดับที่สูงมากและสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของประเทศไป

2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆ ภายในประเทศ ได้แก่ บริเวณที่เป็นประตูการค้าหรือศูนย์กลางกิจกรรมการผลิตและการค้าของภูมิภาค และเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ โดยเน้นให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ความสามารถทั้งในและจากต่างประเทศ มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ

ความก้าวหน้า

ในปัจจุบันได้มีความพยายามปรับทิศทางการขนส่งสินค้าภายในประเทศจากเดิมที่เป็นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ให้เปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำที่มีต้นทุนการใช้พลังงานต่ำให้มากขึ้น (Modal Shift) และเร่งพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multi Modal) เพื่อให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างลื่นไหล เชื่อมโยงระหว่างจุดรวบรวมและกระจายสินค้ากับแหล่งผลิตและแหล่งบริโภค (Origin – Destination) ตลอดจนสนับสนุนให้มีการเชื่อมต่อระบบรางให้เข้าถึงประตูการค้าสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึก ท่าอากาศยาน และด่านการค้าชายแดน ซึ่งในขณะนี้มีความก้าวหน้าและอุปสรรคในการดำเนินงาน ดังนี้

การพัฒนาระบบราง หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม และ สศช. ได้ร่วมหารือกับผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้บริการระบบราง เพื่อดำเนินโครงการนำร่องเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ทางราง โดยได้เริ่ม 2 เส้นทางนำร่อง ได้แก่ เส้นทางขอนแก่น – โคราช – แหลมฉบัง และเส้นทางนครสวรรค์ – แหลมฉบัง และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน ปี 2550 ซึ่ง ครม. ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 ก.พ. 2550 และได้กำหนดเป็นมาตรการเร่งด่วนซึ่งมีความก้าวหน้าการดำเนินงาน ดังนี้

1) ในช่วงที่รอการจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกเพิ่มเติม รฟท. ได้บริหารจัดการ ขบวนรถที่มีอยู่เพื่อมุ่งให้บริการเส้นทางนำร่องเป็นหลัก ซึ่งในขณะนี้ รฟท. ได้เพิ่มขบวนให้บริการ ในเส้นทางที่ 1 (ขอนแก่น – โคราช – แหลมฉบัง) บางส่วนแล้วตั้งแต่เดือนมีนาคมที่ผ่านมา นอกจากนี้ สำหรับแผนปฏิบัติการรายสินค้าเพิ่มเติมต่อไป รฟท. ได้มีการเตรียมการเพื่อรองรับการขนส่ง ดังนี้

1.1) สำหรับสินค้าข้าว บริเวณ จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งมีต้นทางจากสถานีรถไฟบ้านเกาะ/สถานีรถไฟกุดจิก – ท่าเรือแหลมฉบัง นั้น ในปัจจุบันมีปริมาณสินค้าที่รอขนส่งระบบรางอยู่ประมาณ 1 แสนตัน/ปี ซึ่ง รฟท. คาดว่าจะสามารถเพิ่มเที่ยวให้บริการ จากเดิม 15 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน ได้ภายในเดือนตุลาคม 2550

1.2) สำหรับสินค้าน้ำตาล บริเวณ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีต้นทางจากสถานีรถไฟท่าพระ – ท่าเรือแหลมฉบัง นั้น ในปัจจุบันมีปริมาณสินค้าที่รอขนส่งระบบรางอยู่แล้วประมาณ 1.3 แสนตัน/ปี ทั้งนี้ รฟท. คาดว่าจะสามารถเพิ่มเที่ยวให้บริการ จากเดิม 10 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน ได้ภายในเดือนตุลาคม 2550 เช่นกัน

2) รฟท. ได้รับอนุมัติจัดสรรงบประมาณในการจัดหาแคร่บรรทุกจำนวน 112 แคร่ แล้วตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 และได้พยายามดำเนินการจัดหาโดยการเปิดประมูลมาแล้ว 3 ครั้ง แต่ยังไม่ประสบความสำเร็จ ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างการเตรียมการเปิดประมูลครั้งที่ 4 และคาดว่าจะสามารถดำเนินการได้ภายในปี 2550 สำหรับการจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 หัว นั้นเป็นโครงการที่ได้รับอนุมัติงบประมาณลงทุนปี 2547 ผูกพันจนถึงปี 2550 ซึ่ง ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2550 เห็นชอบให้ดำเนินการจัดหาโดยวิธีเจรจาแลกเปลี่ยนกับข้าวสารในสต็อกรัฐบาลกับฝ่ายจีน และได้ปรับชื่อโครงการเป็น “โครงการจัดหาหัวรถจักรดีเซลของการรถไฟแห่งประเทศไทย” ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการจัดทำรายการจำเพาะทางเทคนิค และต่อรองราคากับฝ่ายจีน ซึ่ง รฟท. จะเร่งรัดการเจรจาการค้าแบบแลกเปลี่ยนให้แล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนกรกฎาคม 2550 ก่อนนำร่างสัญญาส่งให้อยการสูงสุดพิจารณาอนุมัติทำสัญญาต่อไป ในการนี้ ภายหลังจากที่มีการทำสัญญาแล้วเสร็จ คาดว่าจะต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการก่อนที่จะมีการส่งมอบหัวรถจักรดีเซลทั้ง 7 หัว แก่ รฟท. ประมาณ 15 เดือน – 2 ปี

3) สำหรับการพิจารณาความเหมาะสมเพื่อการสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในการจัดหาหัวรถจักรและแคร่เอง และให้ รฟท. บริหารจัดการการเดินรถ นั้น ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเป็นไปได้ในด้านกฎหมายของกระทรวงคมนาคม นอกจากนี้ ในด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. นั้น ในปัจจุบันได้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงาน ได้แก่ คณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และคณะทำงานพัฒนาการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ที่มีองค์ประกอบร่วมจากทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสนับสนุนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน และลดการใช้พลังงานของประเทศ โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

อย่างไรก็ตาม สำหรับโครงการจัดหาหัวรถจักร 13 คัน และรถโบกี้บรรทุกสินค้า 284 คัน รวมทั้ง โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-

แหลมฉบัง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางราง จะยังไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จทันในปี 2550 แม้ว่าจะเป็นโครงการที่ได้รับอนุมัติมาตั้งแต่ปี 2548 เนื่องจากมติ ครม. ที่ได้กำหนดให้ทั้ง 2 โครงการดังกล่าวต้องดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. 2549 (Barter Trade) ซึ่งยังไม่สามารถดำเนินการได้มาจนปัจจุบัน ทั้งนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการขอความเห็นชอบจาก ครม. เพื่อพิจารณาขอยกเว้นข้อปฏิบัติว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade)

การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าหลักในภูมิภาค รฟท. ได้ดำเนินการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อ (node) ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของแต่ละภูมิภาคแล้วเสร็จทั้งสิ้น 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟติลาอาสน์ จังหวัดอุดรธานี สถานีรถไฟกุดจิก จังหวัดนครราชสีมา สถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่น และสถานีรถไฟทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และอยู่ระหว่างการจัดทำโครงการนำร่องเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน (ทอท.) ดำเนินการก่อสร้างอาคารศุลกากร คลังสินค้า อาคารผู้ประกอบการรับ – ส่งสินค้า ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ พร้อมออกแบบและติดตั้งระบบ IT ในเขตปลอดอากร ณ ทสภ. รวมทั้งดำเนินการขยายคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานภูเก็ต และเชียงใหม่ แล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว นอกจากนี้ *กรมการค้าภายใน* ได้ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยกิจการคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น เพื่อลดอุปสรรคด้านกฎระเบียบที่เข้มงวด และส่งเสริมให้เอกชนร่วมลงทุน รวมทั้งเตรียมดำเนินโครงการพัฒนาการให้บริการกิจการคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น เพื่อให้เกิดการพัฒนาคลังสินค้าของสินค้าเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ

การพัฒนาประตูการค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง โดยได้สรรหาผู้ประกอบการทำเทียบเรือ C0 และเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 ที่ผ่านมา สำหรับท่าเรือ A0 ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 15 เมษายนที่ผ่านมา ส่วนท่าเรือ C1, C2 คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในเดือนตุลาคม 2550 และสำหรับ D1, D2, D3 จะเริ่มให้บริการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75% หรือภายใน 7 ปี นับจากวันที่สัญญาจะมีผลบังคับ (ประมาณเดือนตุลาคม 2554) (ท่าเรือชายฝั่ง&ท่าเรือ container)

สำหรับการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ *การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)* อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ภายหลังจากที่ ครม. มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ให้ยกเลิกการ

ดำเนินการค้าต่างตอบแทนและการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2551

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางการค้า ในเส้นทางไปท่าเรือแหลมฉบัง/มาบตาพุด ท่าเรือระนอง ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จเป็นส่วนใหญ่ และสำหรับการก่อสร้างในเส้นทางไปท่าเรือปากบารา เส้นทางไปท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

นอกจากนี้ ยังได้มีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการด้านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ 1) การจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งพบว่า ณ ปัจจุบันโครงการยังไม่มีความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน และแม้จะเลื่อนโครงการออกไปจนถึงปี 2554 ซึ่งเป็นกรณีที่มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ แต่ก็ยังมีผลตอบแทนต่ำ 2) การศึกษาการพัฒนาท่าเรือเป็นศูนย์การผลิต รวบรวม แปรรูป และกระจายสินค้า (Distribution Center) พบว่ามีความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ 3) การศึกษาวิธีการจัดการที่ดีที่สุด (Best Practice) ของการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานใน 4 ธุรกิจ 4) การศึกษาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ และ 5) การผลักดันให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Modal Shift) (ปตท.&ก.พลังงาน)

2.2 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยให้รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ และปรับบทบาทการรถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่บริหารโครงข่ายทางรถไฟและขนส่งผู้โดยสาร และให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า และดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้า ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

ความก้าวหน้า

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) ได้ส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ โดยได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในโครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งต่างๆ ดังนี้

1) ศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่าของการก่อสร้างสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน ซึ่งได้ลงนามกับศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2548 ซึ่ง ขณะนี้ที่ปรึกษา ได้ส่งรายงานศึกษาความเหมาะสม รายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหารแล้ว อยู่ระหว่างเสนอกรมฯ ให้ความเห็นชอบ (ผลงานร้อยละ 55)

2) ศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยได้ลงนามกับกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด ร่วมกับบริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด เมื่อวันที่ 28 ก.ย.2547 เพื่อให้ทำการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด ซึ่ง ที่ปรึกษา ได้ส่งรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์และออกแบบเบื้องต้น และได้รับความเห็นชอบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการประสานงานเพื่อขอพื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ผลงานร้อยละ 55)

3) ศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร โดยได้ลงนามกับบริษัท ซี สเปกตรัม จำกัด และบริษัท เอนไว เอ็กซ์เพิร์ท จำกัด เมื่อวันที่ 3 ก.ค. 2549 ซึ่ง ที่ปรึกษาได้ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 แล้ว (ผลงานร้อยละ 26.00)

4) ศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งจังหวัดตรัง โดยได้ลงนามกับบริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ซี สเปกตรัม จำกัด เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2548 ซึ่งขณะนี้ที่ปรึกษาได้ส่งรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม ฉบับสมบูรณ์ และรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EIA) แล้ว โดยในส่วนของรายงาน EIA อยู่ระหว่างการเตรียมนำเสนอ สผ. พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการต่อไป (ผลงานร้อยละ 90.00)

นอกจากนี้ กรมทางหลวง อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนสถานีขนส่งทางลำน้ำ จ.อ่างทอง และ จ.อยุธยา และท่าเรือชายฝั่ง จ.ชุมพร จ.ตราด จ.ตรัง

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ อยู่ระหว่างดำเนินการทำวิจัยและพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ ซึ่งขณะนี้ได้ต้นแบบระบบรายงานสภาพจราจรที่ประมวลสภาพจราจรโดยระบบเซ็นเซอร์ไร้สายสำหรับงานตรวจนับรถยนต์ ระบบกระจายข้อมูลการจราจรทางคลื่นวิทยุ FM. และระบบประมวลผลภาพเพื่องานจราจร (Image Processing for Intelligent Transport System) ซึ่งได้เริ่มใช้งานแล้ว

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการวางท่อและเชื่อมต่อส่งก๊าซ NGV 6 สาย และก่อสร้างระบบท่อย่อยอุตสาหกรรม และอยู่ระหว่างติดตั้งระบบสื่อสารของท่อบนบกและทดสอบระบบท่อในทะเล (เส้นทาง&ระยะเวลา)

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สศช.) อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พ.ศ. 2550 โดยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถานประกอบการที่ตกเป็นตัวอย่างทั่วประเทศรอบแรก: ไตรมาสที่ 1 (ม.ค. – มี.ค. 2550) จากทั้งหมด 4 รอบ

2.3 พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่วันออกกลาง แอฟริกา และ ยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศ และภูมิภาค (Economic Corridor) ทั้งนี้โดยจะต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีศักยภาพของประเทศในลักษณะร่วมกลุ่มพื้นที่ (Cluster) ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมไปพร้อมกัน

ความก้าวหน้า

การพัฒนาประตูการค้า เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2550 ที่ประชุมเพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี พ.ศ. 2550 ณ กระทรวงคมนาคม โดย รมช. สรรเสริฐ วงศ์ชะอุ่ม เป็นประธาน ได้มอบให้ สศช. รับผิดชอบในการศึกษาภาพรวมเพื่อข้อสรุปเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน อย่างไรก็ตาม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) ได้ดำเนินการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล แล้วเสร็จ และสำหรับการออกแบบรายละเอียด บริษัทที่ปรึกษา ได้ส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2550 และคณะกรรมการฯ เห็นควรให้ปรับปรุงแก้ไข ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ (ผลงานร้อยละ 82.00)

สำหรับ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง ขน. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง บริษัท ซีสเปกตรัม จำกัด และบริษัท ที แอส ที เอ็นจิเนียริง คอนซัล จำกัด เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 ระยะเวลาดำเนินการ 9 เดือน ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้ส่งรายงานการปฏิบัติงานและคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเสร็จ เห็นควรให้ปรับปรุงแก้ไขรายงานซึ่งบริษัทที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการ (ผลงานร้อยละ 10.00)

สำหรับการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย ขน. คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จและสามารถส่งรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้กับ สผ. ได้ภายในในเดือนเมษายน 2550

3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)

ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยกำลังเผชิญการแข่งขันอย่างรุนแรงจากการรุกคืบของบริษัทข้ามชาติ และประสบปัญหาขาดการเชื่อมโยงเครือข่าย (Network) และระบบบริหารจัดการที่เป็นสากล อย่างไรก็ตาม คาดว่าแนวโน้มการเติบโต LSPs ในประเทศไทยในอนาคต จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อรองรับกับกระแสการค้าระหว่างประเทศและแนวโน้มการ outsource กิจกรรมโลจิสติกส์ที่จะเพิ่มขึ้น จึงจำเป็นต้องเร่งพัฒนาศักยภาพ LSPs ของไทยให้สามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติได้ สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

3.1 ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ที่เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร่วมกัน (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า และเพื่อขยายขอบข่ายของบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น

ความก้าวหน้า

กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจัดงาน Thailand Logistics Fair 2006 เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย ระหว่างวันที่ 13-15 กรกฎาคม 2549 โดยมีผู้เข้าร่วมจำนวน 132 บริษัท เป็นต่างประเทศ 10 ราย ภายในงานประกอบด้วยกิจกรรมพิเศษ อาทิ การจัดสัมมนาให้ความรู้การพัฒนา LSPs โดยวิทยากรชั้นนำจากในและต่างประเทศ การจัด B2B Business Matching เพื่อสร้างเครือข่าย Distribution Network เป็นต้น

ก.การต่างประเทศ ร่วมกับสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย จะจัดงาน Thai-U.S. Logistics Fair and Symposium 2006 ระหว่างวันที่ 5-7 ตุลาคม 2549 โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและสร้างความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งภายในงานจะประกอบกิจกรรมมากมาย อาทิ การจัดนิทรรศการ การสัมมนานานาชาติที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างองค์ความรู้และนวัตกรรมเกี่ยวกับโลจิสติกส์ และการนำเสนอการบริหารงานโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบจากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์จากองค์กรที่มีชื่อเสียง เป็นต้น

กทท. มีความพยายามที่จะจัดตั้งบริษัท การท่าเรือแห่งประเทศไทยโลจิสติกส์ จำกัด เพื่อให้บริการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลง รถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานซึ่งกันและกัน และก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกันในการบริหารจัดการธุรกิจโลจิสติกส์ ขณะนี้ อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งบริษัท

ก. พาณิชย ได้ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการด้านการพัฒนาศักยภาพการขนส่ง และการให้บริการและเทคนิคด้านโลจิสติกส์และขนส่งสมัยใหม่แก่ผู้ประกอบการ 50 กิจการ ปี 2549 และเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550 ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการผู้บริหารโลจิสติกส์ทางการค้า: ภาคีรัฐร่วมเอกชน เพื่อสอบถามสภาพปัญหาและจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาโลจิสติกส์ทางการค้า: (Trade Logistics) ณ กระทรวงพาณิชย์

3.2 ส่งเสริมการพัฒนารัฐกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ โดยการพัฒนาบุคลากร การทำกิจกรรมส่งเสริมธุรกิจในรูปแบบต่างๆ และการปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการลงทุนและขยายกิจการของเอกชน เป็นต้น

ความก้าวหน้า

กรมการประกันภัย พัฒนาประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าและธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยจัดสัมมนาเรื่อง การส่งเสริมการประกันภัยสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานต่างๆ อาทิ บริษัทประกันภัย ธนาคาร สมาคมประกันวินาศภัย สมาคมนายหน้าประกันภัย LSPs และกรมการประกันภัย

กรมพัฒนาธุรกิจการค้าสำนักส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ จัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการให้ผู้ประกอบการ จำนวน 50 กิจการ มีเนื้อหาหลักสูตร ได้แก่ การพัฒนาศักยภาพการขนส่ง, การให้บริการและเทคนิคด้านโลจิสติกส์และขนส่งสมัยใหม่, ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในโลจิสติกส์และการขนส่ง และการตลาดของโลจิสติกส์ รวมทั้งจัดให้มีกิจกรรมเพื่อสนับสนุนการสร้างพันธมิตรเครือข่ายธุรกิจขนส่งสินค้าและธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (Export and Import Bank: EXIM Bank) ได้เปิดให้สินเชื่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออก และสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder และต่อมาได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TATA) และสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ในการปล่อยสินเชื่อให้กับสมาชิกของสมาคมทั้ง 2 แห่ง เพื่อใช้ในการขยายหรือปรับปรุงการ

ให้บริการของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจคลังสินค้าระหว่างประเทศ และบริการสินเชื่อเพื่อพัฒนาห้องปฏิบัติการตรวจสอบและวิเคราะห์คุณภาพสินค้าส่งออก ซึ่งจะช่วยให้มีต้นทุนที่ต่ำพอที่จะสู้กับบริษัทต่างชาติได้

4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

กระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยขาดประสิทธิภาพ ในขณะที่ทิศทางการค้าระหว่างประเทศคาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ระดับความเข้มข้นในการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้น แต่ประเทศไทยจึงต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของตนเองเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า สำหรับประเทศไทยพบว่า ในระดับนโยบายได้เห็นความสำคัญ และได้ผลักดันอย่างต่อเนื่อง สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

4.1 พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์

ความก้าวหน้า

กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ได้รับมอบหมายให้ดำเนินงานพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ ภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single- Window e-Logistics) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาวิเคราะห์ระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าแก่ผู้นำเข้า และผู้ส่งออก เพื่อศึกษาความเหมาะสมรูปแบบธุรกิจของการพัฒนาการบริหารจัดการ และการให้บริการระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ และภาคการขนส่ง เพื่อการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีระยะการศึกษาประมาณ 90 วัน คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2550

กรมศุลกากร ได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการนำเข้า-ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบของกรมศุลกากรกับระบบกลาง ซึ่งได้ติดต่อประสานงานหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรอง (กรมโรงงานอุตสาหกรรมและกรมการค้าต่างประเทศ) เกี่ยวกับรายละเอียดของข้อมูลและ Format ใบอนุญาตที่กรมศุลกากรต้องการ เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบแทนหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต และได้จัดประชุมคณะทำงานย่อยด้านเทคนิค และคณะทำงานย่อยด้านการออกแบบระบบงาน (ระยะที่ 1-2) ครั้งที่ 2-1/2550 เมื่อวันที่ 27 ก.พ. 2550 ณ กรมศุลกากร เพื่อพิจารณารูปแบบของโครงสร้าง

เพิ่มข้อมูลใบอนุญาต และเอกสารตอบกลับ (Response message) ที่จะทำการรับส่งกับกรมศุลกากรในรูปแบบ ebXML

กรมส่งเสริมการส่งออก อยู่ระหว่างดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออก (Single Window E-Certification) และบริหารศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จเพื่อการให้บริการของ 15 หน่วยงาน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2550

กรมการค้าต่างประเทศ อยู่ระหว่างดำเนินโครงการเชื่อมโยงส่งเสริมประสิทธิภาพระบบงานให้บริการออกหนังสือสำคัญการส่งออก-นำเข้าสินค้าในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และพัฒนาระบบงานออกหนังสือสำคัญการส่งออก-นำเข้าสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) โดยได้เชื่อมโยงระบบงานให้กับสำนักงานพาณิชย์จังหวัดแล้ว 33 จังหวัด

4.2 ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ้ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า

ความก้าวหน้า

กรมศุลกากร ออกประกาศ ที่ 61/2549 เรื่อง ตัวแทนออกของโปร่งใส ประกาศ ณ วันที่ 3 กรกฎาคม 2549 เพื่อส่งเสริมให้ระบบตัวแทนออกของเป็นไปตามมาตรฐานโลก และอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออกให้ถูกต้องเป็นไปตามกฎระเบียบ และให้บริการออกของด้วยราคาเป็นธรรม และออกประกาศ ที่ 73 / 2549 เรื่อง การให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าและการส่งออกในระบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้า

4.3 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย

ความก้าวหน้า

ก.พาณิชย์ มีแนวนโยบายสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ที่มีสภาพภูมิประเทศเหมาะสมและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมใน 4 ภูมิภาค คือ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรปและตะวันออกกลาง คาดว่าจะเริ่มดำเนินการโครงการเพื่อสนับสนุนในปี 2550

นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินโครงการพัฒนาการให้บริการด้านการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ: ศูนย์รวบรวมผักและผลไม้เพื่อการส่งออก (POSSEC) และเร่งปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยกิจการคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น (ทำอะไรในปี 2550)

4.4 ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุน การจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา ที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ

ความก้าวหน้า

ก.วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ได้ดำเนินแผนงานผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีผลงาน ได้แก่ พระราชบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-document Law) (อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข พ.ร.บ.) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 3 ว่าด้วยการกำหนดข้อยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (มีผลบังคับใช้แล้ว เมื่อวันที่ 15 มี.ค. 49) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 25 ว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณา) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 32 ว่าด้วยการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (อยู่ระหว่างเสนอสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พิจารณา)

4.5 เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแมลงศัตรูพืช สารพิษตกค้าง และสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อการนำเข้าและส่งออก เพื่อให้ผลการตรวจได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่ค้า เพิ่มความเร็วในการส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)

ความก้าวหน้า

สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการตรวจสอบผลิตภัณฑ์สุขภาพ พัฒนาด้านอาหารและยาส่วนภูมิภาคให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ โดยจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ด่านด้านอาหารและยา เรื่อง การตรวจพิสูจน์สารตั้งต้น (Precursor) และการสัมมนาเชิงปฏิบัติเรื่อง การจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และการตรวจวิเคราะห์เบื้องต้นอาหารและ

ยา เมื่อวันที่ 20-23 ก.ค. 49 รวมทั้งได้ตรวจเยี่ยมและวางแผนแนวปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาบุคลากรและสถานที่ด้านอาหารและยา จำนวน 17 ด้าน รวมทั้งประสานเจ้าหน้าที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ด้านศุลกากร และเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการสนับสนุนแนวปฏิบัติการตรวจสอบเฝ้าระวัง เก็บตัวอย่างผลิตภัณฑ์อาหารนำเข้ากับเจ้าหน้าที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด

5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

การพัฒนาบุคลากรยังมีข้อจำกัดคือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สามารถจัดหลักสูตรการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ตอบสนองความต้องการได้ อันเนื่องมาจากภาคเอกชนไม่สามารถระบุความต้องการได้ชัดเจน และไม่มีการรับประกันในการรับแรงงานที่ผ่านการฝึกอบรมเข้าทำงาน อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้ดำเนินโครงการส่งเสริมและสนับสนุนบุคลากรอย่างต่อเนื่อง สรุปความก้าวหน้าได้ดังนี้

5.1 เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยการอบรมและรณรงค์ให้ผู้บริหารในสถานประกอบการเห็นความสำคัญ และเข้าใจแนวทางและวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ การเร่งพัฒนาบุคลากรผู้ฝึกสอน และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันพัฒนาบุคลากรกับสถานประกอบการในการสร้างทักษะของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของธุรกิจ โดยการจัดกระบวนการเรียนการสอนแบบสหกิจศึกษา

ความก้าวหน้า

กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ได้ดำเนินการพัฒนากระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์แล้วเสร็จ ในช่วงระหว่างเดือนตุลาคม 2549 – กุมภาพันธ์ 2550 จำนวนทั้งสิ้น 286 คน จากเป้าหมาย 5,000 คน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวยังมีความล่าช้าจากการได้รับการจัดสรรงบประมาณล่าช้า

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม อยู่ระหว่างเตรียมการดำเนินโครงการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นบุคลากรวิสาหกิจอุตสาหกรรมจำนวน 60 คน

เครือข่ายนักวิจัยไทยด้านการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์เตรียมดำเนินโครงการพัฒนากำลังคน (ฝึกอบรม) ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (ระยะสั้น) โดยมีเป้าหมายให้ผู้ได้รับการฝึกอบรมทั้งสิ้นจำนวน 700 คน และเตรียมพัฒนาหลักสูตรและกำลังคนด้านโลจิสติกส์ ต่างๆ เช่น โครงการวิจัยการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมผลิตผลทางการเกษตร โครงการวิจัยโลจิสติกส์ด้านอุตสาหกรรมบริการขนส่งทางอากาศ “ยุทธศาสตร์เชิงพลวัตในการเป็นศูนย์กลางการบินของสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินกรุงเทพ” โครงการวิจัยโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน/อุปกรณ์ยานยนต์ โครงการวิจัยและพัฒนากิจการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต้นแบบในอุตสาหกรรมปิโตรเลียม เป็นต้น

5.2 ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของภาคเอกชน และสถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐานสากล การสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติให้กับธุรกิจหรืออุตสาหกรรม มีการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน และมาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนกำหนดแนวทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน รวมทั้งสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาชั้นสูงสร้างความเป็นเลิศขององค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และผลิตบุคลากรที่มีความสามารถในระดับสูง (Excellence) เพื่อสนับสนุนการสร้างและถ่ายทอดนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์

ความก้าวหน้า

สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เตรียมดำเนินโครงการส่งเสริมการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการผลิตและพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษา ในขณะที่เดียวกันสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้ดำเนินกิจกรรมคู่ขนานเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของแผนและทันระยะเวลาที่กำหนด ได้แก่ การจัดฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน การแต่งตั้งคณะกรรมการทำงานจัดทำแผนการผลิตและพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ระดับอุดมศึกษา และแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนามาตรฐานต้นแบบด้านโลจิสติกส์ เพื่อจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ที่มีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ

5.3 สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ โดยที่สำคัญและเป็นข้อมูลในระดับประเทศได้แก่ ระบบข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าของประเทศ (Commodity Flow) ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศในมิติต่างๆ

ความก้าวหน้า

สำนักงานสถิติแห่งชาติ อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow Survey) พ.ศ.2550 เพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ในรายสินค้า และ สศช.

กำลังดำเนินการพัฒนาดัชนีชี้วัดประมาณ 10-20 ตัว เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย เตรียมการพัฒนาเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ และมีการศึกษาเรื่องการเตรียมตัวของประเทศไทยเพื่อนำเทคโนโลยี RFID มาใช้ในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ (โครงการพัฒนาระบบข้อมูลและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรายสาขา)

ทั้งนี้ สศช. อยู่ระหว่างประมวลผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) ในการประชุม คปส. ครั้งที่ 1/2550

5.4 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักของภาคในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ร่วมเป็นองค์ประกอบและทำหน้าที่ในการกำกับ ติดตาม และประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีความต่อเนื่อง

ความก้าวหน้า

สศช. ร่วมกับสมาพันธ์โลจิสติกส์แห่งประเทศไทย ตั้งคณะทำงานกำหนดบทบาทภารกิจ และโครงสร้างของสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยให้มีความชัดเจน ขณะนี้กำลังรวบรวมข้อมูล จากการสัมภาษณ์ และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ทั้งนี้ คณะทำงานจะได้จัดทำร่างบทบาทภารกิจ เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติพิจารณาต่อไป

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2550 ได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 90/2550 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีคณะกรรมการประกอบด้วยรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งตัวแทนองค์กรภาคเอกชน คณะกรรมการชุดนี้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เป็นเอกภาพอย่างมีบูรณาการ

แผนงาน/โครงการ ประจำปี 2550

**ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย**



รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

ตารางที่ 1: สรุป วงเงินงบประมาณโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประจำปีงบประมาณ 2550 (ณ มีนาคม 2550)

หน่วย: ล้านบาท

ยุทธศาสตร์		วงเงิน ทั้งโครงการ ¹	ปีงบประมาณ 2550 ²	ร้อยละ
I	ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)	85.86	17.46	0.3%
II	ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)	137,197.62	4,781.57	89.5%
III	ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)	52.24	52.24	1.0%
IV	ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	1,465.63	391.38	7.4%
V	ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)	97.56	97.56	1.8%
รวมทั้งสิ้น		138,898.91	5,340.21	100.00%

หมายเหตุ:

- 1. วงเงินทั้งโครงการ หมายถึง วงเงินดำเนินการของโครงการตลอดอายุโครงการ
- 2. ปีงบประมาณ 2550 หมายถึง วงเงินที่ได้รับจัดสรรประจำปีงบประมาณ 2550 และวงเงินที่ได้รับอนุมัติผูกพันมาจากปีก่อนหน้า

ตารางที่ 2: สรุปผลการปรับปรุงวงเงินงบประมาณโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประจำปีงบประมาณ 2550

(เปรียบเทียบระหว่าง “วงเงินตามแผนปฏิบัติการรายสินค้า ตามมติ ครม. เมื่อ 27 ก.พ. 2550” กับ “รายงานผลการดำเนินงาน ณ มีนาคม 2550”)

หน่วย: ล้านบาท

ยุทธศาสตร์	วงเงินตามแผนปฏิบัติการรายสินค้า (มติ ครม. 27 ก.พ. 2550)	วงเงินปรับตามที่ ได้รับจัดงบประมาณ สรรจริง	หมายเหตุ
I ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)	34.12	17.46	กระทรวงอุตสาหกรรมฯ ขอปรับลดวงเงินตาม งบประมาณที่ได้รับจริง
II ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)	3,986.00	4,781.57	กระทรวงคมนาคมปรับลดวงเงินโครงการที่ยังติด Barter Trade และเพิ่มโครงการที่สนับสนุนสนามบิน สุวรรณภูมิฯ
III ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)	52.24	52.24	–
IV ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	390.63	391.38	ปรับปรุงรายละเอียดตัวเลขให้สอดคล้องกับที่ได้รับ จัดสรรงบประมาณจริง
V ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)	87.56	97.56	กระทรวงอุตสาหกรรมฯ เพิ่มโครงการฝึกอบรม
รวมทั้งสิ้น	4,550.55	5,340.21	

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
I ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)						
1.1 ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย						
1) โครงการพัฒนาการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ดีในการส่งออกสินค้า (Best Practices)	กรมส่งเสริมการส่งออก	2550-2551	27.70	2.40		
2) โครงการจัดทำแผนพัฒนาเครือข่ายการขนส่งผลิตภัณฑ์หลักเพื่อสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมหลัก	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	2550	4.00	4.00		- จัดจ้างที่ปรึกษาแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา
3) โครงการพัฒนาเทคโนโลยีโลจิสติกส์อุตสาหกรรม	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานฯ	2549-2552	51.60	8.00		- อยู่ระหว่างดำเนินการ
3.1) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของอุตสาหกรรมหลักและเซรามิก		2550	4.00	4.00		- อยู่ระหว่างการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษา
3.2) โครงการพัฒนาระบบงานสนับสนุนระบบตัวกลางสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์อุตสาหกรรม		2550	4.00	4.00		- อยู่ระหว่างดำเนินการ
4) โครงการจัดทำหนังสือบทบรรยายทางวิชาการ Logistics Symposium 2006	กระทรวงการต่างประเทศ / สรท.	6 เดือน	0.50	0.50		- อยู่ระหว่างการนำเสนอ Proposal ต่อกระทรวงการต่างประเทศ โดย

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คาดว่าสามารถดำเนินการได้ในปี 2550
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 1.1			83.30	14.90		
1.2 สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้						
1) โครงการจัดสัมมนาด้าน Supply Chain สำหรับผู้บริหาร	กระทรวงการต่างประเทศ / สรท.	6 เดือน	2.00	2.00		- อยู่ระหว่างการนำเสนอ Proposal ต่อกระทรวงการต่างประเทศ โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คาดว่าสามารถดำเนินการได้ในปี 2550
2) โครงการ Logistics & Supply Chain Scorecard ระยะที่ 1	สรท.	-	-	-		- อยู่ระหว่างการนำเสนอ Proposal ต่อกระทรวงการต่างประเทศ คาดว่าสามารถดำเนินการได้ในปี 2550
3) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม	กระทรวงการต่างประเทศ / สรท.	6 เดือน	0.56	0.56		- อยู่ระหว่างดำเนินการ
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 1.2			2.56	2.56		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ 1			85.86	17.46		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
II ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)						
2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ						
1) จัดหารถจักร 7 คัน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2548-2550	513.93	513.93		- อยู่ระหว่างการเจรจา Barter Trade กับประเทศจีน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนเมษายน 2550
2) จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า 112 คัน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2548-2550	211.32	211.32		- กำลังจะเริ่มการประมูลครั้งที่ 4 (ครั้งที่ 1-3 ไม่ประสบความสำเร็จ)
3) จัดหารถจักร 20 คันและรถโบกี้บรรทุกสินค้า 284 คัน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2550-2552	2,858.22	-		- อยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการการรถไฟเพื่อขอยกเลิกโครงการนี้โดยจัดทำเป็นโครงการใหม่รวมเป็นจัดหารถจักร 20 คันและรถโบกี้บรรทุกสินค้า 284 คัน
4) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทาง ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2547-2553	5,850.00	-		- อยู่ระหว่างนำเสนอกรม.เพื่อเปลี่ยนแปลงเงินวงเงินลงทุนเป็น 5850 ล้านบาท และขยายระยะเวลาเป็น 7 ปี (พ.ศ. 2547-2553)
5) โครงการจัดหาหัวรถจักรพร้อมแคร่บรรทุกสินค้า 2 ขบวน ให้ รฟท. เช่า	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2550	420	-		- อยู่ระหว่างการเจรจา ของ กทท. และ รฟท.

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
6) ก่อสร้างช่องทางคู่ช่วง แยกคอย – คลองสิบ เก้า – ฉะเชิงเทรา พร้อม Chord Line ที่ ฉะเชิงเทรา แยกคอย บ้านภาชี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2550-2553	7,648.00	62.00		- อยู่ระหว่างนำเสนอกรม.เพื่อขอ อนุมัติดำเนินโครงการ
7) การปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 4, 5, และ 6	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2550-2552	30,204.00	-		- อยู่ระหว่างรอบประมาณ ปี 2551 เฉพาะโครงการปรับปรุงทางระยะที่5 และ 6 ส่วนระยะที่ 4 เปลี่ยนหมอน ปรับปรุงทางแทนโดยตั้งเป็น งบประมาณรายปี
8) การส่งเสริมให้เอกชนลงทุนดำเนินการศูนย์ รวบรวมและกระจายสินค้าในบริเวณสถานี รถไฟในจังหวัดนครสวรรค์และนครราชสีมา	- สำนักงาน ปลัดกระทรวง คมนาคม - สำนักงาน นโยบายและ แผนการขนส่ง และจราจร - การรถไฟแห่งประเทศไทย	2550-2554	N/A	-		- สปค. สนข. และ รฟท. ร่วมหารือกับ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ตามโครงการนำร่องเพื่อส่งเสริมและ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ ณ จ. นครราชสีมาและขอนแก่น และได้ กำหนดมาตรการเร่งด่วน คือ 1) ให้ รฟท. บริหารจัดการขบวนรถสินค้า ที่มีอยู่มาให้บริการ 2) รฟท. เร่ง ซ่อมแซมหัวรถจักรและแคร่ และ ผู้ประกอบการลงทุนปรับปรุงแคร่ 3) ให้ผู้ประกอบการลงทุนสร้างโรงพัก สินค้าที่ CY ท่าพระ จ.ขอนแก่น 4) รฟท. รับไปพิจารณาอายุการทำ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						สัญญาสัมปทาน 5) รฟท. พิจารณาอัตราค่าระวางคงที่ภายใน 1 ปี หลังจากนั้นให้มีการทบทวนค่าระวางร่วมกัน - ปัญหาอุปสรรค 1) ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ระบบรางเป็นทางเดี่ยว เส้นทางคู่ในปัจจุบันมาถึงมาบกะเบาเท่านั้น 2) จำนวนและศักยภาพหัวรถจักรและแคร่ที่จำกัด 3) ความล่าช้าของโครงการก่อสร้างทางคู่ (จะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง) และการปรับแบบก่อสร้างเดิมที่กำหนดเป็น PVD เป็นแบบตอกเข็ม ทำให้งบประมาณเพิ่มขึ้น และต้องนำเสนอ ครม. เพื่ออนุมัติ - ข้อเสนอแนะ 1) รฟท. เร่งเสนอโครงการก่อสร้างทางคู่เส้นทางจะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบังเสนอต่อ ครม. และตั้งงบประมาณสำหรับโครงการทางคู่เป็นช่วงตามความจำเป็น ระยะทาง 832 กม. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 4, 5,

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						และ 6 2) คค. พิจารณายกร่าง พ.ร.บ.บริหารการขนส่ง พ.ศ.
9) ก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ในภูมิภาค	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2547-2556	342.84	-		- เปิดใช้งานแล้ว 4 แห่ง ขณะนี้อยู่ใน ระหว่างการจัดทำโครงการนำร่อง เพื่อส่งเสริมการขนส่งจาก CY เป้าหมายได้แก่ CY กุดจิกCY ท่า พระ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง
10) โครงการพัฒนาการให้บริการกิจการ คลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น	กรมการค้าภายใน	2550	2.42	2.42		
11) ศึกษาความเหมาะสมของสถานที่ก่อสร้างที่ ICD แห่งที่ 2 และการปรับปรุงเพื่อใช้ ประโยชน์จาก Truck terminal ร่มเกล้า	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2550	15.00	-		- อยู่ระหว่างจัดทำ TOR ว่าจ้างที่ ปรึกษาทบทวนความเหมาะสม
12) ก่อสร้าง ICD ระยะที่2 ที่ลาดกระบัง	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2551-2554	6,066.00	-		- อยู่ระหว่างจัดทำ TOR ว่าจ้างที่ ปรึกษาทบทวนความเหมาะสม
13) โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟทั่วประเทศ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2550	200.00	-		- อยู่ระหว่างขอความเห็นชอบจาก สำนักงานงบประมาณ
14) โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือ C0 รองรับ เรือ RO-RO ระหว่างประเทศ (@ ทลฉ.)	เอกชน	16 เดือน	1,040.60	-		- เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
15) การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 (@ ทลจ.)	เอกชน	30 เดือน	866.20	-		- เริ่มเปิดให้บริการ ตั้งแต่ เมษายน 2550
16) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	การทำเรือแห่งประเทศไทย	18 เดือน	N/A	-		- อยู่ระหว่างทำการศึกษาความเหมาะสม
17) ก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี	กทพ.	2550-2551	2,122.00	897.00		- คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2549 ได้พิจารณามติ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) เรื่อง โครงการลงทุนทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถีของ กทพ. แล้วมีมติ ตาม กทภ. คือ เห็นชอบโครงการลงทุนทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถีของ กทพ. โดยรัฐบาลจะให้การอุดหนุนเงินลงทุนก่อสร้างโครงการและควบคุมงาน เป็นเงินรวม 2,277 ล้านบาท และให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินอุดหนุนโครงการตามกำหนดเวลาในแผนงานที่จัดทำไว้ กรณีที่ไม่

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						สามารถจัดสรรงบประมาณได้ตามกำหนดเวลาดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับ กทพ. พิจารณาใช้เงินกู้มาดำเนินงานโครงการไปก่อนแล้วให้สำนักงานงบประมาณตั้งงบประมาณชำระคืนเงินต้น - กรมทางหลวง ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550 อนุญาตให้ กทพ. ใช้พื้นที่บริเวณบางนา – ตราด และบริเวณทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิทางด้านทิศใต้ โดยขอให้มีการปรับแก้ทางด้านเทคนิคบางประการ และให้ประสานงานกับแขวงการทางที่รับผิดชอบพื้นที่ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2550 ถึงแขวงการทางสมุทรปราการ เพื่อขออนุญาตเข้าใช้พื้นที่ควบคุมของกรมทางหลวงในการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ - คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ยกเลิกการ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						ดำเนินการการค้าต่างตอบแทน และ การค้าแบบแลกเปลี่ยนตามที่ กระทรวงพาณิชย์เสนอ - กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้าง ก่อสร้างโครงการฯ กับบริษัท ชีโน – ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอน สตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 2,122 ล้านบาท เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2550
18) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2, D3 (@ ทลฉ.)	(เอกชน)	N/A	N/A	-		- A3 เริ่มเปิดให้บริการ ตั้งแต่เมษายน 2549 - C1 และ C2 ภายใน 36 เดือน นับ จากวันที่สัญญาฯ มีผลบังคับ (ประมาณเดือนตุลาคม 2550) - D1, D2 และ D3 เริ่มประกอบการ เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบ เรือที่เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75% หรือภายใน 7 ปี นับจากวันที่ สัญญาฯ มีผลบังคับ (ประมาณเดือน ตุลาคม 2554)

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
19) โครงการทางหลวงที่สนับสนุนท่าเรือแหลม ฉะเชิง – มาบตาพุด	กรมทางหลวง		23,394.00	934.00		
19.1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองสาย กรุงเทพฯ –ชลบุรีสายใหม่ ตอน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ชลบุรี	กรมทางหลวง		3,100.00	-		- กำลังก่อสร้าง
19.2) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองสาย กรุงเทพฯ – ชลบุรี สายใหม่ ตอน ชลบุรี – พัทยา รวมทางแนว ใหม่เข้าพัทยาเหนือ	กรมทางหลวง		2,500.00	-		- กำลังก่อสร้าง
19.3) ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี	กรมทางหลวง		700.00	-		- กำลังก่อสร้าง
19.4) แหลมฉะเชิง – บรรจบทางหลวง หมายเลข 331	กรมทางหลวง		671.00	-		
19.5) แยกเข้าแหลมฉะเชิง – บรรจบทาง หลวงหมายเลข 344 –บรรจบทาง เลี่ยงเมือง แยกเข้าแหลมฉะเชิง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 344 – บรรจบทางเลี่ยงเมือง	กรมทางหลวง		1,287.00	-		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
19.6) ทางเลี้ยวเมืองพนมสารคาม	กรมทางหลวง		361.00	-		
19.7) อ.กบินทร์บุรี – อ.วังน้ำเขียว	กรมทางหลวง		1,928.00	-		
19.8) ทางแยกต่างระดับแยกเข้านิคม อุตสาหกรรมแหลมฉบัง	กรมทางหลวง		200.00	-		- กำลังก่อสร้าง
19.9) สะพานลอยข้ามทางแยกที่ อ.บ้านบึง	กรมทางหลวง		80.00	-		- ได้รับงบประมาณปี 47
19.10) สะพานลอยข้ามทางแยกบ้านบึง พัฒนา	กรมทางหลวง		150.00	-		- ได้รับงบกลางปี 48
19.11) ทางหลวงหมายเลข 33 สระแก้ว – อ.รัฐประศาสน์	กรมทางหลวง		250.00	-		- ได้รับงบกลางปี 48
19.12) ทางแยกไปแหลมฉบัง – บรรจบทาง หลวงหมายเลข 36	กรมทางหลวง		430.00	180.00		- ได้รับงบกลางปี 49
19.13) นิคมพัฒนา – บรรจบทางหลวง หมายเลข 344	กรมทางหลวง		555.00	222.00		- ได้รับงบกลางปี 49
19.14) ปราจีนบุรี – อ.กบินทร์บุรี ตอน 1	กรมทางหลวง		700.00	280.00		- ได้รับงบกลางปี 49
19.15) อ.กบินทร์บุรี – สระแก้ว	กรมทางหลวง		630.00	252.00		- ได้รับงบกลางปี 49
19.16) ตลาดหนองมน – อ.บางละมุง	กรมทางหลวง		640.00	-		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
19.17) แยกทางหลวงหมายเลข 36 – ทางหลวงหมายเลข 3 (สตึก-หิ)	กรมทางหลวง		500.00	-		
19.18) ปราจีนบุรี – อ.กบินทร์บุรี ตอน 2	กรมทางหลวง		440.00	-		
19.19) แยกทางหลวงหมายเลข 33 (วัฒน นคร) – บรรจบทาง หลวงหมายเลข 348	กรมทางหลวง		510.00	-		
19.20) แยกบ้านส้มป่อย – บรรจบทาง หลวงหมายเลข 24 (อ.นางรอง)	กรมทางหลวง		300.00	-		
19.21) อ.แปลงยาว – บรรจบสาย 304 (อ.พนมสารคาม)	กรมทางหลวง		400.00	-		
19.22) อ.บ้านค่าย – บรรจบทางหลวง หมายเลข 331	กรมทางหลวง		900.00	-		
19.23) อ.พนมสารคาม – บรรจบทางหลวง หมายเลข 33 (ปราจีนบุรี)	กรมทางหลวง		850.00	-		
19.24) อ.พนมสารคาม – บรรจบทางหลวง หมายเลข 33 (สระแก้ว)	กรมทางหลวง		412.00	-		
19.25) ทางแนวใหม่ ชลบุรี – อ.บ้านบึง (แยกสาย 34 – บรรจบสาย 344)	กรมทางหลวง		800.00	-		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
19.26) สายพญา – มาบตาพุด	กรมทางหลวง		4,100.00	-		
20) โครงการขั้วทางหลวงที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	กรมทางหลวง		9460.49	-		
20.1) ทางเข้า – ออกด้านเหนือ จาก สายกรุงเทพ – ชลบุรี สายใหม่ (ACCESS B)	กรมทางหลวง		853.13	-		- แล้วเสร็จ มิ.ย.47
20.2) ทางเข้า – ออกด้านใต้ ของ ท่าอากาศยาน (ACCESS D)	กรมทางหลวง		769.32	-		- แล้วเสร็จ พ.ค. 48
20.3) ทางเข้า – ออก จากถนนอ่อนนุช (ACCESS C)	กรมทางหลวง		72.00	-		- แล้วเสร็จ พ.ค. 48
20.4) ทางเข้า – ออก จากแยกต่างระดับ ร่มเกล้า (ACCESS A&E)	กรมทางหลวง		1,900.30	-		- กำลังก่อสร้าง
20.5) ทางเข้า – ออก ด้านตะวันตก จากถนนกิ่งแก้ว (ACCESS W)	กรมทางหลวง		150.98	-		- กำลังก่อสร้าง
20.6) ทางหลวงหมายเลข 7 ตอนแยก ถนนศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	กรมทางหลวง		925.25	-		- กำลังก่อสร้าง

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
20.7) ทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวม ปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่บางนา และสะพานลอยกลับรถที่ กม.17)	กรมทางหลวง		799.52	-		- กำลังก่อสร้าง
20.8) ทางหลวงหมายเลข 3119 สาย ลาดกระบัง – มีนบุรี (ถนนร่มเกล้า)	กรมทางหลวง		390.00	-		- กำลังก่อสร้าง
20.9) ทางหลวงหมายเลข 9 ถนนวงแหวน รอบนอกด้านตะวันออก ตอนธัญบุรี – บางพลี	กรมทางหลวง		2500.00	-		- กำลังก่อสร้าง
20.10) ถนนศรีนครินทร์ กม.16+380-กม. 20+211	กรมทางหลวง		400.00	-		- กำลังก่อสร้าง
20.11) แยกทางหลวงหมายเลข 3 – บรรจบ หมายเลข 3268 (บ้านคลองกระบือ จ.สมุทรปราการ)	กรมทางหลวง		700.00	-		- งบประมาณปี 47 ศึกษาออกแบบ 20 ลบ.
21) โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้ง สถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัด ชายแดน	กรมการขนส่งทาง บก	2550	15.25	15.25		- อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษา
22) โครงการก่อสร้างถนนทางหลวงชนบท	กรมทางหลวงชนบท		3,305.67	1,270.67		- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
22.1) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 34 – อ่อนนุช อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	กรมทางหลวงชนบท	2548-2550	1,417.20	653.11		- ก่อสร้างได้ผลงาน 69.73 %
22.2) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 331 – บ.หนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	กรมทางหลวงชนบท	2549-2551	120.00	88.40		- ก่อสร้างได้ผลงาน 3.67 %
22.3) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 36 – บ.ทุ่งสระแก้ว อ.ปลวกแดง จ.ระยอง	กรมทางหลวงชนบท	2549-2551	96.70	69.36		- ก่อสร้างได้ผลงาน 11.49 %
22.4) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 3 – เคหะบางพลี จ.สมุทรปราการ	กรมทางหลวงชนบท	2549-2551	510.00	126.44		- ก่อสร้างได้ผลงาน 4.29 %
22.5) ก่อสร้างถนนสายเข้าท่าเทียบเรือน้ำ ลึกปากบารา (ตอนที่ 1) อ.ละงู จ.สตูล	กรมทางหลวงชนบท	2549-2551	176.80	51.02		- ก่อสร้างได้ผลงาน 7.80 %
22.6) ก่อสร้างถนนสายเลียบเมืองสันป่า ตอง – หางดง (ตอนที่ 1) เชียงใหม่	กรมทางหลวงชนบท	2549-2551	150.00	18.64		- ก่อสร้างได้ผลงาน 2.78 %
22.7) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 2062 – บ.เหล่านาคี อ.มัญจาคีรี อ.เมือง จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวงชนบท	2549-2551	160.00	43.27		- ก่อสร้างได้ผลงาน 3.33 %
22.8) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 2 – บ.หนองตะไก้ จ.นครราชสีมา	กรมทางหลวงชนบท	2549-2550	29.00	23.20		- ก่อสร้างแล้วเสร็จ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
22.9) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 11 – บ.ใหม่ จ.ลำพูน	กรมทางหลวงชนบท	2549-2551	119.00	79.41		- ก่อสร้างได้ผลงาน 4.35 %
22.10) ก่อสร้างถนนสายแยก บ.โนนสะอาด – บ.ลำชี อ.คอนสวรรค์ จ.ชัยภูมิ	กรมทางหลวงชนบท	2549-2550	20.78	16.58		- ก่อสร้างได้ผลงาน 40.14 %
22.11) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 41 – บ.วังใหม่ จ.ชุมพร	กรมทางหลวงชนบท	2550-2551	238.57	47.71		- อยู่ระหว่างขอพิจารณาความ เหมาะสมจากสำนักงานงบประมาณ
22.12) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 32 – แยก ทล. 329 อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา	กรมทางหลวงชนบท	2550-2551	23.50	4.70		- อยู่ระหว่างขอพิจารณาความ เหมาะสมจากสำนักงานงบประมาณ
22.13) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 3143 – บ.หนองสนม อ.เมือง จ.ระยอง	กรมทางหลวงชนบท	2550-2551	86.76	17.35		- อยู่ระหว่างขอพิจารณาความ เหมาะสมจากสำนักงานงบประมาณ
22.14) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 3143 – บ.หนองบัว อ.บ้านค่าย จ.ระยอง	กรมทางหลวงชนบท	2550-2551	73.70	14.74		- อยู่ระหว่างขอพิจารณาความ เหมาะสมจากสำนักงานงบประมาณ
22.15) ก่อสร้างถนนสายแยก ทล. 3138 – บ.เจ็ดลูกเนิน อ.บ้านค่าย จ.ระยอง	กรมทางหลวงชนบท	2550-2551	83.66	16.73		- อยู่ระหว่างขอพิจารณาความ เหมาะสมจากสำนักงานงบประมาณ
23) โครงการศึกษาแผนการพัฒนาระบบการ ขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบิน สุวรรณภูมิ	สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่ง และจราจร	2550	25.00	9.02		- อยู่ระหว่างเตรียมการดำเนินการจัด จ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
24) โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนา ศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อ รองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน	สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่ง และจราจร	2550-2551	30.00	10.83		- อยู่ระหว่างเตรียมการดำเนินการจัด จ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการ
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 2.1			93,865.69	4,781.57		
2.2 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและ ระดับประเทศ						
1) การก่อสร้างสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการ ประหยัดพลังงาน	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี	2548-2549	750.83	9.33		- กรมฯ ลงนามกับศูนย์วิจัยและ พัฒนาโครงสร้างมูลฐานภาควิชา วิศวกรรมโยธาคณะ วิศวกรรมศาสตร์ มข. เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2548 ในวงเงิน 9.33 ล้าน บาท ระยะเวลา 15 เดือน ขณะนี้ที่ ปรึกษา ได้ส่งรายงานศึกษาความ เหมาะสม รายงานศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และรายงานสรุปสำหรับผู้ บริหารแล้ว อยู่ระหว่างเสนอกรมฯ ให้ความเห็นชอบก่อนแจ้งที่ปรึกษาฯ ดำเนินการออกแบบรายละเอียด ต่อไปผลงานร้อยละ 55

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
2) โครงการขायทางหลวงที่สนับสนุนสถานีขนส่งทางลำน้ำ จ.อ่างทอง	กรมทางหลวง		1,400.00	-		
2.1) ตอน อ.ป่าโมก – อ.นครหลวง			500.00	-		
2.2) สุพรรณบุรี – อ.ป่าโมก			600.00	-		
2.3) อยุธยา – อ่างทอง			300.00	-		
3) โครงการขायทางหลวงที่สนับสนุนท่าเรือ อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา	กรมทางหลวง		1,600.00	-		
3.1) ตอน อ.นครหลวง – อ.ภาชี			450.00	-		
3.2) แยกทางหลวงหมายเลข 32 – อ.นครหลวง			250.00	-		
3.3) ตอน อ.ภาชี – บ.หินกอง			400.00	-		
3.4) แยกทางหลวงหมายเลข 32 – อ.อุทัย – อ.ภาชี			500.00	-		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
4) ก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี	2547-2554	1,305.33	-		- กรมฯ ลงนามกับกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมน เนจเม้นท์ จำกัด ร่วมกับบริษัท เอที ที คอนซัลแตนท์ จำกัดเมื่อวันที่ 28 ก.ย. 2547 ในวงเงิน 9.33 ล้านบาท กำหนดเริ่มงานวันที่ 11 ต.ค. 2547 กำหนดแล้วเสร็จภายใน 18 เดือน ซึ่งบริษัทฯ ที่ปรึกษาฯ ได้ส่งรายงาน การศึกษาฉบับสมบูรณ์และออกแบบ เบื้องต้น กรมฯ ให้ ความเห็นชอบ แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการ ประสานงานเพื่อขอพื้นที่จาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลงานร้อยละ 55
5) โครงการทางหลวงที่สนับสนุนท่าเรือ อเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด	กรมทางหลวง		2,700.00	-		- กำลังก่อสร้าง
5.1) ตราด – บ.ท่าเส้น			960.00	-		
5.2) บ.ท่าเส้น – อ.คลองใหญ่			1,260.00	-		
5.3) อ.คลองใหญ่ – บ.หาดเล็ก			480.00	-		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
6) การก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี	2549-2554	815.00	-		- กรมฯ ลงนามกับบริษัท ซี สเปกตรัม จำกัด และบริษัท เอนไว เอ็กซ์เพิร์ท จำกัด เมื่อวันที่ 3 ก.ค. 2549 ในวงเงิน 14,383,900 บาท กำหนดวันเริ่มงานวันที่ 18 ก.ค. 2549 ระยะเวลา 15 เดือน บริษัทฯ ได้ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ ผลงานร้อยละ 26.00
7) โครงการข่าทางหลวงที่สนับสนุนท่าเรือระนอง จ.ชุมพร	กรมทางหลวง		4,493.00	-		
7.1) แยกปฐมพร จ.ชุมพร			300.00	-		
7.2) ชุมพร – อ.กระบุรี			950.00	-		
7.3) อ.กระบุรี – ระนอง			93.00	-		- ได้รับงบประมาณ ปี 49
7.4) อ.กระบุรี – ระนอง ตอน 2			450.00	-		- ตอน 1 ได้รับงบประมาณ 400 ลบ.
7.5) ระนอง – อ.คุระบุรี			1,500.00	-		
7.6) ระนอง (บ.ราชกรุฑ) – หลังสวน			1,200.00	-		- กำลังศึกษาความเหมาะสม

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
8) โครงการทางหลวงที่สนับสนุนท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2	กรมทางหลวง		1,935.00	300.00		- กำลังก่อสร้าง
8.1) อ.หาดใหญ่ – เขตแดนมาเลเซีย (บ.คลองพรวน)			250.00	-		- เตรียมการก่อสร้าง
8.2) อ.สิงหนคร (ถนน+สะพาน)			811.00	-		- กำลังก่อสร้าง
8.3) แยกทางหลวงหมายเลข 414 – ท่าอากาศยานหาดใหญ่			124.00	-		- ก่อสร้างแล้วเสร็จ
8.4) อ.สทิงพระ – อ.สิงหนคร			450.00	180.00		- ได้รับงบประมาณ ปี 49
8.5) สงขลา – อ.หาดใหญ่			300.00	120.00		- ได้รับงบประมาณ ปี 49
9) งานก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งจังหวัดตรัง	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี	2548-2555	872.91	-		- กรมฯ ลงนามกับบริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แอสดี คอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และ บริษัท ซี สเปกตรัม จำกัด เมื่อวันที่ 24 มิ.ย. 2548 ในวงเงิน 4.80 ล้าน บาท กำหนดแล้วเสร็จ ภายในวันที่ 7 ก.ย. 2549 บริษัทฯ ได้ส่งรายงาน การศึกษาความเหมาะสมทางด้าน เศรษฐกิจ วิศวกรรม ฉบับสมบูรณ์ และรายงานการศึกษาลผลกระทบ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						สิ่งแวดล้อมในรายละเอียด (EIA) แล้ว โดยในส่วนของรายงาน EIA อยู่ระหว่างการเตรียมนำเสนอ สผ. พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน ดำเนินการต่อไป (ร้อยละ 90.00)
10) ก่อสร้างท่าเรือสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี	2551-2555	1,820.00	-		- กรมฯ ได้ขอรับการสนับสนุนงบ กลางปี 2548 เพื่อดำเนินการ แล้วแต่ไม่ได้รับการจัดสรร ซึ่งจะได้ ขอตั้งงบประมาณประจำปี 2552 จำนวน 25 ล้านบาท เพื่อดำเนิน การศึกษาก่อนดำเนินการต่อไป
11) การวิจัยและพัฒนาระบบขนส่งและจราจร อัจฉริยะ	สำนักงานพัฒนา วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยีแห่งชาติ	2549-2553	123.86	25.03		ความก้าวหน้าการดำเนินงาน: - ต้นแบบเซ็นเซอร์ไร้สายสำหรับงาน ตรวจนับรถยนต์ - ระบบกระจายข้อมูลการจราจรทาง คลื่นวิทยุ FM - ระบบประมวลผลภาพเพื่องาน จราจร (Image Processing for Intelligent Transport System) - โปรแกรมรู้จำป้ายทะเบียนรถ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						และอยู่ระหว่างดำเนินการวิจัยและพัฒนา: - ซอฟต์แวร์การจัดรถและเส้นทางการขนส่งสินค้า - ซอฟต์แวร์ต้นแบบสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ปัญหาอุปสรรค: การจัดซื้อชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศที่ใช้เวลานาน
12) การสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พ.ศ. 2550	สำนักงานสถิติแห่งชาติ	2550-2551	16.20	9.70		- อยู่ระหว่างการปฏิบัติการเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถานประกอบการที่ตกเป็นตัวอย่างทั่วประเทศรอบแรก: ไตรมาสที่ 1 (ม.ค. - มี.ค. 2550) จากทั้งหมด 4 รอบ - ข้อจำกัดด้านงบประมาณซึ่งได้รับการจัดสรรไม่เพียงพอตามที่ขอตั้งส่งผลให้ต้องลดจำนวนสถานประกอบการตัวอย่างลงให้เท่าที่จะดำเนินการได้ โดยนำเสนอผลได้ในระดับภาคแทนที่จะนำเสนอผลเป็นระดับจังหวัด และไม่สามารถจ้าง

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						ลูกจ้างชั่วคราวเพื่อปฏิบัติงานเก็บรวบรวมข้อมูลโครงการนี้โดยเฉพาะ จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ของโครงการอื่นมาปฏิบัติงาน ทำให้เพิ่มภาระงานค่อนข้างมาก - ไม่ได้รับความร่วมมือจากสถานประกอบการ
13) โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Mode Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	17 เดือน	35.00	13.54		- ความก้าวหน้าอยู่ในขั้นตอนเตรียมการดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการ
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 2			17,867.13	357.60		

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
2.3 พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค						
1) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชย์นาวี	2547-2554	10,882.11	-		- กรมฯ ได้รับงบประมาณปี 2549 เพื่อจัดซื้อที่ดินและย้ายสายเคเบิล จำนวน 200 ล้านบาท โดยในส่วนของสายเคเบิล กรมฯ ได้ประสาน กสท. เพื่อดำเนินการแล้ว โดย กสท. จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการย้ายสายเคเบิล ส่วนการจัดซื้อที่ดินได้มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการปรองดองฯ แล้วแต่ไม่สามารถจัดซื้อได้ จึงได้พิจารณาจัดหาพื้นที่สาธารณะเพื่อดำเนินการได้แล้ว ประกอบกับโครงการนี้ได้บรรจุเป็นโครงการตามนโยบาย รัฐบาลในการส่งเสริมให้ผู้เชี่ยวชาญ ทั้งจากภาครัฐและเอกชนจาก นานาชาติมาลงทุนดำเนินโครงการ ในประเทศไทยให้มีความทันสมัย (Modernize Thailand) ซึ่ง คณะรัฐมนตรีมีมติให้ชะลอโครงการ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						ไปจนกว่าจะมีรัฐบาลใหม่ในส่วนของการออกแบบรายละเอียดขณะนี้ บริษัทฯ ได้ส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว คณะกรรมการฯ และบริษัทที่ปรึกษาฯ จะประชุมเพื่อพิจารณาร่างรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2550 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับปรุงแก้ไข ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ 82.00
2) โครงการขยับขยายทางหลวงที่สนับสนุนท่าเรือปากบารา	กรมทางหลวง		2,665.00	104.00		- กำลังก่อสร้าง
2.1) อ.ละงู – ท่าเรือปากบารา			75.00	-		- ได้รับงบกลาง ปี 47
2.2) บ.ฉลุง – อ.ละงู ตอน 1			260.00	104.00		- ได้รับงบประมาณ ปี 49
2.3) บ.ฉลุง – อ.ละงู ตอน 2			200.00	-		
2.4) ทางเลี่ยงเมืองสตูล			70.00	-		
2.5) ทางสายแยกคูหา – ควนเนียง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 408			1,200.00	-		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
2.6) อ.หาดใหญ่ – สตูล			-	-		- กำลังศึกษาความเหมาะสม
2.7) อ.ปะเหลียน – อ.ทุ่งหว้า – อ.ละงู			860.00	-		
3) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเล อ่าวไทยตอนล่าง	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี	2549-2556	5,041.80	-		- กรมฯ ลงนามในสัญญาจ้าง บริษัท ซี สเปกตรัม จำกัด และบริษัท ที แอส ที เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัล จำกัด เมื่อ วันที่ 29 ก.ย. 49 ระยะเวลา ดำเนินการ 9 เดือน บริษัทฯ ส่ง รายงานการปฏิบัติงาน และ คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเสร็จ เห็นควรให้ปรับปรุงแก้ไขรายงานซึ่ง ที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ คิดเป็นร้อยละ 10.00
4) การพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัด เชียงราย	กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี	2549-2553	1,107.67	233.32		- กรมฯ ได้รับงบประมาณปี 2549 เพื่อเป็นค่าที่ดิน 50 ล้านบาท และ ได้มีการปรังคดราคาแล้ว รวมทั้ง ได้แจ้งให้จังหวัดเชียงรายเพื่อเตรียม ดำเนินการจ่ายค่าที่ดินให้แล้ว ซึ่ง ปัจจุบันจังหวัดเชียงรายได้ ดำเนินการจ่ายค่าที่ดินให้แล้วถือ ครองทำประโยชน์ในที่ดินโครงการ แล้ว ส่วนรายงานผลกระทบ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						สิ่งแวดลอมได้ดำเนินการแล้ว และได้นำเสนอ สผ. พิจารณาแล้ว ครั้งสุดท้ายเมื่อ 18 กรกฎาคม 2549 สรุปว่า สผ.ได้ปรับปรุงข้อมูลเพิ่มเติมสาระสำคัญอีกเล็กน้อย เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น กล่าวคือในด้านยุทธศาสตร์การกีดเซาะและการตกตะกอนดินให้มีการทบทวนและตรวจสอบความถูกต้องรวมทั้งความเหมาะสมของแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่โครงการใช้ในการประเมินผลกระทบให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและรูปแบบท่าเทียบเรือ โดยควรใช้แบบจำลองแบบ 2 มิติ ซึ่งที่ปรึกษาฯ ของกรมฯ ได้พาคณะผู้ชำนาญการฯ ของ สผ. ที่ตั้งประเด็นดังกล่าวไปตรวจดูสภาพพื้นที่และร่วมกันพิจารณาแนวทางกำหนดแบบจำลองคณิตศาสตร์แบบ 2 มิติ ที่จะนำมาใช้ โดยคาดว่าจะวิเคราะห์แล้วเสร็จและสามารถส่ง

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						รายงานการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) ให้กับ สผ. อีก ครั้งได้ในเดือนเมษายน 2550
5) โครงการข่าทางหลวงที่สนับสนุนท่าเรือเชียง แสนแห่งที่ 2	กรมทางหลวง		5,768.00	160.00		- กำลังก่อสร้าง
5.1) ทางเลี้ยวเมืองแม่สาย			218.00	-		- ได้รับงบประมาณ 47-48
5.2) บ.แม่เจดีย์ – อ.เวียงป่าเป้า			300.00	-		- ได้รับงบประมาณ 48
5.3) เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน อ.ดอย สะเก็ด – กม.40			400.00	160.00		- ได้รับงบประมาณ ปี 49
5.4) เชียงใหม่ – เชียงราย ตอน กม.40 – บ.แม่เจดีย์ และ อ.เวียงป่าเป้า – บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 1			1,550.00	-		
5.5) อ.เชียงแสน – อ.เชียงของ			400.00	-		
5.6) ทางเลี้ยวเมืองเชียงรายด้านตะวันตก			500.00	-		
5.7) อ.แม่สาย – อ.เชียงแสน			300.00	-		
5.8) ทางแนวใหม่แยกทางหลวงเลข 1 (เชียงราย) – เชียงแสน			800.00	-		
5.9) อ.แม่จัน – อ.เชียงแสน			600.00	-		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
5.10) บ.หัวดอย – บ.ตำตลาด			300.00	-		
5.11) บ.ตำตลาด – อ.เชียงของ			400.00	-		
6) การส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง	กรมการขนส่งทาง บก	2550	0.22	0.22		- จัดทำแผนดำเนินโครงการ - เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับความตกลง GMS ทาง website และฝึกอบรม - ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงราย, ตาก และสระแก้ว
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 2.3			25,464.80	497.54		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ II			137,197.62	5,076.46		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
III ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)						
3.1 ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ						
1. โครงการส่งเสริมการใช้บริการศูนย์กระจายสินค้าในต่างประเทศ	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก	2550	18.51	18.51		
2. โครงการสร้างเครือข่ายกระจายสินค้า (D/N)	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก	2550	8.32	8.32		
3. โครงการพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อเปลี่ยนเงื่อนไขการส่งออกจากเดิม FOB เป็น CIF, DDP หรือ LDP	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก	2550	5.00	5.00		
4. โครงการพัฒนากฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก	2550	2.00	2.00		- ฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และ ศึกษากฎระเบียบและมาตรฐานฯ
5. โครงการให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหา ด้านโลจิสติกส์ (Logistics Clinic)	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก	2550	17.21	17.21		- ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ได้รับการ ฝึกอบรมและคำปรึกษาเชิงลึก
6. โครงการพัฒนากฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก, ก.พาณิชย์	2550	N/A	N/A		- อยู่ระหว่างเตรียมการเพื่อแก้ไข กฎหมาย
7. โครงการสร้างมาตรฐานเรื่องภาษาขนบรรจุ และอุปกรณ์ยกขนเพื่อระบบโลจิสติกส์	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก	2550	N/A	N/A		- อยู่ระหว่างเตรียมการเพื่อแก้ไข กฎหมาย

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
8. โครงการพัฒนา Software ราคาถูกสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สสว. / ม.บูรพา	2550	N/A	N/A		
9. โครงการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในรูปแบบเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ทั้งในการร่วมลงทุนและร่วมให้บริการ	ก.พาณิชย์ / ก.อุตสาหกรรม	2550	N/A	N/A		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 3.1			51.04	51.04		
3.2 ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ						
1. โครงการส่งเสริมการประกันภัยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ครบวงจร	กรมการประกันภัย	2550	1.20	1.20		- เพิ่มศักยภาพของบริษัทประกันภัยของไทย
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 3.2			1.20	1.20		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ III			52.24	52.24		

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
IV ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)						
4.1 พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์(e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์						
1) โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ ภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single- Window e-Logistics) หมายเหตุ: งบประมาณปี 2550 ต้องรอการศึกษาความเหมาะสมรูปแบบธุรกิจการลงทุนในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐและภาคขนส่งเพื่อการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2550	สำนักงาน ปลัดกระทรวง เทคโนโลยี สารสนเทศและการ สื่อสาร	2549-2551	1,250.00	263.75		- กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2549 และผูกพันข้ามปีมา 2550 จำนวน 263.75 ล้านบาท ในการดำเนินงานพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ ภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single- Window e-Logistics) - เนื่องจากโครงการนี้เป็นการพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนและมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบและมีคุณภาพในระยะยาว จึงได้มีการเสนอแนวคิดการพัฒนาโครงการฯ ในลักษณะ Outsource ที่ให้เอกชนได้รับ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						สัมปทานเป็นผู้ลงทุนพัฒนาระบบ ทั้งหมดทั้งการให้บริการการใช้งาน และดูแลรักษาระบบ โดยรัฐจะ เป็นผู้กำกับการพัฒนาและกำหนด มาตรฐาน - เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสารได้มี นโยบายให้ดำเนินการพัฒนา โครงการโดยวิธี Outsource ให้ เอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินการ โดย ให้ทำการศึกษาวิเคราะห์ความ เหมาะสมรูปแบบของการพัฒนา โครงการก่อนที่จะดำเนินการพัฒนา ระบบต่อไป - ขณะนี้กระทรวงเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร อยู่ ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา ศึกษาวิเคราะห์ระบบอำนวยความสะดวก สะดวกด้านการค้าแก่ผู้นำเข้า และผู้ ส่งออกปัจจุบัน เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ความเหมาะสมรูปแบบธุรกิจของ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						การพัฒนา การบริหารจัดการ และ การให้บริการระบบเชื่อมโยง เครือข่ายข้อมูลภาครัฐและภาคการ ขนส่งเพื่อการนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ ของประเทศไทย โดยมีระยะ การศึกษาประมาณ 90 วัน คาดว่า จะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2550
2) โครงการพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาต และใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการนำเข้า- ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบของกรม ศุลกากรกับระบบกลาง	กรมศุลกากร	2550-2551	110.00	22.00		- จัดประชุมคณะทำงานย่อยด้านเทคนิค และคณะทำงานย่อยด้านการออกแบบระบบงาน (ระยะที่ 1) ครั้งที่ 1/2549 เมื่อวันที่ 31 ต.ค. 2549 ณ กรมศุลกากร เพื่อรวบรวมข้อมูลที่มีความต้องการใช้งานร่วมกัน - จัดตั้งคณะกรรมการร่าง TOR พร้อมจัดทำและพิจารณาร่าง TOR สำหรับใช้ในการประกวดราคา (ธ.ค. 2549-ก.พ.2550) - ติดต่อประสานงานหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรอง (กรมโรงงานอุตสาหกรรมและกรมการค้า

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						ต่างประเทศ)เกี่ยวกับรายละเอียดของข้อมูลและ Format ใบอนุญาตที่กรมศุลกากรต้องการ เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบแทนหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต (ร.ค. 2549-ม.ค. 2550) - จัดประชุมคณะทำงานย่อยด้านเทคนิค และคณะทำงานย่อยด้านการออกแบบระบบงาน (ระยะที่ 1-2) ครั้งที่ 2-1/2550 เมื่อวันที่ 27 ก.พ. 2550 ณ กรมศุลกากร เพื่อพิจารณารูปแบบของโครงสร้างเพิ่มข้อมูลใบอนุญาต และเอกสารตอบกลับ (Response message) ที่ จะทำการรับส่งกับกรมศุลกากร ในรูปแบบ ebXML
3) โครงการพัฒนาระบบบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออก (Single Window E-Certification) ของ 15 หน่วยงาน	กรมส่งเสริมการค้า ส่งออก	2550	58.00	58.00		- ลดต้นทุนด้านเอกสารและต้นทุนเวลาในการติดต่อของผู้ส่งออก - เชื่อมโยงการให้บริการแก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ส่งออก 30,000 ราย

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
4) โครงการบริหารศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จเพื่อการให้บริการของ 15 หน่วยงาน	กรมส่งเสริมการส่งออก	2550	10.00	10.00		
5) โครงการเชื่อมโยงส่งเสริมประสิทธิภาพระบบงานให้บริการออกหนังสือสำคัญการส่งออก-นำเข้าสินค้าในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	กรมการค้าต่างประเทศ	2550	6.00	6.00		
6) โครงการพัฒนาระบบออกงานให้บริการออกหนังสือสำคัญการส่งออก-นำเข้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	กรมการค้าต่างประเทศ	2550	28.00	28.00		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.1			1,462.00	387.75		
4.2 ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ้ำยลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า						
1) ...						
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.2			-	-		
4.3 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก						
1) โครงการพัฒนาการให้บริการด้านการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ: ศูนย์รวบรวมผักและผลไม้เพื่อการส่งออก (POSSEC)	กรมส่งเสริมการส่งออก	2550	3.48	3.48		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
2) โครงการพัฒนากฎหมายว่าด้วยกิจการ คลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น	กรมการค้าภายใน	2550	0.15	0.15		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.3			3.63	3.63		
4.4 ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B)						
1.) แผนงานผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อ สนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์	NECTEC, ก. วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยี		-	-		- ลดค่าใช้จ่ายและอำนวยความสะดวก ทางในกระบวนการนำเข้า-ส่งออก
1.1) พระราชบัญญัติเกี่ยวกับเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ (E-document Law)		2550	-	-		- ขณะนี้ สำนักธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ก. ICT อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข พ.ร.บ.
1.2) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 3 ว่าด้วยการกำหนดข้อยกเว้นการ บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรม ทางอิเล็กทรอนิกส์		2550	-	-		- มีผลบังคับใช้แล้ว เมื่อวันที่ 15 มี.ค. 49
1.3) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 25 ว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยใน การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์		2550	-	-		- อยู่ระหว่างเสนอ ครม. พิจารณา

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
1.4) ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 32 ว่าด้วยการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์		2550	-	-		- อยู่ระหว่างเสนอสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.4			-	-		
4.5 เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแหล่งศัตรูพืช สารพิษตกค้าง และสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อการนำเข้าและส่งออก						
1) ...						
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.5			-	-		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ IV			1,465.63	391.38		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
V ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)						
5.1 เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์						
1) พัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพ บุคลากรโลจิสติกส์	กรมพัฒนาฝีมือ แรงงาน	2549-2550	53.94	53.94		- กรมพัฒนาฝีมือแรงงานได้ดำเนินการพัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์ระหว่าง ต.ค. 2549 – ก .พ. 2550 รวมทั้งสิ้น 286 คน จากเป้าหมาย 5,000 คน - ได้รับการจัดสรรงบประมาณล่าช้า เนื่องจากหน่วยปฏิบัติได้รับจัดสรรงบประมาณด้านโลจิสติกส์งวดที่ 1 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 จึงทำให้หน่วยปฏิบัติต้องเริ่มดำเนินการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2550 เป็นต้นไป
2) โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ใน ภาคอุตสาหกรรม	กรมส่งเสริม อุตสาหกรรม	2550	6.00	6.00		- บุคลากรอุตสาหกรรมจำนวน 60 คน และมีความรู้เพิ่มขึ้น 70%
3) โครงการพัฒนากำลังคน (ฝึกอบรม) ด้าน โลจิสติกส์และซัพพลายเชน (ระยะสั้น)	เครือข่าย นักวิจัยไทยด้านการ จัดการโซ่คุณค่า และโลจิสติกส์	2550	10.00	10.00		- ผู้ได้รับการฝึกอบรมจำนวน 700 คน

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
4) โครงการพัฒนาหลักสูตรและกำลังคนด้านโลจิสติกส์ 4.1) โครงการพัฒนาหลักสูตรและจัดฝึกอบรมโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (ระยะสั้น) 4.2) โครงการวิจัยการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมผลิตผลทางการเกษตร 4.3) โครงการวิจัยโลจิสติกส์ด้านอุตสาหกรรมบริการทางอากาศ “ยุทธศาสตร์เชิงพลวัตในการเป็นศูนย์กลางการบินของสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินกรุงเทพ” 4.4) โครงการวิจัยโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน/อุปกรณ์ยานยนต์ 4.5) โครงการวิจัยและพัฒนาระบบจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต้นแบบในอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ 4.6) โครงการวิจัยการจัดการโซ่อุปทาน	เครือข่ายนักวิจัยไทยด้านการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์	2549-2550	11.00	11.00		- ได้หลักสูตรมาตรฐานกลาง และหลักสูตรการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
และโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม อาหารประเภทกึ่งแช่เย็นเยือกแข็ง 4.7) โครงการวิจัยและพัฒนาระบบ จัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ต้นแบบในอุตสาหกรรมบริการ: รพ. 4.8) โครงการวิจัยผลกระทบของการใช้ เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุน การจัดการโซ่อุปทาน 4.9) โครงการวิจัยและพัฒนาระบบ จัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ต้นแบบในอุตสาหกรรม เครื่องประดับ 4.10) โครงการจัดทำแผนปฏิบัติและคู่มือ การจัดการและตรวจสอบ ความสามารถโลจิสติกส์สำหรับ OTOP (หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์: One Tambon One Product) 4.11) โครงการวิจัยและพัฒนาระบบ จัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ต้นแบบในอุตสาหกรรมปิโตรเลียม 4.12) โครงการวิจัยการพัฒนาตัวแบบการ						

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
รวมกลุ่มผ่านองค์กรเสมือนจริง สำหรับระบบโลจิสติกส์ของ อุตสาหกรรมค้าปลีก 4.13) โครงการวิจัยการวิเคราะห์แนวทาง พัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงาน ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสำหรับ ผู้ประกอบการ SMEs ในพื้นที่ จังหวัดปทุมธานี 4.14) โครงการวิจัยการพัฒนาห่วงโซ่ อุปทานและโลจิสติกส์ใน ภาคอุตสาหกรรมสิ่งทอ 4.15) โครงการวิจัยและพัฒนาระบบ จัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ของการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ 4.16) การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ของอุตสาหกรรมยา						
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.1			80.94	80.94		

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
5.2 ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น						
1) โครงการส่งเสริมการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์	สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา	2549-2552	10.00	10.00		- สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการผลิตและพัฒนากำลังคนในระดับอุดมศึกษา และได้ดำเนินกิจกรรมคู่ขนาน ดังนี้ 1) การจัดฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน 2) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการทำงานจัดทำแผนการผลิตและพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนากำลังคนระดับอุดมศึกษา 3) ตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนามาตรฐานต้นแบบด้านโลจิสติกส์ เพื่อจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ที่มีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
						- นอกจากนี้ยังได้รวบรวมข้อมูลมหาวิทยาลัย/สถาบัน ที่เปิดสอนหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ จำนวน 24 แห่ง มีนักศึกษา ดังนี้ 1) นักศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 580 คน 2) นักศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน 770 คน
2) โครงการพัฒนาการจัดการเรียนการสอนสาขาวิชาโลจิสติกส์			2.82	2.82		
2.1) โครงการพัฒนาประสิทธิภาพการสอนของบุคลากรครู อาจารย์สาขาวิชาโลจิสติกส์		2550	1.02	1.02		
2.2) โครงการพัฒนาและผลิตกำลังคนสาขาวิชาโลจิสติกส์ ภายใต้การสนับสนุนจากสถานประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์		2550	0.50	0.50		
2.3) โครงการพัฒนาสมรรถนะมาตรฐานวิชาชีพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษา		2550	0.30	0.30		

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 4/2549)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
2.4) โครงการศึกษาเปรียบเทียบ (Benchmarking) การวางแผนและการจัดการศึกษาสาขาวิชาโลจิสติกส์นานาชาติ		2550	0.20	0.20		
2.5) โครงการสร้างและขยายเครือข่าย การส่งเสริมและสนับสนุนการจัดการศึกษาสาขาโลจิสติกส์		2550	0.50	0.50		
2.6) โครงการติดตามความก้าวหน้าการจัดการเรียนการสอนสาขาโลจิสติกส์		2550	0.30	0.30		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.2			12.82	12.82		
5.3 สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์						
1) โครงการพัฒนาระบบข้อมูลและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรายสาขา	สภาพัฒน์ฯ	2550	3.80	3.80		- ระบบการคำนวณมูลค่ากิจกรรมเศรษฐกิจสาขาของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
2) โครงการศึกษาการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow Survey)	สำนักงานสถิติฯ	2550	-	-		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.3			3.80	3.80		

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ (กรม/รัฐวิสาหกิจ)	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)			ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ ข้อเสนอแนะ
			ทั้งโครงการ	ปี 2550	เบิกจ่ายแล้ว	
5.4 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักของภาคในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ						
1) ...			N/A	N/A		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.4			-	-		
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ V			97.56	97.56		
รวมวงเงินทุกยุทธศาสตร์ฯ			138,898.91	5,340.21		