

รายงานการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ 1/2567
วันพุธที่ 27 มีนาคม 2567 เวลา 09.30 น.
ณ ห้องประชุม 521 ชั้น 2 อาคาร 5 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | |
|--|------------------|
| 1) นายสมศักดิ์ เทพสุทิน
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 2) นายธนรัช จงสุทธานามณี
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
(แทนรองนายกรัฐมนตรี นายปานปรีย์ พหิทธานุกร) | รองประธานกรรมการ |
| 3) นางพวงเพ็ชร ชุนละเอียด
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี | กรรมการ |
| 4) นางสาวอรพินทร์ เพชรทัต
ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน) | กรรมการ |
| 5) นางสาวไพลิน เทียนสุวรรณ
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม) | กรรมการ |
| 6) นายณัฏฐพัฒน์ รัฐผไท
ผู้ช่วยเลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
(แทนรัฐมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง) | กรรมการ |
| 7) นายดนุชา พิชยนันท์
เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| 8) นายยศพล เวณุโกเศศ
เลขาธิการคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ) | กรรมการ |
| 9) นายไพโรจน์ โชติกเสถียร
ปลัดกระทรวงแรงงาน
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน) | กรรมการ |
| 10) นางสาวภัทราภรณ์ โสเจยยะ
รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์) | กรรมการ |

- 11) นายณัฐพล ณัฏฐสมบูรณ์
รองปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม) กรรมการ
- 12) นายปัญญา ชูพานิช
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(แทนปลัดกระทรวงคมนาคม) กรรมการ
- 13) นางพนพร ไตรวิริยะเวช
ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
(แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ) กรรมการ
- 14) นายกิตติศักดิ์ จุลสำรวล
กรรมการร่างกฎหมายประจำ (นักกฎหมายกฤษฎีกาทรงคุณวุฒิ)
(แทนเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา) กรรมการ
- 15) นายพันธ์ทอง ลอยกุลนันท์
ที่ปรึกษาด้านการพัฒนาและบริหารการจัดเก็บภาษี
(แทนปลัดกระทรวงการคลัง) กรรมการ
- 16) นายวัชรุน จุ้ยจำลอง
รองอธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
(แทนปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม) กรรมการ
- 17) นายสงบการณ์ มั่งทอง
นักการทูตชำนาญการ (ที่ปรึกษา)
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ) กรรมการ
- 18) นายภูมินทร์ หะรินสุต
รองประธานกรรมการหอการค้าไทย
(แทนประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย) กรรมการ
- 19) นายเวทิต โชควัฒนา
รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
(แทนประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) กรรมการ
- 20) นายสมบัติ เปรมประภา
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
(แทนประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย) กรรมการ
- 21) นายกิตติชัย อัครวิชัยโชติ
ผู้อำนวยการฝ่ายอาวุโส Trade Product ทีม Trade Product
and Solutions สายงานบริหารจัดการทางการเงินเพื่อธุรกิจ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
(แทนประธานกรรมการสมาคมธนาคารไทย) กรรมการ
- 22) นางธิดา พัชธรรม
รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลาประชุม

- | | |
|---|---------------|
| 1) นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | ติตราชการอื่น |
| 2) พลตำรวจเอก พัชรวาท วงษ์สุวรรณ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | ติตราชการอื่น |
| 3) นายภูมิธรรม เวชยชัย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ | ติตราชการอื่น |

ผู้เข้าร่วมการประชุม

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1) นายสุรรัฐ เนียมกลาง | ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
รักษาการในตำแหน่งที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน |
| 2) นางสาวภัทราพร สี่ดำรงวัฒนากุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |
| 3) นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |
| 4) นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |
| 5) นายกฤตวิษ พิชญาภรณ์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |

กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1) นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร | รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร |
| 2) นางสาวนิตดา พุฒิวิทยานันท์ | ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน |
| 3) นางสาวศิริรัตน์ อธิรัตน์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |

กระทรวงพลังงาน

- | | |
|----------------------------|--|
| 1) นางสาวชนัดดา เทพสนองสุข | ผู้ติดตามที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน |
|----------------------------|--|

กระทรวงการคลัง

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1) นายยุทธนา พูลพิพัฒน์ | รองอธิบดีกรมศุลกากร |
| 2) นางสาวสุนทรียา ทวีธาประสิทธิ์ | ผู้อำนวยการกองบริหารจัดการและพัฒนาระบบ
เชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ |

กระทรวงการต่างประเทศ

- | | |
|---------------------|---|
| 1) นายภาณุ ไชยศรีหา | นักการทูตชำนาญการ (ที่ปรึกษา)
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ |
|---------------------|---|

กระทรวงพาณิชย์

- | | |
|---------------------------|--------------------------------|
| 1) นายนพดล คันธมาศ | รองอธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ |
| 2) นางอรรรัตน์ สิทธิบุศย์ | ผู้อำนวยการกองบริหารการค้าข้าว |

- 3) นางสาวจารุมน วณิชสุวรรณ ผู้อำนวยการกองบริหารการค้าสินค้าทั่วไป

กระทรวงอุตสาหกรรม (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)

- 1) นายอดิชาติ หวานสนิท ผู้อำนวยการกองบริหารและกำกับดูแลโครงการท่าเรือสาธารณะ
 2) นางกนกพร ปทุมโรจน์ สวัสดิ์-ชูโต ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและวิศวกรรม
 3) นายอรรณพ ทองสุข ผู้อำนวยการกองบริการและกำกับดูแลโครงการ

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- 1) นายโสภัชย์ ขวาลกุล รองอธิบดีกรมปศุสัตว์
 2) นายภัสชญภณ หมื่นแจ้ง รองอธิบดีกรมวิชาการเกษตร
 3) นางสาวรวิณห์ ฉ่ำเฉลิม ผู้อำนวยการกองนโยบายมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหาร สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (สมอช.)
 4) นายอนันต์ อัลมาตร์ ผู้อำนวยการกองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำและปัจจัยการผลิต กรมประมง
 5) นางสาวศรียา อนันต์ธนศาล นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
 6) นางสาวรุจิรา จันทร์อร่าม นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สมอช.
 7) นายอุดมรัตน์ นิ้มเขียน สัตว์แพทย์อาวุโส ด่านกักกันสัตว์ท่าเรือกรุงเทพฯ กรมปศุสัตว์

กระทรวงแรงงาน

- 1) นางสาวภูษนิศา มานะพงศ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

สำนักงานประมาณ

- 1) นายพลากร ม่วงพันธ์ ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ 4

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

- 1) นางสาวสาวิตรี รัตนจันทร์ กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการ Logistics & Supply Chain

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- 1) นายธงชัย วณิชวิกรม เลขานุการคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์
 2) นางสาวกุลลดา คำสุวรรณ เจ้าหน้าที่อาวุโสฝ่ายต่างประเทศ

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

- 1) นายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหารสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เจ้าหน้าที่ สศช. และผู้ติดตามคณะกรรมการ จำนวน 50 คน

เริ่มประชุมเวลา 09.30 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องประธานฯ แจ้งที่ประชุมทราบ

ประธานฯ กล่าวขอบคุณคณะกรรมการและผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ในครั้งนี้ โดยคณะกรรมการฯ ชุดนี้มีความสำคัญในการพิจารณากำหนดแนวทางและมาตรการในการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ซึ่งรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งขอบคุณฝ่ายเลขานุการฯ ที่ได้จัดเตรียมประเด็นและข้อเสนอแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาในวันนี้

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 2.1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

1. ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งมีฐานะเป็นแผนระดับที่ 3 ที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำขึ้นสำหรับใช้เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาไปสู่การปฏิบัติที่สอดคล้องกับการถ่ายทอดเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในช่วงระยะ 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 ให้ที่ประชุมทราบ โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- 1.1 เป้าหมายและตัวชี้วัด แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมระดับแผน ได้แก่ (1) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5 (2) สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5 (3) อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20 และ (4) อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

1.2 แนวทางการพัฒนา

- 1.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย (1) สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ (2) พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ (3) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และ (4) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
- 1.2.2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ประกอบด้วย (1) พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร (2) พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม และ (3) การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 1.2.3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ ประกอบด้วย (1) พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW (2) พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (3) พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ (4) เร่งพัฒนา

ความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ (5) ปรับปรุงและพัฒนา กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

1.2.4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) ประกอบด้วย (1) เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และ (2) ยกระดับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

1.2.5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้าน โลจิสติกส์ ประกอบด้วย (1) ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนา เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ (2) ส่งเสริมการลงทุน อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาบริการโลจิสติกส์ (3) พัฒนา บุคลากรด้านโลจิสติกส์ และ (4) ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

1.3 การนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ ดังนี้ (1) **ระดับนโยบาย** คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเป็นกลไกสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ ส่งเสริม และ กำกับดูแลการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ และ (2) **ระดับ การขับเคลื่อนแผน สศช.** เป็นหน่วยงานในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานหลักและหน่วยงาน สนับสนุนที่รับผิดชอบของดำเนินการในแต่ละแนวทางการพัฒนาตามที่กำหนดไว้

2. มติที่ประชุม

รับทราบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

ระเบียบวาระที่ 2.2 รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1. ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภาคการเกษตร การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และการพัฒนาระบบการบริหาร จัดการทำเรือในประเทศ รวมทั้งรายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2565 ให้ที่ประชุมทราบ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม

1.1.1 กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ได้ดำเนินโครงการเสริมสร้างความสามารถดำเนินธุรกิจให้กับ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน ภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายเพื่อลด ต้นทุนโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งในปี 2566 ได้รับงบประมาณ 44.6 ล้านบาท สามารถลดต้นทุนของสถานประกอบการ 310 กิจการ คิดเป็นมูลค่ารวม 1,850.58 ล้านบาท ปี 2567 มีเป้าหมายพัฒนาสถานประกอบการเพิ่มเติม 310 กิจการ และปี 2568 มีแผนดำเนินโครงการฯ วงเงิน 400 ล้านบาท จำนวน 2,650 กิจการ โดยมีตัวชี้วัดความสำเร็จ คือ ต้นทุนโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคอุตสาหกรรมลดลงไม่น้อยกว่า 5,600 ล้านบาท และวิสาหกิจที่ได้รับการพัฒนามีต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง ร้อยละ 15

