

รายงานการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ
บริการของประเทศ (กบส.)

ครั้งที่ 1/2554

วันอังคารที่ 25 มกราคม 2554 เวลา 13.00 น.

ณ ห้องประชุมงบประมาณ ชั้น 3 อาคารรัฐสภา 3

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | |
|---|------------------|
| 1. นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ
นายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 2. นายไทรรงค์ สุวรรณคีรี
รองนายกรัฐมนตรี | รองประธานกรรมการ |
| 3. นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี | กรรมการ |
| 4. นางศศิพันธุ์ พรธรรยาน์
ผู้อำนวยการสำนักนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง) | กรรมการ |
| 5. นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศ) | กรรมการ |
| 6. นายธีระ วงศ์สมุทร
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| 7. นายเกื้อกูล ด้านชัยจิตร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม) | กรรมการ |
| 8. นายจุติ ไกรฤกษ์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร | กรรมการ |
| 9. ร้อยตรีประพาส ลิ้มปะพันธุ์
ผู้ช่วยรัฐมนตรีกระทรวงพลังงาน
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน) | กรรมการ |
| 10. นายอลงกรณ์ พลบุตร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์) | กรรมการ |

11. นายยุพ นานา กรรมการ
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงแรงงาน
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน)
12. นางสาวนริศรา ชวาลตันพิพัทธ์ กรรมการ
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ)
13. นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ กรรมการ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
14. นายกุลิศ สมบัติศิริ กรรมการ
ที่ปรึกษาด้านพัฒนารัฐวิสาหกิจ
(แทนปลัดกระทรวงการคลัง)
15. นายจุฬา สุขมานพ กรรมการ
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
(แทนปลัดกระทรวงคมนาคม)
16. นางอนงค์ ไพจิตรประภาภรณ์ กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักโลจิสติกส์
(แทนปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม)
17. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ กรรมการ
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
18. นายอุณห์ศ กาญจนบุญชู กรรมการ
รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
(แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ)
19. นายภาณุมาศ ศรีสุข กรรมการ
ประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
(แทนประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย)
20. นายปณิธาน ปวโรฬารวิทยา กรรมการ
รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
21. นางสาวสิริมาศ วัฒนะโชติ กรรมการ
รองเลขาธิการสมาคมธนาคารไทย
(แทนประธานสมาคมธนาคารไทย)
22. นายไพบูลย์ พลสุวรรณา กรรมการ
ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
23. นายชาญวิทย์ อมตะมาทชาติ กรรมการและเลขานุการ
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กรรมการผู้ลาประชุม

1. นายสุวิทย์ คุณกิตติ ติตราชการอื่น
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้เข้าร่วมประชุม

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

1. นางอัญชลี เทพบุตร เลขาธิการนายกรัฐมนตรี
2. นายธราดล เปี่ยมพงศ์สานต์ รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

1. นายภูมิไจ อุตตะนันท์ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
2. นายไพโรจน์ โพธิวงศ์ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
3. นายชววิทย์ มิตรชอบ ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ
4. นายดนุชา พิษยพันธ์ ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
5. นายวิทยา ปิ่นทอง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ
6. นางปิยนุช วุฒิสอน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ
- 7-15 เจ้าหน้าที่ สศช.

ผู้ติดตามคณะกรรมการ กบส. จำนวน 22 ท่าน

เริ่มประชุมเวลา 13.00 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งที่ประชุมทราบ
ไม่มี

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2553

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้แจ้งเวียนรายงานการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553 ให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณาแจ้งการแก้ไขรายงานการประชุมภายในวันที่ 25 มิถุนายน 2553 เมื่อครบกำหนด มีกรรมการ 1 ท่านและผู้เข้าร่วมประชุมขอแก้ไขรายงานการประชุม ดังนี้ ผู้แทนประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ขอปรับข้อความในระเบียบวาระที่ 3.2 หน้า 8 ข้อ 3.3 และในระเบียบวาระที่ 5.1 หน้า 19 ข้อ 2.2 และเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ขอแก้ไขมติในระเบียบวาระที่ 4.1 หน้า 13 ข้อ 3.2

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ปรับแก้ข้อความเรียบร้อยแล้วและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 รับทราบผลการประชุมและเห็นชอบมติการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553

2. วันอังคารที่ 29 มิถุนายน 2553 ภายหลังการประชุมคณะรัฐมนตรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายเกื้อกูล ด่านวิจิตร) ขอแก้ไขรายงานการประชุม โดยฝ่ายเลขานุการ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้
 - 2.1 ข้อ 2.2 หน้า 15 และ ข้อ 3.1 หน้า 16 โดยปรับแก้สาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดบทบาททำเรื่อน้ำลึกลงจาก “การเป็นท่าเรือเอนกประสงค์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้” เป็น “ประตูการค้าด้านอันดามัน” ซึ่งฝ่ายเลขานุการเสนอให้ปรับแก้ด้วยการเพิ่มข้อความ “ประตูการค้าด้านอันดามัน” โดยไม่ตัดประเด็น “ท่าเรือเอนกประสงค์”
 - 2.2 ข้อ 3.2 หน้า 16 โดยขอปรับมติจาก “มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาทบทวนและปรับปรุงแบบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรื่อน้ำลึกลงจาก” เป็น “ดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรื่อน้ำลึกลงจาก” ซึ่งไม่ได้มีการอภิปรายในที่ประชุม ฝ่ายเลขานุการจึงเสนอให้ที่ประชุมพิจารณา
3. มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 ในวันที่ 21 มิถุนายน 2553 โดยเห็นชอบให้มีการแก้ไขรายงานการประชุมเพิ่มเติมตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 3.1 รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2553

1. ฝ่ายเลขานุการได้รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2553 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2552 มีมูลค่ารวมประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 746.5 พันล้านบาท (ร้อยละ 8.3 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 633.3 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.0 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 138.0 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.5 ของ GDP) โดยคิดเป็นสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP) เท่ากับร้อยละ 16.8 ลดลงจากร้อยละ 18.6 ของ GDP ในปี 2551
 - 1.2 สาเหตุสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2552 ลดลง ได้แก่ (1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจไทยในปี 2552 หดตัว และมีผลกระทบต่อปริมาณการผลิต ปริมาณการขนส่ง และสินค้าคงคลังลดลง รวมถึงการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) และ (2) การปรับตัวทางธุรกิจของผู้ประกอบการไทยเพื่อรับมือกับการชะลอตัวของอุปสงค์ในภาพรวม โดยปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า และการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมทั้งดำเนินมาตรการลดต้นทุนการดำเนินงาน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการสร้างความตระหนักและการเผยแพร่องค์ความรู้ด้านระบบโลจิสติกส์ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ ซึ่งที่ผ่านมาภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมกันจัดสัมมนาและฝึกอบรมกำลังคนด้านโลจิสติกส์ในตลาดแรงงานกว่า 50,000 คน (ช่วงปี 2550-2553) ทำให้เกิดการปรับตัวเพิ่มผลิตภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจได้ระดับหนึ่งแต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
 - 1.3 ดังนั้น แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป จึงยังคงต้องให้ความสำคัญกับประเด็นการพัฒนา ดังนี้ (1) เร่งพัฒนาขีดความสามารถของกำลังคนด้านโลจิสติกส์ไปสู่ความเป็นมืออาชีพ (2) สนับสนุนให้ภาคเอกชนเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพ

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยตนเอง โดยหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องควรมุ่งพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมของไทยเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำมาใช้ประเมินความสามารถของตนเอง (3) เร่งพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และสนับสนุนให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานทั้งระบบรางและระบบน้ำ รวมทั้งเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการสำหรับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ พ.ศ.2553-2558 (NSW National Action Plan) และ (4) เร่งเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทยทั้งภาคการผลิต การค้า และบริการให้มีความพร้อมที่จะออกไปสู่ตลาดในระดับภูมิภาค

- 1.4 ทั้งนี้ ในปี 2553 คาดว่าจะมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ประมาณร้อยละ 17.9 ต่อ GDP เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ซึ่งเป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย รวมทั้งราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้น

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 จากรายงานต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2552 แสดงให้เห็นว่าการลดลงของต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจของโลกและการปรับตัวของภาคเอกชน ในขณะที่การพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ยังไม่มีความก้าวหน้าเท่าที่ควร โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องผลักดันให้แผนงาน/โครงการที่มีความสำคัญสามารถดำเนินการได้โดยเร็ว
- 2.2 ที่ประชุมมีข้อสังเกตว่าควรจัดระบบการติดตามข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเฉพาะตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเคลื่อนไหวที่ผิดปกติของต้นทุน เพื่อให้สามารถอธิบายแนวโน้มของต้นทุนโลจิสติกส์ไทยได้แม่นยำมากขึ้น

3. มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 3.2 ความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้
- 1.1 สืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ที่มอบหมายให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และให้รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ กบส. ทุกๆ 6 เดือน ดังนี้ (1) กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รับผิดชอบการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (2) กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (3) กระทรวงพาณิชย์ รับผิดชอบการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (4) กระทรวงการคลัง รับผิดชอบการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (5) กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และ สศช. รับผิดชอบการพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์
- 1.2 สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ในช่วงเดือน มิถุนายน – ธันวาคม 2553 ดังนี้
- 1.2.1 การช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยและผู้ส่งออกเพื่อส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพให้กับธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย ที่ผ่านมามีมติเห็นชอบให้

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์แล้วจำนวน 804 ราย วงเงิน 2,364 ล้านบาท จากวงเงิน 3,000 ล้านบาท

- 1.2.2 **การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ในสถานประกอบการของภาคอุตสาหกรรม** กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพด้วยการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการจนสามารถช่วยเหลือให้สถานประกอบการลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้กว่า 330 ล้านบาทต่อปี
- 1.2.3 **การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า** กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ร่วมกับหน่วยงานรัฐกว่า 35 กรมและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการจัดทำร่างแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศในระยะ 5 ปีข้างหน้าแล้วเสร็จ และได้เริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางของกรมศุลกากรเพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างต่างประเทศ ทำให้การพัฒนาระบบ NSW มีความคืบหน้ามาก ในขณะที่การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องยังอยู่ในระยะเริ่มต้น
- 1.2.4 **การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์** มีการสร้างความตระหนักและจัดระบบฝึกอบรมและผลิตกำลังคนด้านโลจิสติกส์ของสถาบันการศึกษามีความคืบหน้าที่ชัดเจน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในช่วง 3 ปี (พ.ศ. 2551-2553) ประมาณ 50,000 คน โดยในปี 2553 มีผู้ได้รับการฝึกอบรมกว่า 10,000 คนต่อปี และมีนักศึกษาที่จบการศึกษาในสาขาโลจิสติกส์ในทุกระดับรวมกันประมาณ 3,000 คนต่อปี อย่างไรก็ตาม การพัฒนากำลังคนดังกล่าวยังไม่เพียงพอกับความต้องการในภาพรวมทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ รวมทั้งยังขาดการจัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพอย่างเป็นระบบ
- 1.2.5 **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์** ยังมีปัญหาด้านความล่าช้า เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องและบางโครงการประสบปัญหาการยอมรับของภาคประชาชนในพื้นที่
- 1.3 ดังนั้น เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงเห็นควรเร่งรัดการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้
 - 1.3.1 การก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชายฝั่งตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา - แหลมฉบัง และช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า - แก่งคอย รวมทั้งแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 (เพิ่มเติม) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการได้
 - 1.3.2 การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถดำเนินการให้สอดคล้องกับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้ระบบ NSW และการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ พ.ศ. 2553 - 2558
 - 1.3.3 การขยายผลการพัฒนาและยกระดับความเป็นมืออาชีพด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับบุคลากรภาครัฐและภาคธุรกิจ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุก และเพิ่มคุณภาพระบบผลิตกำลังแรงงานใหม่ให้สามารถปฏิบัติงานได้จริง

- 1.3.4 การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) ของสินค้าเกษตรที่สำคัญ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางบก และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย (Perishables) และสินค้าแช่แข็ง (Frozen Food)

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เสนอให้มีผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดตั้งองค์กร เข้าร่วมเป็นคณะทำงานร่วมกับ สศช. เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) เนื่องจากทั้งสองหน่วยงานมีบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

3. มติที่ประชุม

รับทราบ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานกับกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ในการสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW ต่อไป

ระเบียบวาระที่ 3.3 ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส.

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้รายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ จำนวน 3 ชุด ภายใต้คณะกรรมการ กบส. ซึ่งได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ทั้ง 3 ชุด เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2553 โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม มีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานอนุกรรมการ และกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่เป็นฝ่ายเลขานุการ มีการประชุมแล้ว 2 ครั้ง เมื่อเดือนกันยายน และธันวาคม 2553 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559
 - 1.2 คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร มีปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นประธานอนุกรรมการ และสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรเป็นฝ่ายเลขานุการ มีการประชุมแล้ว 2 ครั้ง เมื่อเดือนสิงหาคม และกันยายน 2553 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแนวทางการดำเนินงานเพื่อจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ
 - 1.3 คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออก และโลจิสติกส์ มีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานอนุกรรมการ และกรมศุลกากรเป็นฝ่ายเลขานุการ มีการประชุมแล้ว 1 ครั้ง เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2553 โดยสรุปสาระสำคัญจากการประชุมดังนี้ รับทราบกระบวนการจัดทำร่างแผนปฏิบัติการสำหรับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ พ.ศ. 2553 - 2558 (NSW National Action Plan) และมีการหารือใน 2 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ (1) แนวทางการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2554 สำหรับโครงการที่มีความเร่งด่วนจะขอใช้เงินไทยเข้มแข็ง และ (2) การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้ระบบ NSW ซึ่งได้มีมติแต่งตั้งคณะทำงานฯ โดยมอบหมายให้ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นประธานคณะทำงาน

2. มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 3.4 ผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์การค้า

1. กระทรวงพาณิชย์ ได้รายงานผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์การค้า ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2553 เพื่อขยายการค้าระหว่างประเทศและเชื่อมโยงตลาดเป้าหมายในภูมิภาค รวมทั้งอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีความก้าวหน้าสำคัญ 5 ด้าน ดังนี้

1.1 **การขับเคลื่อนนโยบายโลจิสติกส์การค้า** กิจกรรมที่สำคัญ ได้แก่ (1) โลจิสติกส์การค้าสัญจรเพื่อช่วยเหลือภาคธุรกิจไทยร่วมกับภาคเอกชน เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและแนวทางที่จะพัฒนา โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้าโดยตรง (2) ดำเนินโครงการตามยุทธศาสตร์ 5 - 5 - 5 ลิขิตาจารย์ ห้างจังหวัด ห้างรัฐ และห้างสาขาเศรษฐกิจ ด้วยการพัฒนารูปแบบความร่วมมือด้านโลจิสติกส์การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะบูรณาการซึ่งจะได้มีการจัดกิจกรรมร่วมกันทุกปี (3) ผลักดันโครงการตามยุทธศาสตร์ 3 วงแหวน 5 ประตู ได้แก่ การพัฒนาประตูการค้าให้เป็นการพัฒนาในรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น กาญจนบุรีและทวายที่เป็นประตูการค้าด้านตะวันตก และเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ตลอดจนสร้างเส้นทางการค้าใหม่ (New Trade Lane) ผ่าน 5 ประตูการค้าหลัก เช่น การพัฒนาทางรถไฟเชื่อมโยงจากชุมทางทุ่งสงไปยังท่าเรือกันตัง เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตกของไทย และสนับสนุนท่าเรือระนองเป็นศูนย์การขนส่งสินค้าในอ่าวเบงกอล เนื่องจากเป็นตลาดที่ใหญ่มีประชากรกว่า 1,500 ล้านคน รวมทั้งพัฒนาเส้นทางการค้าใหม่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเพื่อเชื่อมไปสู่จีนตอนใต้ และจีนตะวันออกเฉียงใต้ (กวางสี กวางโจว ไหหลำ ยูนนาน และ เสฉวน) บนเส้นทาง R3 R9 และ R12 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ได้เดินทางไปปฏิบัติงานและประชุมในประเทศเพื่อนบ้าน

1.2 **การช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย** สำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ SMEs ที่ประสบปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงมีนโยบายช่วยเหลือให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำผ่านโครงการช่วยเหลือด้านสินเชื่อสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ วงเงินรวม 3,000 ล้านบาท โดยร่วมกับกระทรวงการคลัง และสมาคมเอกชน ขณะนี้ได้มีการอนุมัติสินเชื่อเต็มวงเงินแล้ว

1.3 **การส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (LSPs)** ได้แก่ การยกย่องพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. ... อยู่ระหว่างการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา และการยกระดับคุณภาพการให้บริการของ LSPs การจัดทำ Business Matching กับผู้ประกอบการในประเทศจีน การเตรียมความพร้อมธุรกิจโลจิสติกส์สู่สากลโดยให้ความรู้เกี่ยวกับ AEC รวม และจัดให้คำปรึกษาแนะนำ (Coaching) รายกลุ่ม/รายกิจการแก่ LSPs เป็นต้น รวมทั้งสร้างแรงจูงใจให้ LSPs พัฒนาธุรกิจด้วยตนเอง เช่น การจัดทำเกณฑ์คุณภาพธุรกิจโลจิสติกส์และพัฒนาสู่มาตรฐาน ISO เป็นต้น

1.4 **การยกระดับคุณภาพบุคลากรด้านโลจิสติกส์** ได้มีการจัดตั้ง Logistics Academy ขึ้นภายใต้การดูแลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและคณะกรรมการโลจิสติกส์การค้า เพื่อเป็นศูนย์บ่มเพาะผู้ประกอบการในด้านโลจิสติกส์ สร้างมาตรฐานธุรกิจและเป็นศูนย์พัฒนาองค์ความรู้ เป็นต้น ในขณะเดียวกัน เพื่อสนับสนุนให้มีความเข้าใจ และก้าวสู่การเป็นประชาคมอาเซียน

ด้วยการจัดอบรมสัมมนาให้ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์เข้าใจถึงแนวทางข้อตกลงและการค้าในภูมิภาค

- 1.5 **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า** กิจกรรมส่งเสริมประสิทธิภาพระบบตลาดและอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การผลักดันการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่ประตูการค้าหลัก โดยในปี 2554 ได้มีแผนส่งเสริมและพัฒนาตลาดกลางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตลาดกลางเมืองทองเจริญศรี) เป็นแห่งแรก เพื่อเชื่อมต่อไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ลาว เวียดนาม กัมพูชา และจีนตอนใต้ เป็นต้น เพื่อพัฒนาเส้นทางให้มีความได้เปรียบด้านต้นทุนและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ ด่านศุลกากรชายแดนให้ใช้เวลาสั้นที่สุด รวมทั้ง ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น Single Stop Inspection ตลอดจนสนับสนุนระบบ NSW และ ASEAN Single Window

2. มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 3.5 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย

1. กระทรวงพาณิชย์ได้รายงานเรื่อง ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 คณะกรรมการโลจิสติกส์การค้า ได้มีมติเห็นชอบให้มีการยกร่างกฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ และได้แต่งตั้งคณะทำงานยกร่างกฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยมีที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ (ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล) เป็นประธาน และคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งภาคผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ใช้บริการโลจิสติกส์
 - 1.2 เหตุผลในการยกร่างกฎหมายฉบับนี้ สืบเนื่องมาจากกรอบการเปิดเสรีทางการค้าในสาขาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้ข้อตกลงอาเซียนในปี 2015 และภาคเอกชนได้เสนอให้มีกฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ LSPs ไทย และรองรับการเปิดเสรีทางการค้า ซึ่งปัจจุบันมีผู้จดทะเบียนด้านโลจิสติกส์ของกระทรวงพาณิชย์ประมาณ 17,000 ราย โดยเป็นบริษัทคนไทยกว่าร้อยละ 90
 - 1.3 สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย ประกอบด้วย (1) การแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ มีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าเป็นฝ่ายเลขานุการ ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้เชี่ยวชาญ มีหน้าที่ในการพิจารณาสิทธิประโยชน์แก่ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งมีความสอดคล้องกับการให้สิทธิประโยชน์ของ BOI อย่างไรก็ตาม สิทธิประโยชน์ของ BOI จะให้เฉพาะกรณีที่มีการลงทุนใหม่ ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคของ SMEs ของไทยที่มีข้อจำกัดด้านการลงทุน (2) คณะกรรมการมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ กำหนดประเภทและมาตรฐาน ตรวจสอบและให้การรับรองมาตรฐานและ (3) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมในแง่ของการวิจัยและส่งเสริมในด้านต่างๆ โดยมีคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่ในการบริหารกองทุนดังกล่าวให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 ที่ผ่านมากระทรวงพาณิชย์ ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎหมายจากผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการ นักวิชาการ สื่อมวลชนและผู้สนใจทั่วไป ทั้งหมด 4 ครั้ง โดยผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวส่วนใหญ่เห็นด้วยกับร่างกฎหมาย ซึ่งในขั้นตอนต่อไป กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ จะนำเสนอร่างกฎหมายดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน
- 2.2 ที่ประชุมมีข้อสังเกตว่าก่อนที่จะกระทรวงพาณิชย์จะนำร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ควรจะต้องสร้างความชัดเจนในประเด็นต่างๆ ที่สำคัญ ดังนี้
 - 2.2.1 การกำหนดค่านิยมของโลจิสติกส์ต้องมีความเป็นสากลที่สอดคล้องกับความเข้าใจของบุคคลทั่วไป และค่านิยมของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการเกี่ยวเนื่องเพื่อรับการส่งเสริมภายหลังร่างกฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้ นั้น ได้มอบอำนาจให้คณะกรรมการฯสามารถเป็นผู้กำหนดและประกาศประเภทกิจกรรมโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมได้ซึ่งอาจทำให้เกิดความสับสนในทางปฏิบัติ ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์ ควรพิจารณาประเด็นดังกล่าวให้รอบคอบและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในภาพรวม
 - 2.2.2 ควรพิจารณาถึงประเด็นความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่สองและสาม พ.ศ. 2534 และ 2544 พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และ พ.ร.บ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2548 เป็นต้น
 - 2.2.3 เนื่องจากร่างกฎหมายฉบับนี้เป็นการให้การส่งเสริมธุรกิจเฉพาะสาขาซึ่งอาจสร้างความไม่เป็นธรรมกับธุรกิจประเภทอื่นได้ จึงควรพิจารณาถึงความเป็นธรรมในการบังคับใช้กฎหมายส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจสาขาอื่น

3. มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์รับความเห็นของคณะกรรมการฯไปประกอบการพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 3.6 ผลการหารือกับหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป เยอรมนี สวิตเซอร์แลนด์และอิตาลี

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้รายงานผลการหารือกับหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป เยอรมนี สวิตเซอร์แลนด์และอิตาลี โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 นายประดาป พิบูลสงคราม ผู้แทนไทยในคณะทำงานระดับสูงว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และคณะผู้แทนจากกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และกรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ ได้เข้าพบหารือกับหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป เยอรมนี สวิตเซอร์แลนด์ และอิตาลี ระหว่างวันที่ 23 กันยายน – 3 ตุลาคม 2553

1.2 กระทรวงต่างประเทศได้สรุปประเด็นความร่วมมือกับ EU ด้าน Connectivity ที่ควรผลักดันต่อไป เพื่อสร้างให้อาเซียนมีระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- 1.2.1 บทเรียน/ประสบการณ์การจัดทำ White Paper on Common European Transport Policy ของ EU น่าจะเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงแผนพัฒนาความเชื่อมโยงของอาเซียนในอนาคต โดยควรพิจารณาเชิญวิทยากรจาก EU มาบรรยายสรุปแนวทางการพัฒนาการขนส่งตาม White Paper ฉบับที่สาม ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในช่วงต้นปี 2554
- 1.2.2 โครงการ e-freight ของ EU ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลการค้าและมาตรฐานต่างๆ ที่ช่วยสนับสนุนการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยผู้แทน EU ได้เสนอให้จัดกิจกรรมส่งเสริมความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว ซึ่งอาจเป็นรูปแบบของการสัมมนาเชิงวิชาการ
- 1.2.3 ไทยและอาเซียนอาจพิจารณาจ้างบริษัทที่มีประสบการณ์ด้านการศึกษาและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของยุโรป เช่น DB International ของเยอรมนี มาทำการศึกษา/ดำเนินโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอาเซียน

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

รองนายกรัฐมนตรี (นายไทรรงค์ สุวรรณคีรี) เห็นว่าประสบการณ์ในการพัฒนาด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรปน่าจะเป็นประโยชน์ต่อไทย จึงเห็นควรให้มีการดำเนินการต่อเนื่องเพื่อใช้ประโยชน์จากโครงการ เช่น การจัดสัมมนาเชิงวิชาการโดยเชิญผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของยุโรปเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

3. มติที่ประชุม

รับทราบและเห็นพ้องตามที่รองนายกรัฐมนตรีเสนอ โดยมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ริเริ่มและดำเนินการโครงการนี้ ดำเนินการตามความเห็นของที่ประชุมและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการ กบส. ต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 4.1 การเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน (สศช.)

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านให้ที่ประชุมพิจารณา ซึ่งสืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบแนวทางสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่า ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยในระยะยาว และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- 1.1 ความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายของสหภาพพม่า ภาคเอกชนได้ลงนามใน Framework Agreement กับ Myanmar Port Authority กระทรวงคมนาคมของสหภาพพม่าเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2553 เพื่อดำเนินการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย นิคมอุตสาหกรรมในรูปแบบพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones) ระบบถนนและระบบรางเชื่อมโยงกับประเทศไทย รวมทั้งพื้นที่อยู่อาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การดำเนินงานแบบ BOT (Build – Operate - Transfer) ระยะเวลาสัมปทาน 60 ปี

1.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานของไทย เพื่อให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากโครงการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประเทศไทยควรเตรียมความพร้อมของการสร้างความเชื่อมโยงกับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกเมืองทวาย โดยควรกำหนดแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1.2.1 หลักการและวัตถุประสงค์ ได้แก่ (1) การทำงานร่วมกันเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินการโครงการดังกล่าวในระดับประเทศอย่างมีเอกภาพทุกภาคส่วน (2) ยึดหลักความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือที่ดีระหว่างภาครัฐและเอกชน (Strategic Partnership) และ (3) พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อเตรียมการรองรับการสร้างความเป็นหนึ่งเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภายใต้แผนแม่บทความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity)

1.2.2 แนวทางการดำเนินงานของไทย

- (1) **ระยะเร่งด่วน** มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้การเชื่อมโยงระบบการขนส่งผ่านแดนในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาโครงการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจมีความจำเป็นต้องขนส่งเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และแรงงานเข้าไปดำเนินการเตรียมการก่อสร้าง จึงมีเรื่องเร่งด่วนที่ต้องพิจารณา ได้แก่ (1) เตรียมความพร้อมด้านศุลกากรที่บ้านพุน้ำร้อน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเร่งจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดผ่านแดน ซึ่งขณะนี้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงมหาดไทยอยู่ระหว่างขั้นตอนการเตรียมการประกาศให้บ้านพุน้ำร้อนเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราว และ (2) เร่งหาข้อยุติในประเด็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่าซึ่งปัจจุบันยังเป็นพื้นที่ที่รอการกำหนดตำแหน่งที่ชัดเจนเพื่อให้การเชื่อมต่อกับด้านศุลกากรที่บ้านพุน้ำร้อนมีความสมบูรณ์มากขึ้น
- (2) **ระยะปานกลางถึงระยะยาว** มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อกับของสหภาพพม่าจากบริเวณชายแดนไทย-พม่าอย่างเต็มรูปแบบ ประกอบด้วย ระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงชายแดนกาญจนบุรี (ถนน รถไฟ สายส่งไฟฟ้า ท่อก๊าซและท่อน้ำมัน) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งการเตรียมการพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนและจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย

1.2.3 กลไกบริหารจัดการ แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้คณะกรรมการ กบส. เพื่อทำหน้าที่กำหนดกรอบทิศทาง ยุทธศาสตร์ และบูรณาการแผนดำเนินงานในด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านแดนและข้ามแดน และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย โดยมีรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานอนุกรรมการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวง

พาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงแรงงาน กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ
แห่งประเทศไทย และมี สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการ

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 ที่ผ่านมามีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายของสหภาพพม่ามีความคืบหน้าในการดำเนินงานค่อนข้างชัดเจนทั้งการลงนามในสัญญาสัมปทานและการตรากฎหมายเพื่อให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบกับพื้นที่ดังกล่าวมีความพร้อมและมีความเหมาะสมในการประกอบกิจการท่าเรือน้ำลึกและอุตสาหกรรมขนาดหนัก เนื่องจากมีพื้นที่ขนาดใหญ่และมีร่องน้ำทะเลลึก รวมทั้งมีแหล่งน้ำจืดจำนวนมาก ทำให้นักลงทุนในประเทศต่างๆ ได้แสดงความสนใจในการเข้าร่วมลงทุนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม เช่น สิงคโปร์ และ จีน เป็นต้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องเร่งเตรียมความพร้อมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาและกำหนดกลไกบริหารจัดการในรูปแบบคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส. เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่งโลจิสติกส์ สามารถใช้ประโยชน์จากโครงการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ กระทรวงศึกษาธิการเห็นว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ ควรเพิ่มเติมผู้แทนกระทรวงศึกษาธิการเป็นอนุกรรมการด้วย เพื่อสนับสนุนการเตรียมความพร้อมของบุคลากรในพื้นที่ให้สามารถรองรับการพัฒนาโครงการดังกล่าว
- 2.2 ผู้แทนกระทรวงคมนาคมชี้แจงว่าการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายอยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมหนักและมีท่าเรือรองรับการนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกสินค้าที่ผลิตได้ในพื้นที่อุตสาหกรรมหนักนั้น ท่าเรือทวายจึงมีลักษณะเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมในลักษณะเดียวกันกับท่าเรือมาบตาพุดของไทย ในขณะที่การพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลตะวันตกของไทยมีแนวคิดที่จะทำหน้าที่เป็นท่าเรือโลจิสติกส์ที่จะรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์ในลักษณะเดียวกับท่าเรือแหลมฉบัง
- 2.3 ที่ประชุมมีความเห็นว่า แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งตะวันตก แต่ประเทศไทยยังควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าเรือในฝั่งทะเลอันดามันเพื่อเป็นประตูการค้าของประเทศ เมื่อพิจารณาในมิติด้านความมั่นคงของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยในระยะยาว แต่ที่ผ่านมา การเตรียมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันของไทยและการพัฒนาอุตสาหกรรม ยังมีปัญหาด้านความยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ซึ่งส่วนหนึ่งอาจเป็นผลจากการที่ประชาชนในพื้นที่ได้รับข้อมูลโครงการที่คลาดเคลื่อนทำให้เกิดความไม่มั่นใจและไม่ยอมรับการพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาศึกษาทบทวนรูปแบบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ รวมทั้งผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือทวายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ทั้งนี้ การศึกษาดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับกระบวนการสร้างความเข้าใจกับประชาชนและชุมชนในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลของโครงการที่แท้จริงทั้งทางด้านผลประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการพัฒนา
- 2.4 นอกจากนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศในระยะต่อไปเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม จึงเห็นควรให้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศต้องให้ความสำคัญกับการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ตั้งแต่ขั้นการจัดเตรียมโครงการ โดยควรมีระยะเวลาสำหรับการดำเนินงานไม่น้อยกว่า 1 ปีก่อนการพัฒนาโครงการ

3. มติที่ประชุม

- 3.1 เห็นชอบแนวทางการดำเนินงานของไทย โดยในระยะเร่งด่วน มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมของด่านศุลกากรที่บ้านพุน้ำร้อน และหาข้อยุติในประเด็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่าโดยเร็วต่อไป
- 3.2 เห็นชอบการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้คณะกรรมการ กบส. ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และเพิ่มเติมผู้แทนจากกระทรวงศึกษาธิการเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ โดยให้คณะกรรมการฯ ทำหน้าที่กำหนดกรอบทิศทาง ยุทธศาสตร์ แผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวก และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย รวมทั้งผลักดันการดำเนินงานในระยะเร่งด่วนและศึกษาแนวทางการดำเนินงานในระยะปานกลางและระยะยาวภายใต้ข้อเสนอแนวทางการดำเนินงานของไทย และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป
- 3.3 เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ในการพิจารณาศึกษาทบทวนรูปแบบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ และให้นำข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. ประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4.2 การศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (Express Delivery Service: EDS)

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้นำเสนอการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (Express Delivery Service: EDS) สรุปสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 สืบเนื่องจากข้อเรียกร้องของสมาชิกกลุ่มองค์กรการประชุมปรึกษาการขนส่งพัสดุด่วนเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มผู้แทนสภาหอการค้าสหรัฐฯ ประจำภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก เกี่ยวกับประเด็นการให้บริการจัดส่งด่วนระหว่างประเทศ (EDS) ในหลายวาระ เช่น (1) การขอยกเว้นค่าปรับจากการละเมิดการจัดส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ภายในประเทศตาม พ.ร.บ. ไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 (2) การถือหุ้นของบริษัทต่างชาติเพื่อให้สามารถประกอบกิจการโดยมีสิทธิเช่นเดียวกับคนไทย และ (3) การขอมีส่วนร่วมให้ข้อคิดเห็นประกอบการพิจารณาปรับปรุง พ.ร.บ. ไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 เป็นต้น
 - 1.2 สดช. ได้ประมวลข้อมูลในปัจจุบันและสรุปประเด็นที่ต้องสร้างความชัดเจน สภาพตลาดธุรกิจบริการ EDS รวมทั้งประเมินผลกระทบเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีดังกล่าว ดังนี้
 - 1.2.1 ในกรอบการเจรจาแบบพหุภาคีและทวิภาคี ยังไม่มีข้อตกลงอย่างชัดเจนของนิยามการให้บริการจัดส่งด่วน (EDS) ที่ควรนำมาเป็นเกณฑ์พิจารณาเพื่อเปิดตลาดอย่างเสรีของทุกประเทศ ซึ่งเมื่อพิจารณานิยามการให้บริการ EDS ขององค์การการค้าโลก และประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า ธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (EDS) จะครอบคลุมทั้งกิจกรรมการสื่อสาร ขนส่ง และโลจิสติกส์อื่นๆ ด้วย เช่น การจัดการสินค้าคงคลัง การให้บริการบรรจุภัณฑ์ การขนส่งสินค้าและพัสดุด่วน การให้บริการคลังสินค้า บริการสนับสนุนและ

บริการเกี่ยวเนื่องกับการจัดส่งด่วน เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้ประกอบการในวงกว้าง

- 1.2.2 สภาพตลาดธุรกิจบริการจัดส่งด่วนของไทย โดยเฉพาะในธุรกิจด้านไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ พบว่า สามารถแบ่งออกเป็น 2 ตลาด ได้แก่

- (1) **ธุรกิจไปรษณีย์ภัณฑ์** ซึ่งให้บริการจัดส่งจดหมายและไปรษณียบัตรที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 2 กิโลกรัม ปัจจุบันมีผู้ให้บริการ 3 กลุ่ม ได้แก่ (1.1) **บริษัทไปรษณีย์ไทย** ซึ่งมีที่ทำการไปรษณีย์ 1,194 แห่ง ดำเนินการตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477 มาตรา 5, 6 ซึ่งได้ให้อำนาจ บ.ไปรษณีย์ไทย มีสิทธิขาดในการดำเนินงานแต่เพียงผู้เดียว (1.2) **หน่วยงานส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชน** ซึ่งได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกิจการไปรษณีย์ให้สามารถดำเนินการให้บริการร่วมกับ บ.ไปรษณีย์ไทย ใน 2 รูปแบบ คือ ที่ทำการไปรษณีย์อนุญาต (ปณอ.) จำนวน 3,311 ราย ส่วนใหญ่เปิดดำเนินการในพื้นที่ห่างไกลแบบไม่แสวงหากำไร และร้านไปรษณีย์ไทย (ปณร.) และเคาน์เตอร์บริการไปรษณีย์ จำนวนประมาณ 100 ราย ส่วนใหญ่เปิดดำเนินการในเขตเมืองและชุมชนเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน และ (1.3) **บริษัทเอกชนที่ถือหุ้นโดยบริษัทข้ามชาติหลายราย** ได้เข้ามาดำเนินการรับส่งจดหมายระหว่างประเทศและภายในประเทศไทยเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้วแต่ยังไม่สามารถประกอบการได้โดยตรง เช่น DHL, FedEx, TNT, UPS เป็นต้น โดยเสียค่าปรับตามมาตรา 62 และ 63 ของ พ.ร.บ.ไปรษณีย์ ให้กับกรมศุลกากรและ บ.ไปรษณีย์ไทย ในอัตราประมาณ 25-67 บาทต่อฉบับขึ้นอยู่กับน้ำหนักไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งปัจจุบัน บ.ไปรษณีย์ไทย ได้จัดเก็บค่าปรับประมาณปีละ 60 ล้านบาท (เฉพาะขาเข้าจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยเท่านั้น)
- (2) **ธุรกิจพัสดุภัณฑ์** ซึ่งให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์ที่มีน้ำหนักมากกว่า 2 กิโลกรัม ปัจจุบันผู้ประกอบการไทยและต่างชาติดำเนินกิจการในลักษณะที่มีการแข่งขันอย่างเสรี อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินกิจการของบริษัทต่างชาติ (ซึ่งปัจจุบันมีผู้ถือหุ้นไทยเป็นตัวแทน Nominee) ยังคงต้องเป็นไปตามข้อกำหนดภายใต้กฎหมายเฉพาะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พ.ร.บ.การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. กรมศุลกากร พ.ศ. 2469 เป็นต้น

- 1.2.3 ผลกระทบเบื้องต้นจากการเปิดเสรีบริการดังกล่าว คาดว่าผู้ใช้บริการจะมีทางเลือกและความหลากหลายของบริการมากขึ้น รวมทั้งได้รับบริการที่มีคุณภาพเพิ่มขึ้นด้วย แต่ผลประโยชน์ดังกล่าวอาจกระจุกตัวอยู่บนเฉพาะเส้นทางหลัก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าค่อนข้างสูงและมีความสามารถในการทำกำไร สำหรับกลุ่มผู้ประกอบการไทยที่มีขนาดเล็กซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรง ได้แก่ ผู้ให้บริการจัดส่งไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เกี่ยวเนื่องอื่นๆ ดังนั้น จำเป็นต้องศึกษาและวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมและยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการไทยเหล่านี้ ทั้งนี้ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมจากการเปิดเสรีธุรกิจ EDS จะสนับสนุนให้ธุรกิจบริการภายในประเทศขยายตัวขึ้นในภาพรวม ซึ่งจะส่งผลกระทบให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ รวมทั้งเพิ่มระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและการค้าของไทยเนื่องจากมีบริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นส่วนสนับสนุน

- 1.2.4 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมในธุรกิจดังกล่าว โดยควรทำการศึกษาเพื่อประเมินสภาพตลาด ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งโครงสร้างกฎหมายที่เกี่ยวข้องในรายละเอียด เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการกำหนดท่าทีของประเทศไทยสำหรับการเจรจาการค้าระหว่างประเทศในอนาคต รวมทั้งจัดทำแผนการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากสภาพการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น โดยมีเป้าหมายสำคัญให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันในตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างประโยชน์ให้กับผู้ใช้บริการ

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 ธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (EDS) นั้นไม่ได้จำกัดอยู่ในกิจกรรมการจัดส่งไปรษณีย์ภัณฑ์เพียงอย่างเดียว แต่จากคำนิยามโดยหน่วยงานต่างประเทศยังครอบคลุมถึงบริการขนส่งทั้งพัสดุภัณฑ์ และสินค้า รวมทั้งบริการเกี่ยวเนื่องอื่นๆด้วย ซึ่งตลาดภาคบริการเหล่านี้มีแนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าตลาดสูงมากในช่วงที่ผ่านมา นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้รับแรงกดดันเป็นระยะๆให้มีการเริ่มเจรจาเปิดเสรีสาขาบริการดังกล่าวจากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบการเจรจาขององค์การการค้าโลก (WTO) และกรอบความร่วมมือเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นต้น
- 2.2 ผู้แทนกระทรวงคมนาคมชี้แจงว่าธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (EDS) น่าจะแตกต่างจากบริการไปรษณีย์ด่วน (Express Mail Service: EMS) ธุรกิจดังกล่าวเป็นบริการต่อเนื่องจากการขนส่งทางอากาศที่ผู้ให้บริการขยายบริการของตนในลักษณะ door-to-door (ตัวอย่างผู้ให้บริการในปัจจุบัน เช่น DHL, Federal Express, TNT, UPS) โดยในการบริการดังกล่าว ผู้ขนส่งจะมีฐานการให้บริการจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและจ้างผู้ประกอบการภายในประเทศดำเนินการขนส่งจากสถานที่ต้นทางมายังท่าอากาศยาน หรือจากท่าอากาศยานไปยังสถานที่ปลายทาง การตีความว่าการให้บริการดังกล่าวเป็นบริการไปรษณีย์ส่งผลให้ผู้ให้บริการต้องเสียค่าปรับตาม พ.ร.บ. ไปรษณีย์ ทั้งนี้ ในส่วนของกระทรวงคมนาคมมีการกำกับดูแลการขนส่งต่อเนื่องในลักษณะ door-to-door ตาม พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548
- 2.3 ตลาดบริการจัดส่งด่วนในประเทศไทยมีผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่หลายรายเข้ามาดำเนินการภายในประเทศอยู่แล้ว ซึ่งหากประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเจรจาเรื่องการเปิดเสรีภาคบริการในอนาคต ควรมีการศึกษาในรายละเอียดของสภาพการแข่งขันในตลาด และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในภาพรวม เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเจรจาระหว่างประเทศสามารถใช้ประโยชน์จากผลการศึกษาดังกล่าวในการกำหนดท่าทีการเปิดเสรีภาคบริการจัดส่งด่วนของประเทศไทยอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเห็นว่าในเบื้องต้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาแนวทางการเจรจาในลักษณะทวิภาคีซึ่งเป็นรูปแบบการเจรจาที่มีการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ต่างตอบแทน เพื่อรักษาประโยชน์ของประเทศไทยในภาพรวม และช่วยลดผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยภายในประเทศอีกด้วย
- 2.4 เนื่องจากธุรกิจบริการจัดส่งด่วนมีความเกี่ยวข้องกับทั้งกิจการไปรษณีย์ พักส่งภัณฑ์ และกิจกรรมการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปด้วย ซึ่งจำเป็นต้องศึกษาในรายละเอียดอย่างบูรณาการ ดังนั้น สศช. ควรเป็นหน่วยงานหลักและประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม เป็นต้น ในการดำเนินการศึกษาเรื่องดังกล่าว โดยเน้นหลักการสร้างให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้บริการภายในประเทศทั้งด้านประสิทธิภาพ

การขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากความรวดเร็วของบริการและต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการสร้างความพร้อมของธุรกิจภายในประเทศ และเป็นแนวทางประกอบการกำหนดท่าทีของประเทศไทยในการเจรจาเปิดเสรีภาคบริการในอนาคต ทั้งนี้ ควรศึกษารูปแบบการดำเนินงานของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย

3. มติที่ประชุม

มอบหมายให้ สศช. ประสานกับกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศึกษาโครงสร้างธุรกิจการจัดส่งด่วน (EDS) และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง สภาพการแข่งขันในภาพรวม กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีในสาขาบริการดังกล่าว เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดท่าทีการเจรจาและนโยบายการเปิดเสรีภาคบริการของประเทศไทยในอนาคต ทั้งนี้ ให้รายงานผลการศึกษาดังกล่าวเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณากายใน 6 เดือน

เลิกประชุมเวลา 15.30 น.

(นายดนุชา พิชยนันท์)
ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

ผู้จัดรายงานการประชุม

(นายชาญวิทย์ อมตะมาทชาติ)
รองเลขาธิการ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม