

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๕๐๕๔๗



กปอ.
รับที่ 6013
วันที่ 15 ส.ค. 2563
เวลา.....

15025
15 ส.ค. 2563
A 405

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๕

ธันวาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

ด้วยคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ได้ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓

๒. มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบ
การบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ตามขั้นตอนต่อไป

ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏ
ตามบัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ รับทราบและเห็นชอบทั้ง ๒ ข้อ
ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ
และให้กระทรวงการคลัง กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของสำนักงาน ก.พ.ร. ไปพิจารณาดำเนินการ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นางประไพ คำสะกุล)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๗๓๔ (อธิษฐาน) ๑๕๐๓ (ปัทมรา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖ www.soc.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ spt55@soc.go.th (ke 11-12-63)

บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

๑. สำเนาหนังสือคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ที่ นร ๑๑๑๑/๕๐๑๒ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๒๔/๒๑๔๖๒ ลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๓
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ด่วนที่สุด ที่ กษ ๑๓๐๔/๔๗๕๒ ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๔๒๓ ลงวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๓
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๑๑๐๒/๕๖๒๔ ลงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๓
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๔๐๘/๖๐๘๓ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓
๗. สำเนาหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร. ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๒๐๐/๑๕๒ ลงวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๓

ที่ นร ๑๑๑๑/๕๐๖๒



คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๒. สารสำคัญ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๕๒๑ ชั้น ๒ อาคาร ๕ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยสรุปผลการประชุมที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๒.๑.๑ รับทราบรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๖๒ โดยสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง คาดการณ์ว่าในปี ๒๕๖๒ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ ๑๓.๔ ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ ๑๕.๒ ต่อ GDP ในปี ๒๕๕๓ หรือมีมูลค่ารวม ๒,๒๕๘.๔ พันล้านบาท ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ ๓.๑ เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศที่มีการชะลอตัว จากความผันผวนของเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน

/โดยต้นทุน...

โดยต้นทุนโลจิสติกส์ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า ๑,๑๒๒.๘ พันล้านบาท หรือร้อยละ ๖.๗ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ๙๖๗.๕ พันล้านบาท หรือร้อยละ ๕.๗ ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ๑๖๘.๑ พันล้านบาท หรือร้อยละ ๑.๐ ต่อ GDP สำหรับการประมาณการสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี ๒๕๖๓ คาดการณ์ว่ามูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลงจากการหดตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ ๑๒.๙-๑๓.๔ ต่อ GDP อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องมีการประเมินปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการบริโภคจากภาครัฐที่มีอย่างต่อเนื่องและภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีความไม่แน่นอน

๒.๑.๒ รับทราบความคืบหน้าการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งดำเนินการโดยคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส. ๔ คณะ ได้แก่ **๑) ด้านอุตสาหกรรม** มีการพัฒนาสถานประกอบการ จำนวน ๒๐๕ กิจการ พัฒนาบุคลากรจำนวน ๓๐๐ คน และลดต้นทุนโลจิสติกส์รวม ๒,๕๓๖ ล้านบาท และการเพิ่มผลผลิตการผลิตโดยนำระบบอัตโนมัติมาปรับปรุงสายพานขนส่งสินค้าในโรงงาน และนำระบบ Enterprise Resource Planning (ERP) มาใช้เพื่อวางแผนการผลิตและจัดการวัตถุดิบ **๒) ด้านการเกษตร** จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ (ฉบับทบทวน) เพื่อให้สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน รวมทั้งอยู่ระหว่างพัฒนาระบบ e-Logistics เพื่อออกไปรับรองด้านสุขอนามัยพืช **๓) ด้านการพัฒนากระบวนการ National Single Window (NSW)** สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้ครบทั้ง ๓๗ หน่วยงาน และมีธุรกรรมการให้บริการผ่านระบบ NSW แล้ว ๓๗๙ รายการ จาก ๘๐๗ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๔๗ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA e-FORM D กับประเทศสมาชิกอาเซียนได้ครบทุกประเทศ นอกจากนี้ในการจัดหาคัดกรองผู้ให้บริการ NSW เพื่อให้บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เข้ามาทำหน้าที่ NSW Operator โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาร่างสัญญาของสำนักงานอัยการสูงสุด สำหรับการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานภาครัฐใน ๕ สินค้ายุทธศาสตร์ ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบอันตรายเป็นความก้าวหน้าตามรายสินค้ายุทธศาสตร์อยู่ระหว่างร้อยละ ๓๗-๗๕ และ **๔) การพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ** ได้แก่ (๑) ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อบจ.พระนครศรีอยุธยาอยู่ระหว่างจัดทำแผนบริหารจัดการเพื่อเสนอกรมธนารักษ์พิจารณา (๒) ท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเข้าบริหารจัดการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ และ (๓) ท่าเรือคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างสอบถามความสนใจขององค์กรสะพานปลาหรือผู้ที่สนใจ สำหรับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างเสนอขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เพื่อนำพื้นที่บางส่วนของท่าเรือสาธารณะมาใช้ในเชิงพาณิชย์ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

๒.๒ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๒.๒.๑ แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เสนอแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยในระยะยาวให้บรรลุวัตถุประสงค์สำคัญในการส่งเสริม

/การปรับเปลี่ยน...

การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่การขนส่งทางราง โดยใช้ท่าเรือบกเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

๑.๑) วิสัยทัศน์ เสริมความสามารถในการแข่งขันของไทย สู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางรางของภูมิภาคอาเซียน

๑.๒) พันธกิจ (๑) พัฒนาท่าเรือบกที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทยและส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจสนับสนุน และ (๒) สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบราง เพื่อลดมลภาวะและอุบัติเหตุทางถนน

๑.๓) เป้าหมาย/วัตถุประสงค์ (๑) เพื่อยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าทางรางให้สะดวก ตรงเวลา ปลอดภัย และประหยัด และ (๒) เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางของภูมิภาคอาเซียน

๑.๔) แนวทางการพัฒนา

๑.๔.๑) การพัฒนาท่าเรือบกเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูง วงเงินรวมประมาณ ๓๐,๙๒๐ ล้านบาทประกอบด้วย (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือบก จำนวน ๔ แห่ง ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา นครราชสีมา ขอนแก่น และนครสวรรค์ โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงโครงการท่าเรือบก และโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนสำหรับรถบรรทุก (Truck Priority Route) เป็นต้น และ (๒) มาตรการสนับสนุน เช่น การผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศและการพัฒนา Border Logistics Park ในพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ การปรับปรุงมาตรฐานการเดินรถไฟเพื่อเป้าหมายการตรงต่อเวลาในการให้บริการ และกำหนดมาตรฐานการให้บริการจุดพักรถบรรทุกสินค้า เป็นต้น

๑.๔.๒) การสร้างศักยภาพของท่าเรือบกและธุรกิจสนับสนุน วงเงินรวมประมาณ ๘๓๐ ล้านบาทประกอบด้วย (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกด้านศุลกากร และการตรวจสอบสินค้าในลักษณะ One Stop Service (ท่าเรือบก ๔ แห่ง) โครงการจัดตั้งศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือบก ท่าเรือแหลมฉบัง และด่านชายแดน เป็นต้น และ (๒) มาตรการสนับสนุน เช่น การประกาศให้พื้นที่ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าและประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ภายในท่าเรือบกเป็นเขตปลอดอากร (Free Zone) และส่งเสริมการลงทุนธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องบริเวณรอบโครงการ

๑.๕) รูปแบบการลงทุนโครงการท่าเรือบก เสนอให้มีการลงทุนโครงการท่าเรือบกในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public - Private Partnership: PPP) โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดหาดินและโครงสร้างพื้นฐาน และหน่วยงานเจ้าของโครงการมี ๓ ทางเลือก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และจังหวัดหรือการรวมกลุ่มหน่วยงานทางเลือก และภาคเอกชนบริหารพื้นที่ท่าเรือบก ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) หรือผู้ประกอบการสายเรือ (Vessel Line Operator: VLO) เป็นผู้พัฒนาและให้บริการบริหารพื้นที่ (Terminal Operator)

/๑.๖) นโยบายและ...

๑.๖) นโยบายและมาตรการอื่นเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ประกอบด้วย (๑) การพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าทางราง (๒) การก่อสร้างขยายช่องทางจราจรบนทางหลวง ช่วงขอนแก่น - นครราชสีมา เพื่อใช้เป็น Truck Priority Route (๓) การเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (๔) การพัฒนา Border Logistics Park ในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพ (๕) การจัดสรรพื้นที่ใกล้เคียงท่าเรือรองรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมบริหารจัดการสินค้าในลักษณะนิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (๖) การพัฒนาและปรับปรุงย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) และ (๗) การกำหนดให้ท่าเรือบกเป็น “ที่” เพื่อเป็น “ด่านศุลกากร” ตามนิยามในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐

๒) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของกระทรวงคมนาคม เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาใช้ในการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น โดยใช้โครงข่ายระบบรางเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้าจากแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่มาท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนช่วยชะลอความแออัดของปริมาณตู้สินค้าและการจราจรบริเวณท่าเรือ อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างต่อเนื่องและเหมาะสม เพื่อให้มีระดับการให้บริการด้านการจราจร (Level of Service: LOS) ในเส้นทางเข้าสู่บริเวณท่าเรือหลักที่ดีขึ้น นอกจากนี้เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๒.๑) พื้นที่การพัฒนาท่าเรือบก ควรดำเนินการศึกษารายละเอียดในเชิงลึกของพื้นที่ที่จะดำเนินการพัฒนาโครงการให้ครบถ้วน อาทิ ขนาดและจำนวนแปลงที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ชุมชนรวมทั้งข้อมูลรายละเอียดอื่นๆ ที่จะมีผลกระทบต่อต้นทุน และกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน รวมทั้งมาตรการสนับสนุนหรือแนวทางแก้ไขผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

๒.๒) การจัดลำดับความสำคัญ การดำเนินโครงการท่าเรือบกจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นลำดับแรกมีความเหมาะสมในระดับหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม ควรนำปัจจัยแวดล้อม อาทิ ต้นทุนค่าที่ดินค่อนข้างสูง พื้นที่โครงการใกล้กับท่าเรือแหลมฉบัง และ ICD ลาดกระบัง รวมถึงปริมาณตู้สินค้าและขนาดพื้นที่มาร่วมพิจารณา สำหรับพื้นที่จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมามีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบกเนื่องจากมีระยะทางห่างจากท่าเรือหลักมากกว่า ๓๐๐ กิโลเมตร ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนที่จะทำให้ผู้ประกอบการใช้การขนส่งสินค้าทางรางและควรนำผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคของโครงการท่าเรือบกจังหวัดฉะเชิงเทรามาพิจารณาประกอบการวางแผนเพื่อเริ่มดำเนินโครงการ

๒.๓) รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ ข้อเสนอการลงทุนในรูปแบบ PPP ที่เสนอแนวทางให้ภาครัฐลงทุนค่าจัดหาที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน และภาคเอกชนบริหารพื้นที่ท่าเรือบก เป็นแนวทางที่มีความเหมาะสม โดยเห็นควรให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรับผิดชอบร่วมกัน เนื่องจากการดำเนินงานต้องอาศัยการดำเนินงานเชิงธุรกิจและความเชี่ยวชาญในการขนส่งสินค้าทางรางและการจัดการท่าเรือเชิงพาณิชย์ รวมทั้งการตลาด

๒.๔) การบริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงของแผนพัฒนาท่าเรือบก ควรศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบและปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินโครงการท่าเรือบกอย่างรอบด้าน รวมถึงคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่มีศักยภาพและความต้องการขนส่งผ่านท่าเรือบกให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ และโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งควรกำหนดมาตรการสนับสนุนที่มีความชัดเจน เช่น มาตรการด้านราคา มาตรการด้านภาษี เป็นต้น ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาท่าเรือบก อาทิ สถานีขนส่งสินค้าภายในประเทศ และจุดพักรถบรรทุก

๓) ความเห็นและประเด็นอภิปราย ที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของกระทรวงคมนาคม ในการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือบกใน 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดนครสวรรค์ ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยที่สามารถส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทย โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๓.๑) กระทรวงคมนาคมควรดำเนินการแผนงานหรือโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และประสานรายละเอียดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างบูรณาการและสามารถอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุตามวัตถุประสงค์ของแผนที่กำหนดไว้ โดยควรคำนึงถึงรูปแบบการลงทุนที่มีความเหมาะสม คุ่มค่า และประโยชน์สูงสุด โดยพิจารณาประโยชน์ในภาพรวมของประเทศเป็นสำคัญ รวมทั้งประสานความร่วมมือกับภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการ เพื่อเข้าร่วมให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อแนวทางการพัฒนาในระยะต่อไป

๓.๒) กระทรวงคมนาคมควรให้ความสำคัญกับแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งในภูมิภาค โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลอ่าวไทย ทะเลอันดามัน และทะเลจีนใต้ ในปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต โดยพิจารณาภาพรวมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศและต้นทุนค่าขนส่งที่จะมีผลต่อการเลือกใช้เส้นทางขนส่ง รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมในการรองรับการปรับตัวของประเทศเพื่อนบ้านที่อาจส่งผลกระทบต่อ การพัฒนาของประเทศไทย

๓.๓) ควรมีการศึกษาภาพรวมของการขนส่งสินค้าที่มุ่งเน้นให้เกิดความเชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่ง รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาสถานีการขนส่ง โดยให้ความสำคัญในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในรูปแบบ Door-to-Door หรือ End-to-End ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔) มติที่ประชุม

๔.๑) เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้นำความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ และความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

/๔.๒) มอบหมาย...

๔.๒) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดทำภาพรวม
แนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกันในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และนำเสนอ
คณะกรรมการ กบส. ในการประชุมครั้งต่อไป

๒.๒.๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จาก
สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจาก
ทุกภาคส่วนให้เข้ามามีส่วนร่วมขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนา เพื่อให้สามารถปรับตัวให้มีความสอดคล้อง
กับสถานการณ์ในแต่ละช่วงเวลา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal)
โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญและหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ดังนี้

๑.๑) การดำเนินการภาครัฐ (๑) การพัฒนาฐานข้อมูลกลางในการ
แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เพื่อจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ
และภาคเอกชน โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก
(๒) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ที่ให้ความสำคัญต่อการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบข้อมูลในการ
พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งและโลจิสติกส์อัตโนมัติ ทั้งการพัฒนาการขนส่งอัตโนมัติ การเชื่อมต่อ
ระหว่างรูปแบบการขนส่ง ระบบควบคุมการจราจร โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก
(๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พัฒนาเทคโนโลยี 5G เพื่อแก้ไขปัญหาและ
พัฒนาการสื่อสารให้สามารถรองรับการสร้างธุรกิจใหม่ด้วยดิจิทัลและการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
ที่เพิ่มสูงขึ้น ตลอดจนรองรับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ โดยมีกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและ
สังคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (๔) สนับสนุนความเชื่อมโยงของภาคธุรกิจขนส่งที่ยังสามารถเติบโตได้
กับสินค้าเกษตรหรือธุรกิจ SME ที่ได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงการจัดการการขนส่งภายใต้ความปกติใหม่
ผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจอย่างเป็นธรรม โดยมีกระทรวง
ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และกระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (๕) สนับสนุน
การดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีกระทรวงการคลังและ
กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก และ (๖) การขจัดอุปสรรคด้านการขนส่งระหว่างประเทศ
เพื่อประสานความเข้าใจหรือเจรจาในประเด็นที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งระหว่างประเทศ โดยมี
กระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

๑.๒) ข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานของภาคเอกชน ควรให้
ความสำคัญในการดำเนินงาน ดังนี้ (๑) การบริหารความเสี่ยงธุรกิจ และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับ
วิกฤติที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต (๒) การปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการคลังสินค้าให้สามารถรองรับ
การดำเนินธุรกิจรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (๓) การใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยเฉพาะระบบการจัดเก็บและเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์
ติดตาม ประเมินผล และวางแผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง รวมทั้ง
นำไปใช้จัดทำแบบจำลองธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Simulation Model) (๔) การสร้างเครือข่าย
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและสร้างพันธมิตรกับผู้ประกอบการในระดับภูมิภาค โดยส่งเสริมให้

/ผู้ประกอบการ...

ผู้ประกอบการไทยเข้าไปร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้าน และ (๕) การดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่จะเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและสร้างความยั่งยืนให้แก่ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

๑.๓) ความเห็นและประเด็นอภิปราย เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๑.๑) ดำเนินการขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม

๒) ข้อเสนอแนะของภาคเอกชน จากการเข้าพบนายกรัฐมนตรื เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑) การขับเคลื่อนเพื่อให้โลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมในการสร้างรายได้ผลผลิตมวลรวมของประเทศ โดยมีรายได้เพิ่มจากเดิมอย่างน้อย ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยที่ประชุมรับทราบเกี่ยวกับการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นการนำข้อมูลหัตถวิภูมิจากระบบบัญชีประชาชาติมาใช้ในการคำนวณโดยอ้างอิงโครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Tables (I-O Tables)) และรหัสกิจกรรมตาม TSIC เป็นหลัก โดยในปี ๒๕๖๒ มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์คาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ ๔๘๖,๗๐๘ ล้านบาท ทั้งนี้ ยังมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องและปัจจัยหลายด้านที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ยังไม่ได้นำมาใช้คิดคำนวณ จึงมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ พิจารณาแนวทางการดำเนินงานต่อไป

๒.๒) การจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ และสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อบูรณาการกิจกรรมโลจิสติกส์อยู่ภายใต้หน่วยงานเดียว โดยที่ประชุมเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีคณะกรรมการ กบส. เป็นกลไกการขับเคลื่อนในระดับนโยบายโดยมีองค์ประกอบทั้งผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ รวมทั้งมีการกำหนดให้มีแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอรับการจัดสรรงบประมาณในการขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ จึงกล่าวได้ว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการดำเนินงานทั้งในระดับนโยบายและการปฏิบัติที่มีความสมบูรณ์บนความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างเหมาะสม จึงไม่มีความจำเป็นในการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ และสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ โดยมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ ประสานความร่วมมือกับภาคส่วนต่างๆ ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เป็นไปตามเป้าหมาย

๒.๓) การพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลของประเทศไทย (National Digital Trade Platform : NDTP) และการเชื่อมโยงแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce Platform) โดยที่ประชุมรับทราบเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศไทย (Thailand National Digital Trade Platform: NDTP) ซึ่งในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบในหลักการ และให้สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงาน ป.ย.ป. และสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) เป็นหน่วยงานหลักร่วมกับคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน ๓ สถาบัน (กกร.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการร่วมกัน อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรเร่งสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศเข้ามาใช้ระบบดังกล่าว จึงมอบหมายกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร)

/กระทรวงดิจิทัล...

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และสำนักงาน ก.พ.ร. เพื่อเร่งรัดการพัฒนาระบบ NDTP ร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และสามารถเชื่อมโยงกับระบบการนำเข้า ส่งออกสินค้าอื่นๆ อาทิ NSW PCS ได้อย่างมีประสิทธิภาพในอนาคต

๒.๔) จัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์เพื่อพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับชุมชน โดยมีหน่วยงานภาครัฐให้บริการด้านการส่งออกและใบอนุญาตต่าง ๆ โดยที่ประชุมรับทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานของภาครัฐซึ่งให้ความสำคัญในการขยายโครงข่ายการเชื่อมโยงระบบ Internet ให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมทั้งยกระดับการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ การบริหารจัดการที่สามารถลดต้นทุน ขยายช่องทางการตลาดและการจัดจำหน่าย ตลอดจนการพัฒนาไปสู่พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์รองรับการส่งออกสินค้าที่มีคุณภาพ รวมทั้งกรมศุลกากรได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และอยู่ระหว่างการจัดหาหน่วยงานหรือองค์กรเพื่อทำหน้าที่ NSW Operator จึงมอบหมายหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ (๑) กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงมหาดไทย ดำเนินการมุ่งเน้นให้มีการยกระดับการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการของตลาด (๒) กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พัฒนาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายต่างๆ พร้อมทั้งส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อรองรับการดำเนินงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการในชุมชน และ (๓) กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกใบอนุญาตและใบรับรองสินค้า เพื่อพัฒนาระบบการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สะดวกต่อผู้ใช้บริการในทุกกลุ่ม

๒.๕) การให้บริการของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ควรให้บริการ ๒๔ ชั่วโมง ในกรณีส่งสินค้าเร่งด่วนทางอากาศ โดยที่ประชุมรับทราบประกาศกฎกระทรวงของกระทรวงการคลัง เกี่ยวกับการกำหนดเวลาทำการบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือกระทำการที่ต้องมีพนักงานศุลกากรกำกับ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยกำหนดให้การยื่นคำขอให้ทำการในวันหยุดราชการ ให้ยื่นคำขอในเวลาทำการในวันก่อนวันที่พนักงานศุลกากรต้องดำเนินการอย่างน้อยหนึ่งวัน จึงมอบหมายหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ (๑) กระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานหลักในการประสานหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการอนุญาตนำเข้า ส่งออกสินค้า การออกใบรับรองเพื่อดำเนินการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW (๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดสรรกำลังเจ้าหน้าที่สับเปลี่ยนหมุนเวียนในการให้บริการตรวจสอบและคัดกรองสินค้าเพื่อออกใบอนุญาตในกรณีเร่งด่วนโดยไม่กระทบต่ออัตรากำลังและงบประมาณภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม โดยในการดำเนินการตามข้อ (๑) และ (๒) ให้หน่วยงานดำเนินการบูรณาการร่วมกันเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วกับผู้ประกอบการในการส่งออกสินค้า

๒.๖) ปรับปรุงแก้ไข พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ กรณีมาตรา ๑๐๒ และ ๑๕๒ โดยที่ประชุมมอบหมายกรมศุลกากร พิจารณาความเหมาะสมของระยะเวลาที่ได้รับยกเว้น การปฏิบัติตามกฎหมายเนื่องจาก ณ ปัจจุบันได้พ้นช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามประกาศกฎกระทรวง โดยให้คำนึงถึงกฎระเบียบเป็นสำคัญและหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินงานให้สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการภายใต้กฎหมายระเบียบวิธีเท่าที่จำเป็นของหน่วยงาน

/๒.๗) โครงการช่องทาง...

๒.๗) โครงการช่องทางพิเศษสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Premium Lane: PPL) โดยที่ประชุมรับทราบการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาคู่มือโครงการช่องทางพิเศษสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย รวมทั้งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้มีการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain) โดยศึกษารูปแบบการบริหารจัดการการใช้ระบบโซ่ความเย็นของสถาบันเกษตรกรที่ดำเนินธุรกิจรวบรวมผักและผลไม้ตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงตลาดปลายทาง จึงมอบหมายให้กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคมหารือร่วมกัน โดยในการดำเนินงานควรให้ความสำคัญในการรวมจุดออกใบรับรองสุขอนามัยพืช และจุดตรวจสินค้าเกษตรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในลักษณะการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ก่อนการส่งออกในพื้นที่บริเวณเดียวกัน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีความรวดเร็วในการให้บริการ รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) เพื่อลดการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นทั้งกระบวนการ

๒.๘) ขอยกยเวลาการลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่ายลงกึ่งหนึ่งเป็นระยะเวลา ๒ ปี การเข้าถึงแหล่งเงินทุน สินเชื่อ เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ Soft loan และแปลงสินทรัพย์ทางธุรกิจให้เป็นทุนสามารถใช้ค่าประกัน โดยที่ประชุมรับทราบการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-๑๙ ครอบคลุมทุกกลุ่มในรูปแบบของการให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Soft loan) ของธนาคารแห่งประเทศไทย และจะได้มีการพิจารณามาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs ที่เข้าไม่ถึงธนาคารพาณิชย์เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน จึงมอบหมายหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ (๑) กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดมาตรการช่วยเหลือกลุ่มผู้ประกอบการให้ครอบคลุมในทุกกลุ่ม และพิจารณามาตรการช่วยเหลืออื่นๆ ทั้งในรูปแบบมาตรการทางภาษีและมาตรการที่ไม่เฉพาะตัวเงิน รวมทั้งควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการทราบโดยทั่วถึง และ (๒) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ติดตามการดำเนินงานในระยะต่อไป

๒.๙) ความเห็นและประเด็นอภิปราย

(๑) การจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ และสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ยังไม่มีความจำเป็นเนื่องจากในปัจจุบันมีกลไกการขับเคลื่อนที่ชัดเจนทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ อย่างไรก็ตามควรกำหนดให้มีการจัดประชุมคณะกรรมการ กบส. เพิ่มมากขึ้นตามความเหมาะสมเพื่อให้เกิดการผลักดันในเชิงนโยบายไปสู่การปฏิบัติในแต่ละประเด็นการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

(๒) การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ควรเร่งรัดการดำเนินงานให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลในรายละเอียดการขอใบรับรองหรือใบอนุญาตในการนำเข้าส่งออกทั้งกระบวนการของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จ โดยมอบหมายกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดติดตามการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ (B2G) ให้มีความสมบูรณ์และครบถ้วนภายใน

ไตรมาสที่ ๒ ของปี ๒๕๖๔ รวมทั้งเร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและเอกสารการขนส่งทางเรือกับระบบ NSW ได้สะดวกมากยิ่งขึ้นและเป็นการลดความแออัดบริเวณท่าเรือ ตลอดจนควรประสานความร่วมมือให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมให้ข้อมูลและแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบันซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

(๓) การขนส่งสินค้าในปัจจุบันภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ เริ่มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นแต่ยังคงพบอุปสรรคที่สำคัญ อาทิ จำนวนตู้สินค้าไม่เพียงพอ เนื่องจากสายการบินเรือกำหนดเส้นทางและความถี่ของการเดินเรือที่จำกัด ส่งผลให้ราคาค่าระวางการเช่าตู้สินค้าปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ Local charge ที่ถูกเรียกเก็บสำหรับการนำเข้าสินค้าในอัตราที่สูงขึ้นซึ่งเป็นภาระต้นทุนของผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออกสินค้า จึงขอให้หน่วยงานหรือคณะกรรมการต่างๆ ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณาหาหรือแนวทาง มาตรการ และกฎระเบียบเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการให้ดำเนินกิจการและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการในระดับนานาชาติได้อย่างมีศักยภาพ

(๔) การกำหนดให้เรือขนส่งชายฝั่งที่มารับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เป็นลำดับแรก ทำให้เกิดผลกระทบด้านต้นทุนและประสิทธิภาพในการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่งจากความแออัดบริเวณหน้าท่าของท่าเทียบเรือชายฝั่ง A จึงขอให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพิจารณาทบทวนข้อบังคับดังกล่าว โดยควรพิจารณานำมาตรการทางการตลาดและมาตรการส่งเสริมอื่นมาใช้เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และสนับสนุนการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

๓) มติที่ประชุม

เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และมอบหมายหน่วยงานตามข้อ ๑.๑) และ ข้อ ๒.๑) – ๒.๘) ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรับความเห็นและประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการ กบส. ไปดำเนินการ และให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติติดตามการดำเนินงานและรายงานคณะกรรมการ กบส. เพื่อทราบต่อไป

๒.๓ เรื่องอื่นๆ ที่ประชุมได้มีการหารือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีรายละเอียดและมติที่ประชุม ดังนี้

๒.๓.๑ การตรวจสอบคุณภาพของสินค้าเกษตรที่ผลิตในชุมชน ให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วเพื่อลดการเน่าเสียและคงคุณภาพของสินค้า ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) ได้นำเสนอว่าในปัจจุบัน กษ. มีการกำหนดมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตร GAP ให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพดีและปลอดภัยตามมาตรฐานขั้นต้นเพื่อการจำหน่ายและบริโภคภายในประเทศ สำหรับการส่งขายให้กับผู้ประกอบการรายใหญ่จะได้รับการตรวจรับรองคุณภาพตามที่ผู้ประกอบการทำความตกลงเพิ่มเติมกับเกษตรกร

/แต่อย่างไรก็ตาม....

แต่อย่างไรก็ตาม การนำสินค้าเกษตรส่งออกไปยังต่างประเทศจะขึ้นอยู่กับข้อกำหนดมาตรฐานสินค้าของประเทศปลายทาง นอกจากนี้ในกรณีของสินค้าประมง กษ. พัฒนาระบบการทดสอบสินค้าเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ได้เรียบร้อยแล้ว โดยเป็นการตรวจสอบตามความสมัครใจของผู้ส่งออกในกรณีที่มีการร้องขอจากประเทศปลายทาง

๒.๓.๒ การสนับสนุนผู้ประกอบการ e-Commerce เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถบรรทุกที่ในปัจจุบันยังคงมีความล่าช้าในการดำเนินการ ซึ่งไม่ทันกับความต้องการของผู้ประกอบการ จึงควรกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการจดทะเบียนให้สะดวกและรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น

๒.๓.๓ มติที่ประชุม มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการได้รับทราบแนวทางการตรวจรับรองสินค้าเกษตรเพื่อให้สินค้ามีคุณภาพและมาตรฐานที่สามารถแข่งขันได้ในระดับนานาชาติ

๒) กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญในการพัฒนาแนวทางหรือรูปแบบการจดทะเบียนรถบรรทุกให้มีความสะดวกและรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น โดยพิจารณานำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ดำเนินการร่วมด้วย เพื่อรองรับกลุ่มผู้ประกอบการที่ต้องการเพิ่มศักยภาพรวมทั้งผู้ประกอบการรายใหม่ que เพิ่มขึ้นตามการเติบโตของตลาด e-Commerce

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

๓.๒ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ

ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๕๗๑๐ และ ๕๗๑๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๑๐๑๒

E-mail: Surarat@nesdc.go.th

ดำเนินการถูกต้อง

นายฤทธิชัย นิลวรรณ
๖กวิเดวณ ๖ โยเกษ ๖๔-๖๕
๖๖๖๖ ๖๖



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ รองนายกรัฐมนตรี (นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์) โทร. ๐๒-๒๘๘-๔๑๓๖

ที่ นร ๐๔๐๓ (กร ๖) / ๑๑๙๗๙

วันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอเรื่องผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

(นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์)

รองนายกรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด

ที่ กค. ๐๕๒๔/ ๒๐๕๖๓



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๙ ธันวาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ความเห็นเกี่ยวกับผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/ว(ล) ๓๕๐๔๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงการคลังเสนอ
ความคิดเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
และบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. ปัจจุบันรัฐบาลมีมาตรการด้านการเงินที่ดำเนินการผ่านสถาบันการเงินและสถาบันการเงิน
เฉพาะกิจเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส
โคโรนา ๒๐๑๙ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีสภาพคล่อง และสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอ
สรุปได้ ดังนี้

๑.๑ พระราชกำหนดการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจที่ได้รับ
ผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พระราชกำหนดฯ) ซึ่งได้
ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๓ โดยพระราชกำหนดฯ นี้ให้ความช่วยเหลือ
แก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ซึ่งรวมถึง
บริษัทที่มีหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (MAI) ที่มีสินเชื่อคงค้างกับสถาบันการเงิน
โดยการให้สินเชื่อเพิ่มเติมเพื่อเป็นสภาพคล่องให้แก่ผู้ประกอบการ SMEs โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.)
ให้สถาบันการเงินกู้ยืมในอัตราร้อยละ ๐.๐๑ ต่อปี เพื่อให้สถาบันการเงินปล่อยกู้ให้แก่ผู้ประกอบการ SMEs
ที่มีวงเงินสินเชื่อรวมกับสถาบันการเงินแต่ละแห่งไม่เกิน ๕๐๐ ล้านบาท ในอัตราไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของยอดสินเชื่อ
คงค้างของลูกค้า ณ สิ้นเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๒ ต่อปี เป็นระยะเวลา ๒ ปี ทั้งนี้
ผู้ประกอบการไม่ต้องชำระดอกเบี้ยสำหรับสินเชื่อที่ได้รับเพิ่มเติมในระยะ ๖ เดือนแรก ซึ่ง ธปท.
ได้อำศัยอำนาจตามมาตรา ๓ ๗ ๘ ๙ และ ๑๑ แห่งพระราชกำหนดฯ ออกประกาศ ธปท. ที่ สกส๑. ๒/๒๕๖๓
ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ และที่ สกส๑. ๖/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๓ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์
และวิธีการในการดำเนินการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการ SMEs ด้วยแล้ว

นอกจากนี้ บรรษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) ได้ดำเนินโครงการ
ค้ำประกันสินเชื่อ PGS Soft Loan พลัส วงเงิน ๕๗,๐๐๐ ล้านบาท โดย บสย. ค้ำประกันสินเชื่อให้กับ
ผู้ประกอบการ SMEs ที่มีคุณสมบัติตามพระราชกำหนดฯ แต่ยังไม่ได้รับสินเชื่อตามพระราชกำหนดฯ คิดอัตรา
ค่าธรรมเนียมร้อยละ ๑.๗๕ ต่อปี ระยะเวลาค้ำประกัน ๘ ปี โดย บสย. จะเริ่มค้ำประกันและเก็บค่าธรรมเนียม
ในต้นปีที่ ๓ นับจากวันที่ผู้ประกอบการ SMEs แต่ละรายได้รับสินเชื่อตามพระราชกำหนดฯ

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่สถาบันการเงิน
ที่ตนเองเป็นลูกค้าเพื่อสอบถามเกี่ยวกับการเข้าร่วมมาตรการดังกล่าวโดยตรง

๑.๒ ธนาคารออมสินได้ดำเนินโครงการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ดังนี้

๑.๒.๑ โครงการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำสำหรับผู้ประกอบการทั่วไปในธุรกิจท่องเที่ยวและ
ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง (โครงการฯ) วงเงิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยธนาคารออมสินสนับสนุนเงินทุนดอกเบี้ยต่ำให้
สถาบันการเงินคืดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๐.๐๑ ต่อปี ระยะเวลา ๒ ปี และสถาบันการเงินปล่อยสินเชื่อให้กับ
ผู้ประกอบการคืดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๒ ต่อปี ระยะเวลา ๒ ปี วงเงินสินเชื่อสูงสุดต่อรายไม่เกิน ๑๐๐ ล้านบาท
นอกจากนี้ บสย. ได้ดำเนินโครงการค้ำประกันสินเชื่อ PGS Soft Loan พลัส วงเงิน ๕๗,๐๐๐ ล้านบาท โดย บสย.
ค้ำประกันสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติตามโครงการฯ แต่ยังไม่ได้รับสินเชื่อตามโครงการฯ
คือัตราค่าธรรมเนียมร้อยละ ๑.๗๕ ต่อปี ระยะเวลาค้ำประกัน ๘ ปี โดย บสย. จะเริ่มค้ำประกันและเก็บ
ค่าธรรมเนียมในต้นปีที่ ๓ นับจากวันที่ผู้ประกอบการแต่ละรายได้รับสินเชื่อ

๑.๒.๒ โครงการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำสำหรับผู้ประกอบการ SMEs ขนาดเล็ก และ
ผู้ประกอบการรายย่อยในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและ Supply Chain เช่น ร้านอาหาร ธุรกิจสปา
นวดแผนไทย รถรับจ้างนำเที่ยว เกสต์เฮาส์ โฮสเทล เป็นต้น วงเงินรวม ๕,๐๐๐ ล้านบาท คืดอกเบี้ยในอัตรา
ร้อยละ ๓.๙๙ ต่อปี วงเงินต่อรายไม่เกิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลากู้ ๕ ปี ปลอดชำระเงินต้น ๑ ปี

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ธนาคารออมสิน
เบอร์โทรศัพท์ ๑๑๑๕ โดยการพิจารณาให้ความช่วยเหลือจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่สถาบัน
การเงินกำหนด

๑.๓ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ได้ดำเนิน
โครงการสินเชื่อเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการรายย่อยที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของไวรัสโคโรนา
(COVID-๑๙) วงเงินรวม ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อเสริมสภาพคล่องและแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในการประกอบ
ธุรกิจของผู้ประกอบการ SMEs ขนาดย่อมทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลในธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจอื่น ๆ
ที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการแพร่ระบาดของโรคคืดอกเบี้ยในอัตรา ๒๐๑๙ คืดอกเบี้ย
ในอัตราร้อยละ ๓ ต่อปี สำหรับ ๒ ปีแรก วงเงินสินเชื่อต่อรายไม่เกิน ๓ ล้านบาท ระยะเวลาการกู้ยืมสูงสุด
ไม่เกิน ๕ ปี ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ธพว. เบอร์โทรศัพท์ ๑๓๕๗
โดยการพิจารณาให้ความช่วยเหลือจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่สถาบันการเงินกำหนด

นอกจากนี้ สถาบันการเงินและสถาบันการเงินเฉพาะกิจมีมาตรการด้านการเงินอื่น ๆ
ที่เป็นการให้ความช่วยเหลือกับผู้ประกอบการ โดยผู้ประกอบการสามารถติดตามได้ที่เว็บไซต์ www.เราไม่ทิ้งกัน-ด้านการเงิน.com ที่จัดทำขึ้นโดยกระทรวงการคลังร่วมกับสมาคมสถาบันการเงินของรัฐ และ
www.bot.or.th/covid๑๙ ที่จัดทำขึ้นโดย ธพท. ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึง
แหล่งข้อมูลและมาตรการช่วยเหลือดังกล่าวได้รวดเร็วขึ้น ทั้งนี้ การพิจารณาให้ความช่วยเหลือจะเป็นไป
ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่สถาบันการเงินกำหนด

๒. ในประเด็นการขอขยายเวลาการลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่าย ลงกึ่งหนึ่งเป็นระยะเวลา ๒ ปี
กระทรวงการคลังได้มีมาตรการคืสภาพคล่องให้แก่ผู้ประกอบการในประเทศ โดยเป็นการลดอัตราภาษีเงินได้
หัก ณ ที่จ่ายจากอัตราร้อยละ ๓ เหลือร้อยละ ๑.๕ สำหรับการจ่ายเงินได้พึงประเมินตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๓
ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ และลดอัตราเหลือร้อยละ ๒ สำหรับการจ่ายเงินได้พึงประเมินตามข้อกำหนด
ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ ที่จ่ายผ่านระบบภาษี หัก ณ ที่จ่ายทางอิเล็กทรอนิกส์
(e-Withholding Tax) ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๖๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓) ออกตามความในประมวลรัษฎากร
ว่าด้วยภาษีเงินได้

/นอกจากนี้...

นอกจากนี้ การจ่ายภาษีผ่านระบบ e-Withholding Tax ของกรมสรรพากรเป็นบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนผู้ประกอบการในการจัดทำเอกสาร และเพิ่มความโปร่งใสเนื่องมาจากการที่ผู้หักภาษี ณ ที่จ่าย (ผู้จ่ายเงิน) และผู้ถูกหักภาษี ณ ที่จ่าย (ผู้รับเงิน) สามารถเข้าไปตรวจสอบหลักฐานที่เว็บไซต์กรมสรรพากร www.rd.go.th ได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยไม่ต้องจัดเก็บเอกสารหลักฐานในรูปแบบกระดาษอีกต่อไป

๓. การพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศ (Thailand National Digital Trade Platform : NDTP)

ปัจจุบันกรมศุลกากรได้พัฒนาแพลตฟอร์ม National Single Window (NSW) ให้มีความพร้อมสำหรับการรองรับการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกับแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศ (Thailand National Digital Trade Platform : NDTP) เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ หาก NDTP พัฒนาแล้วเสร็จจะสามารถดำเนินการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกับ NSW ได้ทันที

๔. การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ ในการผ่านพิธีการศุลกากร ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า – ส่งออก แบ่งเป็น ๒ กลุ่ม คือ

๔.๑ การเชื่อมโยงใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ ตามสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรของผู้ประกอบการ เช่น สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และสิทธิประโยชน์ด้านการยกเว้นอากรในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมด้านการส่งออกของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น

๔.๒ การเชื่อมโยงใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ ตามรายการพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติ โดยหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลสินค้าควบคุมการนำเข้า – ส่งออก จะดำเนินการกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติร่วมกับกรมศุลกากร และแจ้งให้กรมศุลกากรทราบเพื่อกำหนดเงื่อนไขในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกต้องแสดงเลขที่ใบอนุญาต/ใบรับรองในการจัดทำใบขนสินค้า ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนรายการพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติที่หน่วยงานฯ แจ้งให้กรมศุลกากรดำเนินการ จำนวน ๑๑,๒๗๖ รายการ จากจำนวนรายการพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติทั้งหมด ๒๐,๒๔๑ รายการ โดยรายการพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์แล้ว มีจำนวนทั้งสิ้น ๙,๘๔๙ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๓๔ ของจำนวนรายการพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติของสินค้าที่มีการแจ้งควบคุม โดยหน่วยงานที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ครบถ้วนแล้ว มีจำนวนทั้งสิ้น ๑๗ หน่วยงาน จากทั้งหมด ๒๔ หน่วยงาน

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลสินค้าควบคุมการนำเข้า - ส่งออก ได้มีการออกกฎ/ระเบียบ เพื่อกำหนดรายการสินค้าที่ต้องขออนุญาตการนำเข้า – ส่งออกเพิ่มเติม โดยยังมีได้มีพัฒนาระบบสำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ของสินค้ารายการใหม่ จึงเป็นเหตุให้ยังไม่สามารถเชื่อมโยงใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างครบถ้วน ณ วันที่กฎ/ระเบียบมีผลบังคับใช้

กระทรวงการคลัง โดยกรมศุลกากรในฐานะหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบ NSW ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อติดตามและเร่งรัดการดำเนินการเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ให้ครบทุกรายการพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติของสินค้าควบคุมการนำเข้า – ส่งออก เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ผ่านการประชุมคณะทำงานย่อยผลักดันและให้การสนับสนุนการปรับลดขั้นตอนและเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ National Single Window (NSW) โดยให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแจ้งผลการดำเนินการมายังกรมศุลกากรภายในวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๓ และขอความร่วมมือให้พัฒนาระบบ

การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ของสินค้าที่จะมีการออกกฎ/ระเบียบควบคุมการนำเข้า - ส่งออกเพิ่มเติม รวมทั้งขอให้ทบทวนว่ามีรายการสินค้าใดที่ไม่จำเป็นต้องควบคุมแล้วหรือไม่ เพื่อดำเนินการยกเลิกหรือปรับปรุง กฎ/ระเบียบการควบคุมสินค้านำเข้า - ส่งออก ให้เป็นปัจจุบัน โดยกรมศุลกากรอยู่ระหว่างการนำเสนอแนวทางการเร่งรัดการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ให้ครบทุกรายการพิกศุลกากรและรหัสสถิติของสินค้านี้ดังกล่าวไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำเนาถูกต้อง

ป.ภ.ว

(นางสาวปัทมา เพ็งโสภะ)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

09 / 12 / 63

กรมศุลกากร

กองบริหารจัดการและพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูล การนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๖๗ ๖๘๙๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : pattarika.ji@customs.go.th

ความที่สด

ที่ กษ ๑๓๐๔/๔๗๕๒



กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๒๐๐

๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/ว(ล) ๓๕๐๔๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ประเด็นผลการประชุม คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เห็นควรรับทราบผลการประชุม กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ซึ่งมีแนวทางสำคัญในการส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงกับ ภาคการเกษตร และเป็นการขับเคลื่อนการพัฒนาที่เพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์การเกษตร นำมาซึ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจการเกษตรให้แก่ประเทศ สถาบันเกษตรกรและเกษตรกรอย่างยั่งยืน รวมถึงสร้างความเข้มแข็งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคการเกษตรของไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

โทร. ๐ ๒๕๗๙ ๑๗๕๑

โทรสาร ๐ ๒๕๗๙ ๒๘๑๕

E-mail logistics.oae@gmail.com

สำเนาถูกต้อง

ปลัดสท

(นางสาวปัทมา เริงไสภา)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

๐๘ / ๑๒ / ๖๓

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปรค) ๐๘๐๘.๔/๕๖๓



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๗ ธันวาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/ว(ล) ๓๕๐๔๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงพาณิชย์พิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงพาณิชย์พิจารณาแล้วขอเรียนว่า ไม่ขัดข้องต่อผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมีความเห็นและข้อมูลเพิ่มเติมในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

๑. แผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของกระทรวงพาณิชย์

กระทรวงพาณิชย์ มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่งเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กระทรวงพาณิชย์โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ยกระดับการขนส่งและโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทั้งประเทศอย่างไร้รอยต่อ (Seamless) เพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญในการขับเคลื่อนของเศรษฐกิจของประเทศ จึงได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยในระยะยาว ให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่การขนส่งทางรางโดยใช้ท่าเรือบกเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าอันจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และส่งเสริมให้ท่าเรือบกเป็นกลไกในการตอบสนองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย รวมไปถึงสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านผ่านประตูการค้าหลักของประเทศไทย เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีแนวทางการพัฒนาประกอบด้วย โครงการก่อสร้างท่าเรือบก ๔ พื้นที่ ได้แก่ ฉะเชิงเทรา นครราชสีมา ขอนแก่น และนครสวรรค์ ซึ่งลำดับการพัฒนาจะต้องสอดคล้องกับปริมาณสินค้าและความพร้อมของระบบรถไฟทางคู่ พร้อมทั้งจัดทำโครงการสนับสนุนเพื่อผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ชายแดน (Border Logistics Park) ในพื้นที่ชายแดนสำคัญ การปรับปรุงมาตรฐาน

/การเดินรถไฟ...

การเดินรถไฟ รวมถึงมาตรการเสริมสร้างศักยภาพของท่าเรือบกและธุรกิจสนับสนุน ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกด้านศุลกากรในท่าเรือบก การจัดตั้งศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือบกกับท่าเรือแหลมฉบังและศูนย์โลจิสติกส์ชายแดนหรือด่านชายแดน และการส่งเสริมการลงทุนธุรกิจโลจิสติกส์บริเวณรอบโครงการท่าเรือบก โดยรูปแบบการลงทุนโครงการท่าเรือบก กระทรวงคมนาคมเสนอให้มีการลงทุนในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public - Private Partnership : PPP) โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดหาที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน หน่วยงานเจ้าของโครงการมี ๓ ทางเลือก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และจังหวัด หรือการรวมกลุ่มของหน่วยงานทางเลือกข้างต้น โดย กทท. มีความเหมาะสมในการเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ เนื่องจากการดำเนินการท่าเรือบกมีลักษณะใกล้เคียงกับท่าเรือ อีกทั้ง กทท. มีการดำเนินธุรกิจใกล้ชิดกับผู้ประกอบการสายเรือมากที่สุด โดย รฟท. ทำหน้าที่เสมือนผู้ประกอบการขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือบกกับท่าเรือแหลมฉบัง และภาคเอกชนบริหารพื้นที่ท่าเรือบกซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) หรือผู้ประกอบการสายเรือ (Vessel Line Operator) เป็นผู้พัฒนาและให้บริการ บริหารพื้นที่สถานี (Terminal Operator) ซึ่งรวมถึงการจัดการย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) การขนถ่ายสินค้าขึ้นลงรถไฟ การให้เข้าพื้นที่เพื่อให้บริการภายในสถานี ทั้งนี้ ในขั้นการพิจารณาของคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ฝ่ายเลขานุการฯ (สศช.) ได้ให้ความเห็นว่า เห็นควรให้ กทท. และ รฟท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบร่วมกัน เนื่องจากการดำเนินงานต้องอาศัยการดำเนินเชิงธุรกิจและความเชี่ยวชาญ ในการขนส่งสินค้าทางรางและการจัดการท่าเรือเชิงพาณิชย์ รวมทั้งการตลาด อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมคณะกรรมการ กบส. มิได้สรุปในประเด็นหน่วยงานเจ้าของโครงการแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าในปัจจุบันรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อให้เป็นการขนส่งหลักของประเทศ (Back Bone) แต่ยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เนื่องจากการขนส่งที่สะดวก สามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว (Door to Door) กระทรวงคมนาคมจะได้บูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด อาทิ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างการก่อสร้างมาบูรณาการรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) เพื่อบรรลุเป้าหมายการจัดการระบบโลจิสติกส์บนแนวเส้นทางขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับประเทศไทยเป็นประเทศภาคีในความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วย ท่าเรือบก (Intergovernmental Agreement on Dry Ports) ภายใต้คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (Economic And Social Commission For Asia And The Pacific : ESCAP) ซึ่งได้มีโครงการพัฒนาท่าเรือบกที่มีความสำคัญในระดับนานาชาติที่อยู่ภายใต้กรอบความตกลงดังกล่าว จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ ICD ลาดกระบัง ของ รฟท. และโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ของ ขบ.

๒. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙

กระทรวงคมนาคมโดย ขบ. ในฐานะหน่วยงานที่มีภารกิจในการกำกับดูแลและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัย ได้มีการดำเนินการในส่วนของการดำเนินการภาครัฐและตามข้อเสนอแนะของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

/ (๒.๑) การพัฒนา...

(๒.๑) การพัฒนาศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Truck Data Service Center : TDSC) เพื่อเป็นศูนย์รวมในการเผยแพร่ข้อมูลการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งในส่วน of ขบ. และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาฐานข้อมูลกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ โดยมีระบบการให้บริการสนับสนุนกับผู้ประกอบการภายใต้ TDSC อาทิ ระบบให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ระบบข้อมูลสำหรับการขนส่งวัตถุอันตราย (DG) ระบบค้นหาข้อมูลเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศ และตามความตกลงระหว่างประเทศ เป็นต้น

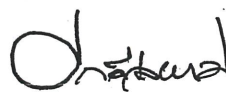
(๒.๒) การดำเนินการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีการบริหารจัดการและการให้บริการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสะท้อนถึงการขนส่งที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยผู้ประกอบการขนส่งที่จะได้รับการรับรอง Q Mark จะต้องผ่านข้อกำหนด จำนวน ๒๗ ข้อ ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านองค์กร ด้านการปฏิบัติการขนส่ง ด้านยานพาหนะ ด้านบุคคล และด้านลูกค้าและบุคคลภายนอก ซึ่งมีการพิจารณาการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งพนักงานขับรถและความพร้อมของรถบรรทุก อีกทั้งพิจารณาในเรื่องการจัดการของเสียที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง ซึ่ง ขบ. ได้เน้นย้ำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าคำนึงถึงประสิทธิภาพการให้บริการภายใต้การจัดการด้านความปลอดภัย และรักษาสีสิ่งแวดล้อมไว้ด้วย

๓. เรื่องอื่น ๆ การสนับสนุนผู้ประกอบการ e-Commerce

กระทรวงคมนาคมโดย ขบ. ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาแนวทางการจดทะเบียนรถบรรทุกให้มีความสะดวกเร็วมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ตามการเติบโตของตลาด e-Commerce โดยได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบงานด้านประกอบการขนส่งสินค้า และยกระดับการให้บริการประชาชน ตามนโยบายการบริหารงานภาครัฐสมัยใหม่ โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงาน และเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน โดยมีแผนที่จะเริ่มนำร่องให้ผู้ประกอบการยื่นคำขออนุญาตต่าง ๆ ผ่านระบบอินเทอร์เน็ตได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย
จกขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๔๒ (จันทน์นันทน์)
โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : jinnat.ama@otp.go.th

สำเนาถูกต้อง

นางสาวปัทมา

(นางสาวปัทมา เพ็งโสภะ)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

๐๕ / ๑๒ / ๖๓

ด่วนที่สุด

ที่ พณ ๑๑๐๒/๕๖๒๔



กระทรวงพาณิชย์

๕๖๓ ถ.นนทบุรี ต.บางกระสอ

อ.เมืองนนทบุรี จ.นนทบุรี ๑๑๐๐๐

๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เรื่อง ความเห็นต่อมติที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ
ประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/ว(ล) ๓๕๐๔๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงพาณิชย์เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ
ประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ เพื่อ
ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงพาณิชย์ พิจารณาแล้ว เห็นชอบต่อหลักการตามมติที่ประชุมดังกล่าว โดยมีความเห็น
ในส่วนประเด็นมอบหมายที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

๑. แพลตฟอร์มดิจิทัลที่ส่งเสริมและสนับสนุนความเชื่อมโยงของภาคธุรกิจขนส่งฯ จะเป็นการ
เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการขนส่งไทยรายเล็ก สามารถเข้าเป็นส่วน
หนึ่งของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าและการค้าออนไลน์ที่มีแนวโน้มเติบโตสูง และเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูง
อย่างไรก็ดี กระทรวงพาณิชย์อยู่ระหว่างการพิจารณาแนวทางการจัดทำแพลตฟอร์มฯ ดังกล่าว

๒. การพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับชุมชน โดยมุ่งเน้นให้มีการยกระดับการผลิตและ
สร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการตลาด ได้มีการดำเนินงานแล้วในหลายกระทรวง ทั้งนี้ ใน
ส่วนกระทรวงพาณิชย์ได้มีการดำเนินการแล้ว อาทิ การฝึกอบรมผู้ประกอบการค้าออนไลน์ การยกระดับสินค้า
ชุมชน/GI และการส่งเสริมสินค้าเกษตรนวัตกรรม ฯลฯ ซึ่งเป็นการกิจต่อเนื่องของกระทรวงพาณิชย์

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฐ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
กองนโยบายการสร้างเสริมความเข้มแข็งทางการค้า
โทร ๐ ๒๕๐๗ ๕๘๕๗
โทรสาร ๐ ๒๕๔๗ ๔๑๖๘
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ boochita.i@gmail.com

สำเนาถูกต้อง

ปภัศ

(นางสาวปภัศา เก่งโสภะ)
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
๐๙ / ๑๒ / ๖๓

ด่วนที่สุด

ที่.อก.๐๕๐๘/๒๐๘๓



กระทรวงอุตสาหกรรม

ถนนพระรามที่ ๖ เขตราชเทวี

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/ว(ล)๓๕๐๔๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอความเห็น
ในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบ
การบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาแล้ว เห็นควรรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบ
การบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการ
บริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ

(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

สำเนาถูกต้อง

ปัสสา

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

กองโลจิสติกส์

โทร. ๐ ๒๒๐๒ ๔๕๑๐

โทรสาร ๐ ๒๐-๒๓๕๔-๓๑๖๙

E-mail: logistics.plan๙๙@gmail.com

(นางสาวปัสสา เก่งโสภะ)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

๐๘/ ๑๒ / ๖๓

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๒๐๐/ ๑๕๒



สำนักงาน ก.พ.ร.

ถนนพิษณุโลก กทม. ๑๐๓๐๐

๒ ธันวาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/ว(ล)๓๕๐๔๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงาน ก.พ.ร. ให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

สำนักงาน ก.พ.ร. พิจารณาแล้ว เห็นด้วยในหลักการการมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. หน่วยงานที่มีการพัฒนาหรือกำลังจะพัฒนาระบบหรือแพลตฟอร์มที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การนำเข้า-ส่งออกสินค้า และการชำระเงินค่าสินค้าระหว่างประเทศ ต้องเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลของประเทศไทย (National Digital Trade Platform: NDTP) เพื่อสร้างระบบนิเวศ (ecosystem) สำหรับอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศได้แบบเบ็ดเสร็จ ครอบคลุม

๒. หน่วยงานภาครัฐต้องปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการทำงาน (reprocess) การให้บริการการจัดเก็บข้อมูล รวมทั้งการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค ให้รองรับและสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้ในการทำงานภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) สามารถให้บริการแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสมบูรณ์ ไร้รอยต่อ และให้บริการได้ตลอดเวลา โดยไม่มีวันหยุด

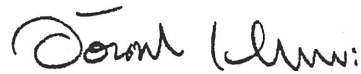
๓. กรมศุลกากรควรเร่งรัดการพัฒนาและเชื่อมโยงระบบ National Single Window (NSW) เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด และเชื่อมโยงกับแพลตฟอร์ม NDTP เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและผู้ประกอบการแบบเบ็ดเสร็จ ครอบคลุม ณ จุดเดียว ทั้งการเชื่อมโยงระหว่างภาครัฐ (G2G) ภาครัฐกับภาคเอกชน (G2B) และระหว่างภาคเอกชน (B2B)

๔. กระทรวงการคลัง...

๔. กระทรวงการคลังอาจพิจารณาให้สิ่งจูงใจแก่ผู้ประกอบการ เช่น การให้สิทธิพิเศษด้านภาษี การให้บริการแบบด่วนพิเศษ (Fast Track หรือ Priority Lane) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการยอมรับและกระตุ้นการใช้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางสาวอณฟ้า เวชชาชีวะ)

เลขาธิการ ก.พ.ร.

กองขับเคลื่อนรัฐบาลดิจิทัล

โทร. ๐ ๒๓๕๖ ๙๙๙๙ ต่อ ๙๙๒๗ (นิชา) หรือ ๘๘๙๒ (มนพวงา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๘๐๔๙

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ nr1200@opdc.go.th

สำเนาถูกต้อง

ปลัดฯ

(นางสาวปลัดฯ เสงี่ยม)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

๐๘/ ๑๒ / ๖๓