1.1.2 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ได้จัดทำแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้กรอบ แนวคิด “เศรษฐกิจนำอุตสาหกรรม” โดยสนับสนุนกระบวนการในห่วงโซ่มูลค่า และได้ นำประเด็นดังกล่าวบรรจุไว้ในมาตรการการพัฒนาอุตสาหกรรมเศรษฐกิจ ปัจจุบันอยู่ระหว่าง

นำเรียนปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาให้ความเห็นชอบมาตรการดังกล่าว เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

1.1.3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รายงานผลการดำเนินการ ได้แก่ **(1) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3** ได้ดำเนินการร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 งานก่อสร้างพื้นที่ถมทะเลและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานและงานก่อสร้างท่าเรือก๊าซ (พื้นที่แปลง B) ซึ่งได้คัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนแล้ว คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จปลายปี 2569 และเปิดให้บริการได้ภายในต้นปี 2570 และช่วงที่ 2 งานก่อสร้างท่าเรือเหลว (พื้นที่แปลง A) และพื้นที่คลังสินค้าหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง (พื้นที่แปลง C) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) โครงการจ้างที่ปรึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์โครงการใหม่และปรับปรุงผลการศึกษาให้เป็นปัจจุบัน โดยคาดว่าจะจัดจ้างที่ปรึกษาได้ภายในเดือนเมษายน 2567 และ **(2) แผนการพัฒนา Logistics Park ในโครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี** โดยการพัฒนา Logistics Park และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จแบบครบวงจร (OSS) แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1: พ.ศ. 2564-2565 การให้บริการคลังสินค้าขนาดใหญ่ ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ สถานีขนส่งสินค้า และการให้บริการในรูปแบบ OSS ซึ่งพร้อมเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม 2566 และระยะที่ 2: พ.ศ. 2566-2568 การพัฒนาระบบรางภายในนิคมอุตสาหกรรมเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีหนองตะไก้ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2567 รวมถึงอยู่ระหว่างออกแบบพัฒนา Inland Container Depot (ICD) เพื่อให้สามารถบริการขนส่งสินค้าด้วยระบบขนส่งทางบกและทางรางอย่างเต็มรูปแบบสำหรับเขตปลอดอากร (Free Zone) คาดว่าจะพร้อมเปิดให้บริการปลายปี 2568

1.1.4 การพัฒนาระบบ NSW ในภาคอุตสาหกรรม หน่วยงานรับผิดชอบหลัก จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และกรมโรงงานอุตสาหกรรม ได้พัฒนาระบบเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แล้วเสร็จ

1.2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

1.2.1 การพัฒนาระบบ NSW ในภาคการเกษตร มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก จำนวน 5 หน่วยงาน ได้แก่ กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมประมง สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ และการยางแห่งประเทศไทย ได้เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แล้วเสร็จทั้งหมด จำนวน 139 ธุรกรรม คิดเป็นร้อยละ 100 สำหรับการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบถั่วเหลือง) ดำเนินงานแล้วเสร็จ จำนวน 71 รายการ จากทั้งหมด 72 รายการ คิดเป็นร้อยละ 98.61 และอยู่ระหว่างดำเนินการ 1 รายการ คือ การพัฒนาระบบการออกหนังสือรับรองสินค้าปศุสัตว์เพื่อการส่งออก ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2567

1.2.2 การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. 2566-2570) ปี 2567 อยู่ระหว่างดำเนินงาน จำนวน 17 โครงการ ภายใต้ประเด็นการพัฒนา 3 ประเด็น ได้แก่ (1) สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร (2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ

การอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร และ (3) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

1.3 การพัฒนาระบบ NSW

1.3.1 การเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ NSW ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 33 หน่วยงานได้ทบทวนกระบวนการที่ต้องนำไปใช้ประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าส่งออก โดยมีกระบวนการทั้งสิ้น 470 กระบวนการ สามารถพัฒนาให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW แล้ว 467 กระบวนการ คิดเป็นร้อยละ 99.36 และอยู่ระหว่างการพัฒนา 3 กระบวนการ นอกจากนี้ ประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าอาเซียนแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ATIGA e-Form D) ร่วมกับทุกประเทศในอาเซียน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate กับประเทศอินโดนีเซีย และได้ทดสอบการเชื่อมโยงกับประเทศฟิลิปปินส์ในขั้นต้นเป็นผลสำเร็จ รวมทั้งได้ทดสอบส่งและรับข้อมูล e-Phyto Certificate ผ่าน IPPC Hub ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate กับเกาหลีใต้และจีน สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-CO) ระหว่างประเทศไทยและญี่ปุ่น จะเริ่มทดสอบในเดือนมิถุนายน 2567 โดยคาดว่าจะสามารถเชื่อมโยงข้อมูล e-CO อย่างเต็มรูปแบบภายในไตรมาสแรกของปี 2568

1.3.2 การพัฒนาการรับ-ส่งข้อมูลคำขอใบอนุญาต/ใบรับรองแบบ Single Submission กรมศุลกากรได้ประชุมหารือแนวทางการดำเนินการพัฒนาการรับข้อมูลคำขอใบอนุญาต/ใบรับรองแบบ Single Submission ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ในฐานะองค์กรผู้ให้บริการระบบ NSW อยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบ NSW ให้รองรับการทำงานในรูปแบบ Single Submission สินค้าพืชเกษตร ซึ่งระบบ NSW จะพร้อมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการทดสอบได้ในเดือนสิงหาคม 2567

1.4 การพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ กรณีการจัดหาผู้บริหารท่าเรือของรัฐที่ยังไม่มีผู้บริหารท่าเรือ ได้แก่ (1) ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างประสานกรมธนารักษ์เพื่อขออัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ รวมทั้งนำไปหารือและเชิญชวนภาคเอกชนและผู้สนใจเข้าใช้ประโยชน์ท่าเรือ (2) ท่าเรือคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กรมธนารักษ์ได้ทำสัญญาให้เทศบาลตำบลคลองวาฬเข้ามาบริหารท่าเรือแล้วเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2565 ระยะเวลาเช่า 3 ปี โดยปัจจุบันมีการให้บริการท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าประมงและดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และ (3) ท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างปรับปรุงผลการศึกษาความเหมาะสมและการเตรียมความพร้อมในการเข้าบริหารและประกอบการท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ให้เป็นปัจจุบันและครบถ้วนในทุกมิติ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2567 เพื่อเสนอคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ และเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

1.5 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1.5.1 ปี 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.7 ต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ 13.9 ต่อ GDP ในปีก่อนหน้า หรือมีมูลค่ารวม 2,382.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 จากปัจจัยราคาค่าขนส่งที่ยังอยู่ในระดับสูงตามการเปลี่ยนแปลง

กลไกห่วงโซ่อุปทานโลก ประกอบด้วย (1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า มีมูลค่า 1,152.4 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.6 ต่อ GDP (2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,052.6 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.1 ต่อ GDP และ (3) ต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า 177.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP สำหรับปี 2566 ต้นทุนโลจิสติกส์ มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าจะสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 13.3-13.8 ต่อ GDP จากการฟื้นตัวของภาคบริการและการท่องเที่ยว และการอุปโภคบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชน

1.5.2 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในปี 2565 มีแนวโน้มขยายตัว คาดว่ามีมูลค่า 517.5 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 494.9 พันล้านบาท ในปี 2564 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของ GDP และมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

2.1 การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าเรือของภาครัฐ เห็นควรให้คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศพิจารณากำหนดแนวทางในการสนับสนุนการใช้ประโยชน์ท่าเรือของภาครัฐ ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งให้กรมเจ้าท่าและการท่าเรือแห่งประเทศไทยเร่งรัดดำเนินการให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และท่าเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด เพื่อให้ท่าเรือของรัฐที่ก่อสร้างแล้วเสร็จสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุ้มค่ากับการลงทุน

2.2 การพัฒนาโครงการลงทุนของภาครัฐในระยะต่อไป เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการหรือไม่ รวมทั้งควรติดตามและเปรียบเทียบข้อมูลจากผลการดำเนินงานจริงกับผลการศึกษาของโครงการ อาทิ การประมาณการปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้า และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ เพื่อกำหนดเป็นมาตรการหรือแนวทางในการคัดเลือกและจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการสำหรับการศึกษาความเหมาะสมของโครงการลงทุนภาครัฐอื่น ๆ ในระยะต่อไป

3. มติที่ประชุม

รับทราบความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

ระเบียบวาระที่ 2.3 การติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติ กบส.

1. ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติ กบส. ให้ที่ประชุมทราบ จำนวน 3 เรื่อง ได้แก่ (1) การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) (2) ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และ (3) การชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

1.1.1 การเตรียมการดำเนินการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีแผนก่อสร้างทางรถไฟ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2571 และ

ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ซึ่งคาดว่าจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีในปี 2567 และเปิดให้บริการในปี 2573 สำหรับ**โครงการรถไฟทางคู่** ช่วงขอนแก่น - หนองคาย คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการแล้ว วงเงิน 29,748 ล้านบาท คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2570

1.1.2 การบริหารจัดการการใช้ทางรถไฟและการใช้สะพานเดิม ปัจจุบัน รฟท. ให้บริการขบวนรถระหว่างสถานีหนองคาย - ท่านาแล้ง วันละ 4 ขบวน (ไป-กลับ) โดยเตรียมรองรับการให้บริการกรณีมีความต้องการขนส่งเพิ่มขึ้นสูงสุดรวม 14 ขบวน (ไป-กลับ) ขบวนละ 25 แคร่ และกรมทางหลวง (ทล.) ได้ศึกษาความสามารถการรับน้ำหนัก (Load Test) พบว่าสามารถรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานที่ 15 ตัน/เพลา ซึ่งหากต้องการรองรับน้ำหนักบรรทุกใช้งานที่ 20 ตัน/เพลา จำเป็นต้องซ่อมแซมรอยร้าวทั้งหมด และเสริมกำลังของสะพาน ซึ่ง ทล. รฟท. และ สปป.ลาว อยู่ระหว่างหารือร่วมกัน

1.1.3 การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ไทยและ สปป.ลาว ได้ข้อสรุปที่จะลงทุนค่าใช้จ่ายร่วมกันในอาณาเขตของแต่ละฝ่าย และรูปแบบสะพานรถไฟฯ มีขนาดความกว้างทางทั้ง 2 ขนาด (1.435 เมตร และ 1 เมตร) โดยกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้ ทล. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการศึกษาแบ่งการดำเนินโครงการเป็น 2 ระยะ ได้แก่ **ระยะที่ 1** ก่อสร้างสะพานรถไฟรองรับจำนวน 4 ทาง ที่มีทั้งทางรถไฟขนาดทาง 1 เมตร และขนาดทางมาตรฐาน ตัวสะพานจะอยู่ทางด้านท้ายน้ำของสะพานเดิม และ**ระยะที่ 2** ก่อสร้างสะพานรถยนต์อีก 2 ช่องจราจร ทางด้านต้นน้ำของสะพานเดิม เมื่อรวมกับ 2 ช่องจราจรเดิม เป็นทั้งหมด 4 ช่องจราจร ปัจจุบัน ทล. ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ และ รฟท. ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี 2567 สำหรับการออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงาน EIA จำนวน 125 ล้านบาท

1.1.4 การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า ระยะเร่งด่วน รฟท. ได้พัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสถานีหนองคาย (ประมาณ 80 ไร่) และปรับปรุงพื้นที่บริเวณลานยกขนสินค้าเรียบร้อยแล้ว กรมศุลกากรได้ออกประกาศใช้พื้นที่ 46,800 ตารางเมตรบริเวณสถานีเป็นพื้นที่ตรวจปล่อย ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างแบ่งพื้นที่คงเหลือจากการใช้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยเพื่อออกประกาศเชิญชวน โดยจะกำหนดราคาเช่าตามระเบียบทางราชการต่อไป และระยะยาว รฟท. จะพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีนาทา จังหวัดหนองคาย เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า โดยดำเนินการศึกษาในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ซึ่งอยู่ระหว่างเสนอผลการศึกษาให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณา ก่อนเสนอ คค. ให้ความเห็นชอบให้นำส่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2570

1.1.5 การเชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนผ่านทางรถไฟระหว่างไทย - สปป.ลาว ได้แก่ (1) เส้นทางระหว่างหนองคาย - ท่านาแล้ง สปป.ลาว โดย รฟท. ได้ให้บริการขบวนรถโดยสารระหว่างสถานีหนองคาย - ท่านาแล้ง วันละ 4 ขบวน (ไป-กลับ) โดยปรับเปลี่ยนประเภทขบวนรถเป็นขบวนรถรวมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าไทย - ลาว และ (2) แผนการขยายต้นทาง/ปลายทางทั้งฝั่งไทย - สปป.ลาว โดย รฟท. มีแผนการขยายปลายทางจากสถานีท่านาแล้งเป็นสถานีเวียงจันทน์ (คำชะหวาด) โดยจะให้บริการขบวนรถวันละ 4 ขบวน (ไป-กลับ) คาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนพฤษภาคม 2567

1.1.6 ความเห็นฝ่ายเลขานุการ เพื่อรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟจีน - สปป.ลาว ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- 1) **การบริหารจัดการการใช้สะพานเดิม** เห็นควรมอบหมายให้ ทล. เร่งหารือร่วมกับ รฟท. และ สปป.ลาว ให้ได้ข้อสรุปเพื่อกำหนดแนวทางการซ่อมแซมและเสริมกำลัง สะพานเดิมที่มีอายุการใช้งานมาอย่างยาวนาน โดยแผนการซ่อมแซมสะพานควร ดำเนินการให้ส่งผลกระทบต่อภาระขนส่งสินค้าน้อยที่สุด รวมทั้ง ทล. ควรพิจารณา แนวทางการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถลดความแออัดของ รถบรรทุกบนช่องทางจราจรบริเวณหน้าด่านศุลกากรหนองคายที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น ควบคู่ไปด้วย
- 2) **การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า** เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. เร่งนำผลการศึกษา การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและ ย่านกองเก็บตู้สินค้าที่บริเวณพื้นที่นาทาเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน และเร่งดำเนินการพัฒนาพื้นที่ให้แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด ทั้งนี้ รฟท. ควรกำหนดระยะเวลาการเปิดให้บริการที่สอดคล้องกับการเปิดใช้สะพาน แห่งใหม่เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ยานสถานีนาทาระหว่างรางขนาดมาตรฐาน (1.435 เมตร) สู่รางขนาด 1 เมตร และเข้าสู่ระบบทางคู่ของไทยที่มีกำหนดเปิด ให้บริการให้ช่วงเวลาเดียวกัน รวมทั้งพิจารณากำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม ตลอดจนเร่งดำเนินการให้เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าในฝั่งไทยเพื่อลด การผูกขาดการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์ปาร์ค (Vientiane logistics park: VLP) ของ สปป.ลาว ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้า

1.2 ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ สรุปความก้าวหน้าการดำเนินการ เพื่อส่งเสริมให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ดังนี้

- 1.2.1 คณะอนุกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงและประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SubPAC) มีมติให้ รฟท. เร่งเปิดให้เอกชนมาร่วมเดินรถในลักษณะ Access Charge โดยเร็ว ซึ่ง สคร. ได้แนะนำให้ รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการทำหนังสือสอบถามความเห็นไปยัง สคร. ให้ชัดเจนอีกครั้ง ในกรณี Access Charge จะต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่าง รัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 หรือไม่
ทั้งนี้ คค. จึงมีข้อสั่งการมอบหมายให้ รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาทำ หนังสือหารือกับคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) อีกครั้ง ตามข้อเสนอแนะของ สคร.
- 1.2.2 บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) ได้มีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางราง (ขร.) แจ้งว่ายังมีความประสงค์ที่จะลงทุนหัวรถจักรและรถพ่วงเพื่อขนส่งสินค้ากลุ่ม ปตท. และนอกกลุ่ม ปตท. ทั้งนี้ ขร. ได้จัดประชุมพิจารณาแนวทางการส่งเสริมให้ภาคเอกชนเป็นผู้ร่วมให้บริการขนส่ง ทางรางร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีมติมอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการแจ้งรายละเอียด เกี่ยวกับการเข้ามาดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรางแก่ ปตท. และหารือกับ คนร. โดยเร็ว
- 1.2.3 รฟท. ร่วมกับ ปตท. จัดทำรายละเอียดความต้องการขบวนรถไฟและแนวทางการจัดการรถจักร และรถพ่วงในลักษณะ G to G รวมทั้งได้มีหนังสือหารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในประเด็นสถานภาพและการดำเนินงานของ ปตท. และการเปิดให้เอกชนดำเนินการจัดหา รถจักร ตู้ขบวน และเครื่อพ่วงมาให้บริการ ตลอดจนจัดหาลูกค้าขนส่งสินค้าทางราง รับภาระ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเป็นผู้รับความเสี่ยงในการลงทุนเองทั้งหมด โดยจ่ายค่าใช้จ่ายประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นรายเที่ยวที่ขนส่งจริงให้กับ รฟท. ที่จะเข้าช่วยการลงทุน ตามนัย พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 หรือไม่อย่างไร

- 1.2.4 คณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาข้อหารือในประเด็นการดำเนินงานของ ปตท. ตาม พ.ร.บ. ทูรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2521 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงพลังงาน และการดำเนินโครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ สคร. กระทรวงการคลัง จึงต้องหารือต่อหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบหรือรักษาการตามกฎหมายดังกล่าวก่อน จึงไม่อาจรับข้อหารือไว้พิจารณาได้**

ปัจจุบัน รฟท. ได้มีหนังสือหารือกระทรวงพลังงานเกี่ยวกับสถานภาพของ ปตท. และหารือ สคร. เกี่ยวกับการให้รัฐวิสาหกิจร่วมมือกันในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงาน

1.2.5 ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ

เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. เร่งดำเนินการหารือหน่วยงานตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปแนวทางการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟโดยเร็ว เพื่อส่งเสริมให้การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Shift Mode) จากทางถนนสู่ระบบรางเกิดผลเป็นรูปธรรม ซึ่งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น และช่วยให้การใช้ประโยชน์ทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 การชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

- 1.3.1** การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้มีประกาศลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2566 เรื่อง ยกเลิกประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยยกเลิกข้อ 1 ของประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2563 ที่กำหนดให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือ A เท่านั้น ทำให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าเข้าได้ทั้งที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศและท่าเทียบเรือ A โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารของ กทท. ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2566 โดยได้ประกาศลงราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566

1.3.2 ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ

เห็นควรมอบหมายให้ กทท. พิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่เหมาะสม เพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ใช้บริการมีความสนใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือ A โดยเร่งปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการให้มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งติดตามแนวโน้มการเข้าใช้บริการท่าเทียบเรือ A เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไป และรายงานความคืบหน้าแก่ กบส. ทราบต่อไป

2. มติที่ประชุม

รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติ กบส. และมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบ (รฟท.และ กทท.) เร่งรัดดำเนินการให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และรับความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการ

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 3.1 แนวทางการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมเกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. **ภาพรวมการให้บริการ ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)** เป็นท่าเรือน้ำลึกขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ให้บริการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ปัจจุบันเปิดให้บริการท่าเรือระยะที่ 1 และระยะที่ 2 มีขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งตู้สินค้ารวม 11.1 ล้าน TEUs ต่อปี และรองรับรถยนต์ 2 ล้านคันต่อปี และอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาโครงการระยะที่ 3 ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถเป็น 18 ล้าน TEUs ต่อปี โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและลักษณะการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออกท่าเรือ ดังนี้
 - 1.1 **ปริมาณการขนส่งสินค้า** ณ เดือน ต.ค. 66 ทลฉ. มีปริมาณการขนส่งสินค้า 8.51 ล้าน TEUs ต่อปี หรือร้อยละ 78.61 ของขีดความสามารถของท่าเรือ โดยในช่วงปี 2560-2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.18 ต่อปี ซึ่งคาดว่าในกรณีที่ไม่มีการพัฒนาใด ๆ และมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นในอัตราดังกล่าว ท่าเรือจะสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ถึงปี 2575
 - 1.2 **ลักษณะการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออก** ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนนประมาณ 6.63 ล้าน TEUs ต่อปี (ร้อยละ 78) ทำให้ประสบปัญหาจราจรติดขัด ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องใช้ระยะเวลาขนส่งตู้สินค้าเข้าท่าเรือมากกว่าปกติ อีกทั้งยังก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ สำหรับสัดส่วนที่เหลือเป็นการขนส่งทางน้ำประมาณ 0.68 ล้าน TEUs ต่อปี (ร้อยละ 8) และการขนส่งทางรถไฟ 1.2 ล้าน TEUs ต่อปี (ร้อยละ 14) ประกอบด้วย เส้นทางรถไฟระหว่างไอซีดีลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) - ทลฉ.ประมาณ 0.4 ล้าน TEUs ต่อปี ที่เหลือเป็นเส้นทางรถไฟสายอื่น ๆ ซึ่งที่ผ่านมา กทท. ได้ดำเนินการพัฒนาระบบ Truck Queue (การใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อช่วยบริหารเวลารถบรรทุกสินค้าเข้าออก ทลฉ.) และการพัฒนาโครงการศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ (SRTO) เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าทางรถบรรทุกเป็นรถไฟ แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหাজราจราจรติดขัดภายในท่าเรือได้
2. **ความสามารถในการแข่งขันด้านราคาระหว่างการขนส่งทางรถยนต์และทางรถไฟ** ภาครัฐได้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยได้ทยอยเปิดให้บริการทางคู่ระยะเร่งด่วนและระยะที่ 1 แล้วตั้งแต่ปี 2562 รวมถึงได้รับมอบรถจักรและล้อเลื่อนในการให้บริการสำหรับการเดินรถแล้ว แต่ปัจจุบันยังพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางยังมีแนวโน้มคงเดิม โดยในปี 2565 มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางประมาณร้อยละ 1.96 ของปริมาณการขนส่งสินค้ารวม ในขณะที่อัตราค่าขนส่งทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังถึง ทลฉ. ตามประกาศของ กทท. และ รฟท. มีค่าขนส่งตู้สินค้าต่ำกว่าทางถนน ประกอบกับเมื่อวิเคราะห์อัตราค่าภาระของท่าเรือและค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้านี้ระหว่าง ทลฉ. - ICD ลาดกระบังของแต่ละรูปแบบการขนส่ง (Mode) ของ กทท. ในปี 2563 พบว่าการขนส่งทางรถไฟมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 3,013 บาท

ต่อผู้ ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 4,560 บาทต่อตู้ แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันทางด้านราคากับการขนส่งทางรถยนต์ได้ อย่างไรก็ตาม รฟท. มีการประกาศยกเลิกขบวนรถบ่อยครั้ง ซึ่งอาจจะทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการให้บริการของ รฟท. และก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายในการฝากตู้ที่ลานกองเก็บตู้สินค้า (CY/CFS) ส่งผลให้แนวโน้มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟยังคงอยู่ในระดับต่ำ

3. ปัญหา/อุปสรรคของการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบัง และ ทลฉ.

3.1 การให้บริการ ICD ลาดกระบัง

3.1.1 การขนส่งสินค้า ปี 2560-2566 มีปริมาณตู้สินค้าเข้าใช้บริการที่ ICD ลาดกระบังเฉลี่ย 1.30 ล้าน TEUs ต่อปี สูงกว่าขีดความสามารถ (0.6 ล้าน TEUs ต่อปี) โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน (ร้อยละ 67) ที่เหลือเป็นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ร้อยละ 33) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากปัญหาการบริหารจัดการขบวนรถระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงโครงการ SRTO ทำให้ รฟท. ไม่สามารถหมุนเวียนขบวนรถสินค้าให้มีความถี่ในการให้บริการตามที่กำหนดไว้ (30 ขบวนต่อวัน) และจำเป็นต้องยกเลิกให้บริการบางส่วน รฟท. จึงไม่สามารถรักษาระดับคุณภาพการให้บริการโดยเฉพาะด้านความตรงต่อเวลา ทั้งนี้ เอกชนผู้รับสัมปทานส่วนใหญ่สามารถยกขนส่งตู้สินค้าขึ้นลงทางรถไฟได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด (90 นาที) เนื่องจากกรณีนี้ที่เอกชนผู้รับสัมปทานไม่สามารถดำเนินการได้จะต้องจ่ายค่าปรับให้ รฟท.

3.1.2 ความพร้อมของรถจักรและล้อเลื่อน รฟท. ได้จัดหารถจักรดีเซล (CSR) น้ำหนักดพเลา 20 ตันต่อเพลลา สามารถลากจูงน้ำหนักตู้สินค้าได้สูงสุด 2,500 ตัน ยกขนส่งตู้สินค้าบนขบวนรถไฟได้สูงสุด 37 คัน/ขบวน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างซ่อมรถจักร CSR จึงนำรถจักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักดพเลา 16 ตันต่อเพลลา (QSY) ที่สามารถลากจูงน้ำหนักตู้สินค้าได้ 2,100 ตัน มาใช้ทดแทน ซึ่ง รฟท. ยืนยันว่าการนำรถจักรดังกล่าวมาใช้ทดแทน ยังคงทำให้ รฟท. มีความพร้อมในการให้บริการขนส่งสินค้า เนื่องจากปัจจุบันโครงการ SRTO มีความสามารถในการยกขนส่งตู้สินค้าได้สูงสุด 32 คันต่อขบวน

3.1.3 การดำเนินการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในการให้บริการ ณ ICD ลาดกระบัง รฟท. ยังไม่สามารถลงนามในสัญญาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนฉบับใหม่ที่ระบุให้เอกชนเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟไปยัง ทลฉ. ร้อยละ 50 ของปริมาณสินค้าที่ ICD ลาดกระบังได้ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ ICD ลาดกระบังมีแนวโน้มคงที่ เฉลี่ยประมาณ 0.40 ล้าน TEUs ในขณะที่ รฟท. มีความพร้อมของรถจักรและล้อเลื่อน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 ม.ค. 67 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมกำกับให้ รฟท. เร่งรัดพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีไอซีดีลาดกระบังให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และให้ประสานกระทรวงการคลัง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) เพื่อให้การดำเนินการสอดคล้องกับกฎหมายร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

3.1.4 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งตู้สินค้า เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ขาออก) ได้มีการขนส่งเต็มขีดความสามารถของขบวนรถแล้ว ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ขาเข้า) ยังมีปริมาณต่ำเมื่อเทียบกับขีดความสามารถของขบวนรถ เนื่องจากตู้สินค้าขาเข้าส่วนมากเป็นตู้เปล่าที่ต้องนำไปบรรจุสินค้าจากสถานประกอบการ ทำให้ไม่จำเป็นต้องขนส่งไปรวมตู้ที่ ICD ลาดกระบัง และในกรณีที่ตู้ที่มีสินค้ายังมีข้อจำกัดจากกระบวนการ

ตรวจปล่อยสินค้านำเข้าของกรมศุลกากร (กศก.) ที่กำหนดให้ต้องตรวจปล่อยสินค้าที่มีใบตราส่งสินค้าทางทะเล (Bill of Lading: B/L) เดียวกันพร้อมกัน ขณะที่ระบบการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลงขบวนรถไฟเพื่อขนส่งจาก ทลช. - ICD ลาดกระบังไม่ได้มีการจัดกลุ่มตู้สินค้าที่อยู่ใน B/L เดียวกัน และมีข้อจำกัดในการให้บริการของโครงการ SRTO ที่ไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าต่อ 1 B/L ได้อย่างเพียงพอ ทำให้มีปริมาณตู้สินค้าค้างที่ ทลช. และ ICD ลาดกระบัง เพื่รอตรวจปล่อยสินค้าจำนวนมากและก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการขนส่ง อาทิ ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้าขาเข้า (Inward Container Storage Fee) และค่าบริการลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (CY/CFS) ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งตู้สินค้าไปยังสถานประกอบการ

3.2 การให้บริการของ SRTO

3.2.1 เครื่องมียกขนหลัก ในปัจจุบันประกอบด้วยรถ RMG 2 คัน และ RTG 1 คัน ต่ำกว่าผลการศึกษาโครงการฯ และมติคณะรัฐมนตรีซึ่งกำหนดให้มี RTG 4 คัน โดยสามารถรองรับการยกขนตู้สินค้าของขบวนรถไฟได้ 480 เมตร (32 คันต่อขบวน) ในขณะที่ รฟท. สามารถวางรถตู้สินค้าได้ถึง 37 คันต่อขบวน ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าของขบวนรถไฟที่เข้าสู่ ทลช. ได้ทั้งหมด รฟท. จึงจำเป็นต้องใช้ทางรถไฟที่ท่าเทียบเรือชุด C สำหรับขบวนรถสินค้าที่มาจากรถไฟเส้นทางอื่นที่ไม่ผ่าน ICD ลาดกระบัง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการบริหารจัดการขบวนรถไฟเข้า - ออก SRTO เนื่องจากต้องรอหลักขบวนรถไฟที่เข้าสู่ SRTO กับพวงรางบริเวณท่าเทียบเรือชุด C ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ที่กำหนดให้ใน 1 ตอน เดินรถได้ 1 ขบวน

อย่างไรก็ตาม กทท. อยู่ระหว่างจัดหารถยกตู้สินค้า Reach Stacker จำนวน 2 คัน เพื่อนำมาใช้เสริมการทำงานร่วมกับเครื่อง RTG และอยู่ระหว่างปรับปรุงระยะความยาวของสายไฟ (Cable Reel) ของ RMG ให้สามารถยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลง ขบวนรถไฟได้เพิ่มขึ้น เป็น 37 แคร่ต่อขบวน โดยคาดว่าจะสามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2567 นอกจากนี้ กทท. อยู่ระหว่างเตรียมลงทุนโครงการ SRTO ระยะที่ 2 ที่มีการจัดหาเครื่องมือยกขนหนักเพิ่มเติม (RMG 2 คัน และ RTG 4 คัน) โดยคาดว่าจะสามารถจัดหาและติดตั้งแล้วเสร็จในปี 2568

3.2.2 ระยะเวลาการให้บริการในแต่ละกิจกรรม การให้บริการของ SRTO ทั้งกระบวนการ จะใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 7 - 9 ชม. โดยกิจกรรมที่ใช้ระยะเวลามากที่สุดคือการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลงขบวนรถไฟ (เฉลี่ย 4 - 6 ชม.) ซึ่งเป็นไปตาม KPI ที่ กทท. ได้ตกลงกับผู้รับจ้าง สำหรับระยะเวลาเมื่อตู้สินค้าขึ้นขบวนรถไฟแล้วเสร็จและรอ รฟท. มาทำขบวนรถ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ รฟท. มีระยะเวลาไม่แน่นอน (ตั้งแต่ 1.19 - 23.49 ชม.) ทั้งนี้ พบว่าการนับระยะเวลาในแต่ละกิจกรรมของ รฟท. และ กทท. ยังมีความเข้าใจไม่ตรงกัน

3.2.3 สัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนระหว่าง กทท. และผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ไม่มีเงื่อนไขของการสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือส่วนใหญ่ยังไม่ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนเครื่องมือยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ

3.3 ความสามารถในการรองรับการให้บริการของอุโมงค์ตรวจสอบตู้สินค้าบนขบวนรถไฟ (X-Ray) ของ กศก. ที่ ทลช. ซึ่งสามารถรองรับขบวนรถไฟสูงสุด 36 ขบวนต่อวัน แต่ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเดินรถไปยัง ทลช. รวม 34 ขบวนต่อวัน ซึ่งหากต้องการเพิ่มปริมาณขนส่งตู้สินค้าทางราง จำเป็นต้องพิจารณาแนวทางการเพิ่มความสามารถในการตรวจสอบตู้สินค้าบนขบวนรถไฟควบคู่กันไป

3.4 ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับ พบว่ามีจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกรวม 458 แห่ง รวมถึงมีทางลักผ่านหลายแห่ง ทำให้ รฟท. ไม่สามารถทำความเร็วของขบวนรถได้ตามเป้าหมาย นอกจากนี้ ยังมีจุดตัดภายในบริเวณท่าเรือประมาณ 7 - 8 จุด ที่อาจจะก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าของขบวนรถและส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในพื้นที่

4. ความเห็นฝ่ายเลขานุการ

ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอแนวทางการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ ทลช. ซึ่งเป็นประตูการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เพื่อคณะกรรมการฯ พิจารณา ดังนี้

4.1 เห็นควรจัดตั้งคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้าท่าเรือแหลมฉบังจากร้อยละ 14 เป็นร้อยละ 16 ภายในปี 2567 ที่มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะทำงาน และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางราง (ขร.) กทท. รฟท. และ กศก. เป็นคณะทำงาน และรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการดังกล่าวต่อคณะกรรมการฯ เป็นประจำทุกเดือน โดยมีประเด็นเบื้องต้น ดังนี้

4.1.1 กำกับให้ รฟท. เร่งจัดทำระเบียบวิธีปฏิบัติเพิ่มเติมของการเดินรถระหว่างสถานีแหลมฉบังกับ ทลช. เพื่อให้สามารถเดินรถในตอนสถานีรถไฟแหลมฉบังทั้ง 2 ฝั่งได้พร้อม ๆ กันให้แล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2567

4.1.2 พิจารณากำหนดตัวชี้วัดและมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในแต่ละกิจกรรมระหว่าง รฟท. กศก. และ กทท.

4.1.3 พิจารณาความเหมาะสมในการยกเลิกใช้ทางรถไฟที่เทียบเรือชุด C สำหรับขบวนรถสินค้าที่มาจากรถไฟเส้นทางอื่น ๆ ที่ไม่ผ่าน ICD ลาดกระบัง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขบวนรถไฟเข้า - ออกภายใน ทลช. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินการ SRT0

4.1.4 พิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบองค์กรที่จะช่วยให้การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางรางระหว่าง รฟท. และ กทท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทลูกที่มีการร่วมลงทุนระหว่าง รฟท. และ กทท.

4.1.5 พิจารณาแนวทางการแก้ไขข้อจำกัดของการตรวจสอบขบวนรถไฟผ่านเครื่อง X-Ray ณ ทลช. เพื่อให้สามารถสนับสนุนการใช้ประโยชน์ของ SRT0 และ ICD ลาดกระบังได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมถึงการสนับสนุนให้มีการขนส่งตู้สินค้าเข้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่สุกลการปฏิบัติงานที่ เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนกรณีที่จำเป็นต้องตรวจตู้สินค้าซ้ำ

4.1.6 กำกับให้ รฟท. เร่งซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล น้ำหนักดเพลลา 20 ตันต่อเพลลา (CSR) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้ รฟท. สามารถนำรถจักร CSR ไปใช้ในการขนส่งสินค้า และนำรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลลา 16 ตันต่อเพลลา (QSY) ไปใช้ในการขนส่งผู้โดยสารได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ตามเป้าหมายของการจัดการรถจักรและล้อเลื่อน

4.1.7 กำกับให้ รฟท. เร่งพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีโอซีดีลาดกระบังให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนัด

คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2567 และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องต่อไป

- 4.2 เห็นควรมอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กทท. รฟท. ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ การพัฒนาปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายตะวันออกทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและทางรถไฟสายใหม่เข้า-ออกเข้า ทลช. การพัฒนา SRTO บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ที่ได้มีกำหนดให้มีสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของ ทลช. เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 เพื่อเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน 3 เดือน (มิถุนายน 2567)

5. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

ที่ประชุมได้อภิปรายอย่างกว้างขวาง โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

- 5.1 การจัดตั้งคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟ สำหรับพิจารณานำเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขเพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ ทลช. ในเชิงนโยบายต่อ กบส. และคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน มีข้อเสนอแนะและความเห็นเพิ่มเติมในประเด็น ดังนี้

5.1.1 **อำนาจหน้าที่** ควรเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาแนวความเหมาะสมของอัตราค่าภาระ และค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้า ณ ทลช. และการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใน ทลช. เพื่อส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือในอนาคตด้วย

5.1.2 **องค์ประกอบคณะทำงาน** ควรเพิ่มเติมองค์ประกอบคณะทำงานจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมศุลกากร และภาคเอกชน ได้แก่ สภาหอการค้าไทยแห่งประเทศไทย สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมเป็นคณะทำงานดังกล่าวด้วย เพื่อให้คณะทำงานได้รับทราบปัญหาของกระบวนการปฏิบัติงานและรายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ พร้อมทั้งสามารถพิจารณาให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ครอบคลุม ในทุกมิติและเป็นไปตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- 5.2 **การขนส่งสินค้าผ่าน ทลช.** ควรสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ ทลช. เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และพิจารณารูปแบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งเพิ่มเติม โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าเทียบเรือชายฝั่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง

6. มติที่ประชุม

- 6.1 เห็นชอบการจัดตั้งคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ โดยมอบหมายกระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งคณะทำงานดังกล่าว และมีองค์ประกอบที่มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะทำงาน และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขร. กทท. รฟท. กศก. สคร. สศช. สภาหอการค้าไทยแห่งประเทศไทย สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นคณะทำงาน และรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการดังกล่าวต่อคณะกรรมการฯ เป็นประจำทุกเดือน โดยให้คณะทำงานมีประเด็นในการดำเนินการ ดังนี้

- 6.1.1 กำกับให้ รฟท. เร่งจัดทำระเบียบวิธีปฏิบัติเพิ่มเติมของการเดินรถระหว่างสถานีแหลมฉบังกับ ทลธ. เพื่อให้สามารถเดินรถในตอนสถานีรถไฟแหลมฉบังทั้ง 2 ฝั่งได้พร้อม ๆ กันให้แล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2567
- 6.1.2 พิจารณากำหนดตัวชี้วัดและมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในแต่ละกิจกรรมระหว่าง รฟท. กศก. และ กทท.
- 6.1.3 พิจารณาความเหมาะสมในการยกเลิกใช้ทางรถไฟที่ท่าเทียบเรือชุด C สำหรับขบวนรถสินค้าที่มาจากรถไฟเส้นทางอื่น ๆ ที่ไม่ผ่าน ICD ลาดกระบัง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขบวนรถไฟเข้า - ออกภายใน ทลธ. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินการ SRT0
- 6.1.4 พิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบองค์กรที่จะช่วยในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางรางระหว่าง รฟท. และ กทท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทลูกที่มีการร่วมลงทุนระหว่าง รฟท. และ กทท.
- 6.1.5 พิจารณาแนวทางการแก้ไขข้อจำกัดของการตรวจสอบขบวนรถไฟผ่านเครื่อง X-Ray ณ ทลธ. เพื่อให้สามารถสนับสนุนการใช้ประโยชน์ของ SRT0 และ ICD ลาดกระบังได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมถึงการสนับสนุนให้มีการขนส่งตู้สินค้าขาเข้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ศุลกากรปฏิบัติงานเพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนกรณีที่จำเป็นต้องตรวจตู้สินค้าซ้ำ
- 6.1.6 กำกับให้ รฟท. เร่งซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล น้ำหนักดเพลลา 20 ตันต่อเพลลา (CSR) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้ รฟท. สามารถนำรถจักร CSR ไปใช้ในการขนส่งสินค้า และนำรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลลา 16 ตันต่อเพลลา (QSY) ไปใช้ในการขนส่งผู้โดยสารได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ตามเป้าหมายของการจัดการรถจักรและล้อเลื่อน
- 6.1.7 กำกับให้ รฟท. เร่งพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีไอซีดีลาดกระบังให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2567 และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องต่อไป
- 6.1.8 พิจารณาแนวความเหมาะสมของอัตราค่าภาระ และค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้า ณ ทลธ.
- 6.1.9 การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใน ทลธ. เพื่อส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือในอนาคต
- 6.2 เห็นควรมอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กทท. รฟท. ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ การพัฒนาปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายตะวันออกทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและทางรถไฟสายใหม่เข้า-ออกเข้า ทลธ. การพัฒนา SRT0 บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ที่ได้มีกำหนดให้มีสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของ ทลธ. เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 เพื่อเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณภายใน 3 เดือน (มิถุนายน 2567)

ระเบียบวาระที่ 3.2 แนวทางการส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment)

ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอที่ประชุมเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. **ความเป็นมา** สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (สภาหอการค้าฯ) ได้มีหนังสือที่ ศก./022/2566 ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566 ส่งเรื่อง ข้อเสนอการอำนวยความสะดวกการถ่ายลำทางเรือฯ เพื่อขอให้ กบส. พิจารณากำหนดแนวทางการอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าประเภทถ่ายลำ สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น Transshipment Port สำหรับการลดต้นทุนค่าขนส่งของผู้ประกอบการ และสร้างรายได้จากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องได้เพิ่มขึ้น โดยสรุป ดังนี้ (1) ระยะเร่งด่วน (Quick Win) ขอให้มีการทดลองทำ Transshipment Sandbox สำหรับสินค้าถ่ายลำในระบบคอนเทนเนอร์ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นระยะเวลา 1 ปี ปรับปรุงกฎหมาย/ระเบียบ ในการนำผ่านสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต และขอให้พิจารณายกเว้นการบังคับใช้บทบัญญัติของกฎหมายควบคุมการนำผ่านราชอาณาจักรในการถ่ายลำในโครงการ Sandbox โดยไม่รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับอาวุธ ยุทธภัณฑ์ ตลอดจน ยาเสพติดให้โทษ และ (2) ระยะยาว ขอให้แก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 โดยยกเลิกการกำหนดให้ของถ่ายลำและของผ่านแดนตกเป็นของแผ่นดินภายใน 30 วัน เพื่อให้เป็นไปตามหลักเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit) โดยใช้วิธีการอื่น
2. **ภาพรวมการขนส่งตู้สินค้า** ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 พบว่า การขนส่งตู้สินค้าผ่าน ทลฉ. ส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของการนำเข้าและส่งออก โดยมีปริมาณตู้สินค้าขาเข้าประมาณ 4.32 ล้าน TEUs ปริมาณตู้สินค้าขาออกประมาณ 4.28 ล้าน TEUs ทั้งนี้ ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2566 มีปริมาณการขนส่งตู้สินค้าถ่ายลำ เฉลี่ยร้อยละ 1.0 เมื่อเทียบกับปริมาณตู้สินค้าทั้งหมด
3. **ปัญหาและข้อจำกัดในการถ่ายลำทางเรือ**
 - 3.1 **กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการถ่ายลำทางเรือที่เป็น“ของต้องห้าม” หรือ “ของต้องกักตุน”** ผู้ขนส่งที่ประสงค์จะถ่ายลำทางเรือสำหรับของต้องห้ามหรือของต้องกักตุน จะต้องนำส่งเอกสารประกอบพิธีการถ่ายลำทางเรือตามขั้นตอนของ กศก. และต้องขออนุญาตและนำส่งเอกสารถ่ายลำทางเรือสำหรับของต้องห้ามและของต้องกักตุนที่มีบทบัญญัติภายใต้กฎหมายกำหนดไว้ จำนวน 17 ฉบับ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการนำสินค้าประเภทตู้สินค้า (Container) มาถ่ายลำทางเรือในประเทศไทย
 - 3.2 **ตู้สินค้าถ่ายลำทางเรือออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วัน** ตามพ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 102 และหากไม่สามารถนำออกไปได้ตามกำหนดหรือเปลี่ยนพิธีการเป็นการนำเข้าตามขั้นตอน ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดินตามมาตรา 103 ซึ่งอาจจะไม่สอดคล้องตามหลักเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit)
 - 3.3 **ค่าใช้จ่ายในการถ่ายลำตู้สินค้าทางเรือ** ซึ่งเรียกเก็บโดยผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) มีความผันแปรตามปริมาณสินค้าที่มีการขนส่ง และเรียกเก็บเป็นรายกิจกรรม จึงเป็นภาระของผู้ประกอบการขนส่งในการดำเนินการถ่ายลำตู้สินค้า
4. **การดำเนินงานที่ผ่านมาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**
 - 4.1 **สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการของ กบส.** ได้พิจารณาข้อเสนอ เรื่อง ข้อเสนอการอำนวยความสะดวกการถ่ายลำทางเรือฯ ของสภาหอการค้าฯ และหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2566 ได้เสนอความเห็นต่อรองนายกรัฐมนตรี (นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์) ประธาน กบส. (ในขณะนั้น) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ กทท. หารือร่วมกับภาคเอกชนเพื่อกำหนดแนวทางการส่งเสริมให้ ทลฉ.เป็นท่าเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) และกำหนด

อัตราค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม พร้อมทั้งให้ กศก. พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการถ่ายลำตลอดทั้งกระบวนการให้แล้วเสร็จตามกำหนดในเดือนตุลาคม 2566 รวมทั้งมอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ (กรมการค้าต่างประเทศ) และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) (กรมประมง กรมปศุสัตว์ และกรมวิชาการเกษตร) พิจารณาปรับปรุงขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าผ่านราชอาณาจักรตลอดจนพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อห่วงโซ่การผลิตและความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างถี่ถ้วน

4.2 กทท. จัดทำรายงานการศึกษาแนวทางการส่งเสริมเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ภายใน ทลณ. ซึ่งได้เสนอมาตรการเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม และการปรับปรุงกฎระเบียบและข้อจำกัดต่าง ๆ ของหน่วยงานที่อาจส่งผลกระทบต่อถ่ายลำ และได้ส่งรายงานฯ ดังกล่าวให้สถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (Maritime and Logistics Institute-MLI) ทำการศึกษาเพิ่มเติม พร้อมทั้งเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายต่าง ๆ ทำความเข้าใจร่วมกันถึงเหตุผล ความจำเป็น และประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับจากการแก้ไขกฎหมายเพื่อจัดทำแนวทางการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม 2567 ก่อนเสนอฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการ กทท. ให้ความเห็นชอบภายในเดือนกันยายน 2567

4.3 กศก. ปรับกระบวนการภายในโดยใช้หลักบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ในการตรวจสอบสินค้าถ่ายลำ ซึ่งจะตรวจสอบสินค้าถ่ายลำเฉพาะกรณีมีข้อสงสัยเท่านั้น และได้เริ่มดำเนินการกับการถ่ายลำทางอากาศยานทั่วประเทศ โดยออกประกาศกรมศุลกากร ที่ 94/2566 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอากาศยานโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2566 สำหรับ “การถ่ายลำทางเรือ” ได้ยกร่างประกาศกรมศุลกากร เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) เพื่ออำนวยความสะดวกการถ่ายลำทางเรือภายใต้การควบคุมทางศุลกากรที่เหมาะสม และมีการรับฟังความคิดเห็นเมื่อวันที่ 5-20 กุมภาพันธ์ 2567 ซึ่งอยู่ระหว่างนำข้อคิดเห็นที่ได้รับมาพิจารณาปรับปรุงร่างประกาศฯ ก่อนออกประกาศและมีผลบังคับใช้ต่อไป ทั้งนี้ กศก. ได้ปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์เพื่อรองรับการดำเนินงานตามประกาศดังกล่าวแล้ว

4.4 กรมปศุสัตว์ ทบทวนปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการ ลดขั้นตอน และระยะเวลาการให้บริการในการขออนุญาตนำสัตว์หรือซากสัตว์ผ่านราชอาณาจักร (ร.8) จากเดิมใช้เวลาในการให้บริการ 6 วันทำการ 6 ชั่วโมง เป็น 5 วันทำการ 6 ชั่วโมง รวมทั้งได้นำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาให้บริการ โดยกรมปศุสัตว์ยืนยันว่าการกำกับและตรวจสอบการนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่านราชอาณาจักรได้คำถึงมาตรฐานและคุณภาพของสินค้าปศุสัตว์ต้องดำเนินการตามขั้นตอนสากล รวมถึงเงื่อนไขของประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะการตรวจสอบแหล่งผลิตต้นทางเพื่อป้องกันการแพร่ของโรคระบาดสัตว์เข้าสู่ประเทศ จึงต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ

4.5 กรมประมง นำระบบเชื่อมโยงคำขอลงและระบบสนับสนุนใบอนุญาตและใบรับรอง ผ่านอินเทอร์เน็ตของกรมประมง (Fisheries Single Window: FSW) มาให้บริการ ซึ่งถือเป็นการลดขั้นตอนและระยะเวลาในการติดต่อหน่วยงาน โดยมีระยะเวลาการให้บริการออกไปแจ้งดำเนินการนำผ่านสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำไม่เกิน 6 ชั่วโมง และยังไม่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการนำผ่าน

4.6 กรมการค้าต่างประเทศ ดำเนินการ ดังนี้

4.6.1 การยกเว้นมาตรการควบคุมการขนย้ายสินค้าเกษตร กรณีถ่ายลำสินค้าทางเรือเพิ่มเติม ได้ออกประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2565 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2565 เรื่อง การควบคุมการขนย้ายสินค้าเกษตร (เพิ่มเติม) ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วย

ราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 โดยได้ยกเว้นมาตรการควบคุมการขนย้ายสินค้าเกษตรกรณีถ่ายลำสินค้าทางเรือ ได้แก่ กระเทียม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวสาลี ข้าวบาร์เลย์ น้ำมันปาล์ม มะพร้าว และหอมหัวใหญ่ ส่งผลให้การถ่ายลำสินค้าเกษตรในกลุ่มดังกล่าวรวมถึงสินค้าเกษตรที่มีการประกาศยกเว้นก่อนหน้านี้มีความสะดวกในการถ่ายลำทางเรือ โดยมิได้กระทบกับตลาดสินค้าดังกล่าวภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม **อย่างไรก็ดี ยังคงเหลือกลุ่มสินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำมันปาล์ม** ซึ่งต้องปฏิบัติตามมาตรการนำผ่านราชอาณาจักรตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ออกตาม พ.ร.บ. การส่งออกป้อนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522 ที่ยังคงมาตรการในการจัดส่งใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) และใบรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) ประกอบพิธีการทางศุลกากร

4.6.2 การพิจารณาความเป็นไปได้ในการทดลองทำ Transshipment Sandbox สำหรับการลดขั้นตอนการนำผ่านสินค้าข้าว โดยสรุปผลการประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ดังนี้ (1) ให้สภาหอการค้าฯ และสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ จัดหาแนวทางทำ Transshipment Sandbox สำหรับสินค้าข้าว รวมถึงการกำหนดมาตรการกำกับดูแลและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคพืชที่จะส่งผลกระทบต่อสินค้าข้าวของไทย พร้อมทั้งให้มีการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และ (2) ให้ กศก. พิจารณาประเด็นทางด้านกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายลำทางเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม **อย่างไรก็ดี สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทยยังคงมีข้อกังวลเกี่ยวกับการเล็ดลอดของสินค้าข้าวที่ถ่ายลำสู่การค้าข้าวของไทย** รวมถึงการสืบเปลี่ยน การปน และการสวมสิทธิ์จากสินค้าถ่ายลำที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งจะไม่คุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณและรายได้จากกิจกรรมถ่ายลำที่มีจำนวนน้อย ในขณะที่สภาหอการค้าฯ และสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ เห็นว่าการบรรจุหีบห่อในกิจกรรมถ่ายลำทางเรือมีการขนส่งแบบ FCL (Full Container load) และไม่มีการเปิดตู้สินค้าระหว่างการถ่ายลำ ซึ่งโอกาสที่จะเกิดการเล็ดลอด ปลอมปน เกิดขึ้นได้น้อยมากหรือไม่สามารถเกิดขึ้นได้ ซึ่งกิจกรรมถ่ายลำทางเรือจะสร้างโอกาสและรายได้ให้แก่ประเทศได้

5. ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ

5.1 การถ่ายลำทางเรือในปัจจุบัน

5.1.1 เอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือต่อกรมศุลกากร ปัจจุบันผู้ขนส่งสามารถยื่นเอกสาร “ใบขนสินค้าถ่ายลำ” สำหรับขออนุญาตถ่ายลำผ่านระบบ NSW ซึ่งเป็นเอกสารเพียงฉบับเดียวที่ กศก. ใช้ประกอบการตรวจสอบสินค้าถ่ายลำทางเรือ โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งกรอกข้อมูลที่จำเป็นและมีรายละเอียดน้อยกว่าใบขนสำหรับการนำเข้าและผ่านแดน อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องนำส่งเอกสารอื่น ๆ ตามที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดผ่านระบบ NSW เพื่อประกอบการถ่ายลำตามพิธีการศุลกากร อาทิ (1) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าและใบรับรองสุขอนามัยพืช (สำหรับสินค้าข้าว มันสำปะหลัง และน้ำมันปาล์ม) (2) ใบแจ้งดำเนินการนำผ่านสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ (3) ใบอนุญาตนำสัตว์หรือซากสัตว์ผ่านราชอาณาจักร (4) ใบอนุญาตนำผ่านซึ่งเมล็ดพันธุ์ควบคุมเพื่อการค้า (5) ใบอนุญาตนำผ่านปุ๋ย (6) ใบอนุญาตนำผ่านซึ่งสิ่งต้องห้าม (สำหรับพืช 4 ชนิด ได้แก่ มันสำปะหลัง ถั่วลิสง พืชพันธุ์อ้อย และยาสูบ) และ (7) หนังสืออนุญาตนำผ่านพืชอนุรักษ์และซากของพืชอนุรักษ์

ทั้งนี้ สำหรับการขอใบแจ้งดำเนินการนำผ่าน ใบอนุญาตนำผ่าน และหนังสืออนุญาตนำผ่าน ข้างต้น ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศ กรมหรือกฎกระทรวง (กฎหมายลำดับรอง) ของหน่วยงานนั้น ๆ

5.1.2 การตรวจสอบสินค้าถ่ายลำทางเรือ กรมศุลกากรอยู่ระหว่างจัดทำประกาศกรมศุลกากร เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) เพื่ออำนวยความสะดวก การถ่ายลำทางเรือ ซึ่งคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในปี 2567 พร้อมทั้งได้พัฒนาระบบ อิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการถ่ายลำทางเรือทั้งกระบวนการไว้แล้ว ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ขนส่ง สามารถขออนุญาตถ่ายลำสินค้าผ่านระบบ NSW และลดขั้นตอนที่จะต้องมีการยื่นเรื่องที่ กศก. ตรวจสอบสินค้า อย่างไรก็ตาม ยังมีของที่เป็นของต้องห้ามหรือของต้องกักตุนที่มีกฎหมายอื่น ๆ กำหนดให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการตรวจสอบสินค้าก่อนนำเข้า อาทิ สัตว์ ชากสัตว์ ปู และพันธุ์พืช

5.2 การปรับปรุงขั้นตอนการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือ เมื่อพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องในการขออนุญาต ถ่ายลำทางเรือที่เป็นของต้องห้ามหรือของต้องกักตุน จำนวน 17 ฉบับ พบว่า มีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดของที่ยังคงมีความจำเป็นในการคงมาตรการควบคุมการนำเข้าไว้ในขณะที่กฎหมาย บางฉบับที่ควรได้รับการพิจารณาปรับปรุงเพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายลำทางเรือ ดังนี้

5.2.1 กฎหมายที่กำหนดของที่ต้องควบคุมการนำเข้าผ่านราชอาณาจักร ซึ่งยังมีความจำเป็นใน การคงมาตรการไว้ จำนวน 11 ฉบับ ได้แก่ (1) พ.ร.บ. ควบคุมการส่งออกปศุสัตว์และสัตว์ปีก พ.ศ. 2530 ซึ่งอาวุธ ยุทธภัณฑ์ และสิ่งที่ใช้ในสงคราม พ.ศ. 2495 (2) พ.ร.บ. ควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530 (3) พ.ร.บ. อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธ พ.ศ. 2490 (4) พ.ร.บ. พลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ พ.ศ. 2559 (5) พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (6) พ.ร.บ. เชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2558 (7) พ.ร.บ. ยาเสพติด ให้โทษ พ.ศ. 2522 (8) พ.ร.บ. วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2559 (9) พ.ร.บ. สงวน และคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 (10) พ.ร.บ. ภาษี พ.ศ. 2558 และ (11) พ.ร.บ. การควบคุม สินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. 2562 ซึ่งยังคง มีความจำเป็นในการคงมาตรการควบคุมการนำเข้าผ่านราชอาณาจักรไว้ เนื่องจากเป็นของที่ต้อง ปฏิบัติตามมติสหประชาชาติ ของอันตราย ของต้องห้าม ยาเสพติด อาวุธ ยุทธภัณฑ์ และ สารกัมมันตรังสี

5.2.2 กฎหมายที่กำหนดขั้นตอนการขออนุญาตนำเข้าผ่านราชอาณาจักร ที่ควรได้รับการปรับปรุง เพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายลำทางเรือ ได้แก่ (1) พ.ร.บ. การส่งออกนอกและ การนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (2) พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (3) พ.ร.บ. โรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558 (4) พ.ร.บ. กักพืช พ.ศ. 2507 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (5) พ.ร.บ. ปู พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และ (6) พ.ร.บ. พันธุ์พืช พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

1) เหตุผลความจำเป็น หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามกฎหมายได้แสดงเหตุผลและความจำเป็น ที่ยังต้องมีการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือสำหรับของที่กำหนด เนื่องจากต้องตรวจสอบ แหล่งที่มา ควบคุมคุณภาพ ป้องกันและควบคุมโรค รวมถึงลดผลกระทบต่อตลาด สินค้าและห่วงโซ่อุปทานของไทย อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนปฏิบัติ “การถ่ายลำทางเรือ” ของจะได้รับการบรรจุหีบห่ออย่างมิดชิดหรือไม่มีการเปิดผนึกบรรจุภัณฑ์อย่างเด็ดขาด เพื่อรอการถ่ายลำ ดังนั้น จึงควรพิจารณาปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับ “ขั้นตอนการขอ

อนุญาตถ่ายลำทางเรือ” เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขนส่งและส่งเสริมกิจกรรมการถ่ายลำทางเรือในประเทศไทยได้มากขึ้น และจะส่งผลให้มีเรือแม่ (Mother Vessel) เข้าเทียบท่ามากขึ้น ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงทั้งจากค่าระวางและค่าการบริหารจัดการขนส่งสินค้าของประเทศ เกิดการจ้างงาน และประโยชน์ต่อเนื่องอื่น ๆ รวมทั้งเป็นการสนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถเป็น ASEAN Gateway ได้ในระยะต่อไป

- 2) **แนวทางดำเนินการ** แม้ว่าปัจจุบันการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือจะมีจำนวนน้อยหรือยังไม่มี การขออนุญาตสำหรับของบางชนิด อาทิ พันธุ์พืชหรือเมล็ดพันธุ์ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการขออนุญาตผ่านแดน แต่หากมีการปรับปรุงขั้นตอนการขออนุญาต “ถ่ายลำทางเรือ” ที่จำเป็นและเหมาะสมยิ่งขึ้น ก็จะสามารถอำนวยความสะดวกและรองรับปริมาณสินค้าถ่ายลำทางเรือ (Transshipment) ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้ทันทั่วถึง ดังนี้

2.1) **การปรับปรุงกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ** โดยที่การกำหนดให้การนำผ่านราชอาณาจักร (การถ่ายลำและการผ่านแดน) จะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นการตรากฎหมายในระดับ พ.ร.บ. ซึ่งการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขจะต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการและเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน และปัจจุบันคณะอนุกรรมการปรับปรุงกฎหมายเพื่อความสะดวกในการประกอบธุรกิจ คณะที่ 3 ภายใต้คณะกรรมการปรับปรุงกฎหมายเพื่อความสะดวกในการประกอบธุรกิจ (คปธ.) อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายเพื่อลดข้อจำกัดการถ่ายลำทางเรือ

2.2) **การปรับปรุงกฎหมายลำดับรองและขั้นตอนปฏิบัติ** สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข รวมถึงการขออนุญาต การออกใบอนุญาต และวิธีการนำผ่านราชอาณาจักร ได้กำหนดไว้ในประกาศกรมหรือกฎกระทรวง (กฎหมายลำดับรอง) และขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดในระดับหน่วยงาน ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กษ. (กรมประมง กรมปศุสัตว์ และกรมวิชาการเกษตร) ควรพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และระยะเวลาให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกการถ่ายลำทางเรือ โดยพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติเฉพาะหรือแตกต่างกันสำหรับ “การผ่านแดน” หรือ “การถ่ายลำ” ซึ่งจะทำให้การขออนุญาตนำผ่านแต่ละกรณีมีขั้นตอนที่จำเป็นและเหมาะสมตามลักษณะการขนส่งแต่ละประเภท หรือลดขั้นตอนหรือเอกสารสำหรับการถ่ายลำทางเรือ

5.3 **การทดลองทำ Transshipment Sandbox สำหรับสินค้าข้าว ณ ทลณ.** ในเบื้องต้นภาคเอกชนเสนอให้ทดลองทำ Sandbox กับสินค้าข้าวเป็นลำดับแรก โดยดำเนินการเป็นระยะเวลา 1 ปี และประเมินผลทุก 3 เดือน ในระบบตู้สินค้าแบบ FCL ซึ่งจะต้องแก้ไขประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องกำหนดให้ข้าวเป็นสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการนำผ่านราชอาณาจักร พ.ศ. 2559 อย่างไรก็ดี ยังมีประเด็นข้อกังวล ดังนี้

5.3.1 **โอกาสเกิดการเล็ดลอดและปนเปื้อนจากสินค้าข้าวที่มาถ่ายลำในประเทศไทยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการค้าข้าวไทย** ถึงแม้ข้อกำหนดการถ่ายลำทางเรือในปัจจุบันจะต้องเป็นการขนส่งแบบตู้สินค้า FCL และไม่มี การเปิดตู้สินค้าระหว่างการถ่ายลำ จึงมีโอกาสน้อยในระดับต่ำที่จะเกิดการเล็ดลอดได้ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความเสี่ยงทั้งโอกาสและผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากมีการเล็ดลอดเนื่องจากข้าวเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทยและมีผู้ประกอบการหลายภาคส่วนตลอดห่วงโซ่อุปทาน

5.3.2 การลักลอบนำตู้สินค้าเข้าประเทศ ถึงแม้การถ่ายลำทางเรือจะเป็นการขนส่งแบบตู้ FCL และไม่มีการเปิดฉีกบรรจุภัณฑ์อย่างเด็ดขาด แต่อาจมีความเสี่ยงในการที่จะมีการลักลอบนำตู้สินค้าเข้ามาในประเทศ ซึ่งอาจทำให้ กศก. และ กทท. ต้องกำหนดมาตรการควบคุมการถ่ายลำเป็นการเฉพาะสำหรับสินค้าข้าวไม่ให้เข้ามาในประเทศ

5.3.3 โอกาสการเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้าข้าวจากประเทศใกล้เคียง หากมีการยกเว้นมาตรการควบคุมการขนย้ายสินค้าข้าวกรณีการถ่ายลำทางเรือ อาจจะเป็นการเพิ่มช่องทางการขนส่งข้าวเพื่อการส่งออกของประเทศใกล้เคียง ในการมีเส้นทางขนส่งทางเรือที่มีการถ่ายลำในประเทศไทยเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าข้าวไปยังประเทศปลายทาง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของการค้าข้าวไทย

ดังนั้น การยกเว้นมาตรการควบคุมการขนย้ายสินค้าข้าวกรณีการถ่ายลำทางเรือจำเป็นต้องพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในเชิงลึก และต้องกำหนดแนวทางรองรับหากอนุญาตให้มีการถ่ายลำทางเรืออย่างรอบคอบ โดยคำนึงถึงผลดี ผลเสีย ความน่าจะเป็นที่จะเกิดขึ้นต่อห่วงโซ่การผลิต เกษตรกร ระบบตลาด และศักยภาพการแข่งขันของประเทศอย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบประโยชน์ที่จะได้รับหากให้มีการถ่ายลำทางเรือสำหรับสินค้าข้าว

5.4 การขอยกเลิกการกำหนดให้ของถ่ายลำตกเป็นของแผ่นดินภายใน 30 วัน เนื่องจากการถ่ายลำทางเรือเจ้าของสินค้าและผู้ขนส่งได้มีการวางแผนและกำหนดระยะเวลาการขนส่งไว้แล้วเพื่อให้สินค้าไปถึงผู้รับได้ตามกำหนดเวลาซึ่งจะมีความคลาดเคลื่อนไม่มากนัก ประกอบการกำหนดมาตรการดังกล่าวเพื่อให้ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเร่งขนส่งสินค้าถ่ายลำทางเรือโดยเร็ว ตามวัตถุประสงค์ของการขนส่งถ่ายลำและในปัจจุบันพบว่ายังไม่มีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้น

5.5 การกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายในการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้าถ่ายลำทางเรือทั้งในกรณีท่าเทียบเรือเดียวกันและระหว่างท่าเทียบเรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal Operator) กำหนดขึ้นเพื่อเรียกเก็บจากผู้ขนส่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือและผู้ขนส่งตามปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือดังกล่าว โดยจะไม่มีแบ่งประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออกและสินค้าสินค้าถ่ายลำ ดังนั้น เพื่อส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ กทท. ควรเร่งหาข้อสรุปและกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสม

5.6 การพัฒนา ทลฉ. รองรับการทำเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) ที่สำคัญ เนื่องจาก กทท. อยู่ระหว่างจัดทำแนวทางดำเนินงานส่งเสริมเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าถ่ายลำภายใน ทลฉ. จึงเห็นควรให้ คค. เร่งรัด กทท. ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 3 เดือน โดยควรพิจารณาครอบคลุมถึงประเด็นอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสม และการพัฒนาเชิงกายภาพ อาทิ การพัฒนาความลึกของร่องน้ำเพื่อรองรับเรือแม่ที่มีขนาดใหญ่ การพัฒนาพื้นที่ทั้งบริเวณหน้าท่าเรือและการบริหารจัดการบริเวณหลังท่าเรือเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยพิจารณาจัดให้มี Container Yard ส่วนกลาง เพื่อพักตู้สินค้าที่รอเทียบเรือเพื่อส่งออก ซึ่งจะช่วยลดความหนาแน่นของตู้สินค้าบริเวณท่าเทียบเรือ นอกจากนี้ ควรใช้ประโยชน์จากโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ให้มีการใช้งานเต็มศักยภาพมากขึ้น เพื่อช่วยระบายตู้สินค้านำเข้า - ส่งออก ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพื้นที่รองรับตู้สินค้าในบริเวณท่าเรือได้อีกทางหนึ่ง

6. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

ที่ประชุมได้อภิปรายอย่างกว้างขวาง โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

- 6.1 ปัจจุบันการถ่ายลำสินค้าจะต้องเป็นการขนส่งแบบตู้สินค้าที่บรรจุของขาเข้าผู้รับตราส่งรายเดียว (ตู้ FCL) และไม่มีเปิดตู้สินค้าระหว่างการถ่ายลำ รวมทั้งหน่วยงานรับผิดชอบมีระบบการควบคุมและตรวจสอบสินค้าที่เข้มงวด จึงมีโอกาสดำเนินการที่สินค้าจะเล็ดลอดออกจากบริเวณ ทลฉ. อย่างไรก็ตาม หน่วยงานรับผิดชอบจะต้องประสานกับกลุ่มเกษตรกรและสมาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความมั่นใจว่ากระบวนการถ่ายลำสินค้าจะไม่มีสินค้าเล็ดลอดเข้ามาในประเทศที่จะทำให้เกิดการระบาดของโรคพืช/แมลงศัตรูพืชหรือกระทบต่อเสถียรภาพของราคาสินค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในระยะยาว และจะต้องมีแนวทางและขั้นตอนดำเนินการ Transshipment Sandbox สำหรับสินค้าข้าวรวมถึงสินค้าอื่น ๆ ที่มีมาตรการกำกับดูแลที่เข้มงวดและป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ
- 6.2 การส่งเสริมการถ่ายลำสินค้า ณ ทลฉ. จะช่วยดึงดูดเรือแม่เข้ามาในประเทศมากขึ้น ส่งผลให้ค่าระวางเรือถูกลงและช่วยเพิ่มจำนวนตู้เปล่าให้เพียงพอกับความต้องการส่งออก ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐควรเร่งพิจารณาปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขนส่งและส่งเสริมกิจกรรมการถ่ายลำทางเรือในประเทศไทยได้มากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการนำผ่านที่นำมาบังคับใช้กับของที่จะดำเนินการผ่านแดน และการถ่ายลำจำนวน 17 ฉบับ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการลดขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าผ่านราชอาณาจักรที่ชัดเจนและเป็นไปในทิศทางเดียวกันเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำสินค้าอย่างแท้จริง
- 6.3 การส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment) ของประเทศไทย โดยการจัดทำ Transshipment Sandbox ณ ทลฉ. เป็นระยะเวลา 1 ปี จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ ทลฉ. ทั้งระบบ ตลอดจนเป็นการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศมากขึ้นร่วมกับการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและท่าเทียบเรือชายฝั่งผ่าน ทลฉ. ดังนั้น ควรเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟที่จะจัดตั้งขึ้นตามวาระที่ 3.1 ให้ครอบคลุมเรื่องการปรับปรุงกระบวนการขนส่งสินค้าในขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อจัดทำ Transshipment Sandbox ณ ทลฉ. เป็นระยะเวลา 1 ปี พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น อาทิ การเล็ดลอดของสินค้าออกจากท่าเรือฯ โดยมีผู้แทนกระทรวงพาณิชย์เป็นองค์ประกอบในคณะทำงานดังกล่าวด้วย และเห็นควรให้กระทรวงพาณิชย์ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนพิจารณากำหนดรายการสินค้าที่จะดำเนินการใน Transshipment Sandbox

7. มติที่ประชุม

เห็นชอบในหลักการแนวทางส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment) ตามความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นและประเด็นอภิปรายดำเนินการ ดังนี้

- 7.1 มอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนพิจารณากำหนดรายการสินค้าสำหรับดำเนินการใน Transshipment Sandbox
- 7.2 มอบหมายให้คณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟที่จะจัดตั้งขึ้นตามวาระที่ 3.1 มีอำนาจหน้าที่เพิ่มเติมในการพิจารณารายละเอียดของกระบวนการขนส่งและปรับลดขั้นตอนในการถ่ายลำสินค้า เพื่อจัดทำ Transshipment Sandbox ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นระยะเวลา 1 ปี

พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น อาทิ การเล็ดลอดของสินค้าออกจากท่าเรือฯ โดยมีผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ร่วมเป็นคณะทำงานด้วย

- 7.3 มอบหมายให้ คค. และ กทท. กำหนดแนวทางการส่งเสริม ทลฉ. ให้เป็นท่าเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) โดยเฉพาะการพิจารณากำหนดอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสม อาทิ พิจารณากำหนดอัตราค่าใช้จ่ายเป็นแบบเหมาจ่าย พิจารณากำหนดให้มีอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำต่ำกว่าสินค้านำเข้า-ส่งออก รวมถึงการพัฒนาเชิงกายภาพ อาทิ การพัฒนาความลึกของร่องน้ำเพื่อรองรับเรือแม่ที่มีขนาดใหญ่ การพัฒนาพื้นที่ทั้งบริเวณหน้าท่าเรือ และการบริหารจัดการบริเวณหลังท่าเรือเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะมีเพิ่มมากขึ้น
- 7.4 มอบหมายให้ กษ. (กรมประมง กรมปศุสัตว์ และกรมวิชาการเกษตร) พิจารณาปรับปรุงขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าผ่านราชอาณาจักร โดยพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการนำผ่าน แยกตามกรณีของการผ่านแดนและการถ่ายลำ (การถ่ายลำทางเรือและการถ่ายลำทางอากาศยาน) โดยเฉพาะการกำหนดขั้นตอนการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขนส่งและส่งเสริมกิจกรรมการถ่ายลำทางเรือในประเทศไทยได้มากขึ้น

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

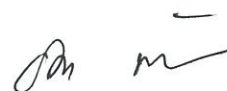
- ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา 12.00 น.



(นายสุรรัฐ เนียมกลาง)

ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
รักษาการในตำแหน่งที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
ผู้บันทึกรายงานการประชุม



(นางธิดา พัทธธรรม)

รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม