



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Board

Logistics รายงานความก้าวหน้า
Development การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา
Report ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

Volume 3 No.1
May 2008

ปีที่ 3 ฉบับที่ 1
พฤษภาคม 2551

คำนำ

รายงานความก้าวหน้าฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นสื่อกลางในการติดตามความก้าวหน้าและผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ โดยทางคณะผู้จัดทำได้พยายามรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ ต่างๆ ให้ได้มากและทันเวลาที่สุด เพื่อให้เกิดความถูกต้อง แม่นยำ และสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม หากมีข้อมูลบางส่วนที่อาจไม่ครบถ้วนในบางประเด็น คณะผู้จัดทำมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะรับข้อชี้แจงต่างๆ และจะดำเนินการประสานขอข้อมูลจากหน่วยงาน เพื่อปรับปรุงรายงานให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในฉบับต่อไป

อนึ่ง นอกเหนือจากการติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานแล้ว ในรายงานฉบับนี้ คณะผู้จัดทำยังได้เสนอข้อมูลความเคลื่อนไหวสำคัญต่างๆ ด้านโลจิสติกส์ ที่เกิดขึ้นในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ เพื่อสะท้อนพัฒนาการด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับโลกและภูมิภาค โดยคาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยทั้งในระดับมหภาคและจุลภาคให้มากที่สุด

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจะจัดทำรายงานความก้าวหน้าในฉบับต่อไป ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นไป

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมษายน 2551

สารบัญ

หน้า

บทนำ

ส่วนที่ 1 บทสรุปสำหรับผู้บริหาร 1-1

ส่วนที่ 2 สถานการณ์
และความเคลื่อนไหวสำคัญของโลจิสติกส์โลก 2-1

ส่วนที่ 3 ความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการ
ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย 3-1

1. ความเป็นมา 3-1

2. ภาพรวมผลการดำเนินงานที่สำคัญ 3-3

3. ความก้าวหน้าการดำเนินงาน
ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 3-5

4. สรุปสถานภาพและประเด็นที่ต้องเร่งผลักดัน 3-27

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการดำเนินการต่อไป 3-28

ส่วนที่ 4 ภาคผนวก: แผนงาน/โครงการ ประจำปี 2551 4-1
ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย

บทนำ

บทนำ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงในด้านเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญหลายประการ ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ เช่น แนวโน้มการค้าโลก การเคลื่อนไหวเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในภูมิภาค สถานการณ์ราคาน้ำมัน รวมทั้งการดำเนินการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีการเริ่มผลักดันยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติมาตั้งแต่ปลายปี 2546 โดยมีการจัดทำ **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553** ที่มีความชัดเจนและสมบูรณ์ ซึ่งผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2549 และต่อมาได้ปรับปรุงเป็น **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554** ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก ครม.เมื่อ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 โดยมีสาระสำคัญจำแนกเป็น 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

ทั้งนี้ ได้มีการตั้งคณะกรรมการระดับชาติเพื่อรับผิดชอบยุทธศาสตร์ คือ **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.)** (คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 90/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550) และได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2550 ไปเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 และที่ประชุมได้มีมติอนุมัติ **แผนปฏิบัติการ 4 แผน** ได้แก่ แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม แผนปฏิบัติการพัฒนาโลจิสติกส์การค้า แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ และแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูล

โลจิสติกส์ พร้อมทั้งให้**จัดตั้งคณะกรรมการ 4 คณะ** ทำหน้าที่บูรณาการงบประมาณ แผนงาน/โครงการ ในแต่ละด้าน

อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่ได้มีการเปลี่ยนรัฐบาลจากรัฐบาล พล.อ.สุรยุทธ์ จุลานนท์ มาสู่ รัฐบาล สมคิด สุนทรเวช กลไกต่างๆ ของภาครัฐ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นนั้น ก็ได้สิ้นสุดสถานะลง ซึ่งปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการ คบส. อยู่ระหว่างเตรียมการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่มีสถานะถาวร เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อนการพัฒนา ต่อไป

โดยสรุป ขณะนี้ประเทศไทยมี **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554** เป็นกรอบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสำหรับช่วงระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า และ **แผนปฏิบัติการ 5 แผน** เพิ่มจาก **แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รายสินค้าระยะเร่งด่วน ปี 2550** และปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำ **แผนปฏิบัติการด้านกำลังคน** เพื่อบูรณาการการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้เป็นเอกภาพทั้งภาครัฐและเอกชน

ในรายงานฉบับนี้ สศช. ได้ประมวลผลและรายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีสาระจำแนกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ **สถานการณ์และความเคลื่อนไหวสำคัญ ของโลจิสติกส์โลก** และ **รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย**

ส่วนที่ 1

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ส่วนที่ 1 บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

รายงานความก้าวหน้าฉบับนี้ มีสาระประกอบด้วย 4 ส่วนใหญ่ ได้แก่ รายงานความเคลื่อนไหวสำคัญของการพัฒนาโลจิสติกส์โลก ความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สรุปสถานการณ์และประเด็นที่ต้องเร่งผลักดัน และ ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการดำเนินการต่อไป

1. ความเคลื่อนไหวสำคัญของการพัฒนาโลจิสติกส์โลก

ธนาคารโลกได้ทำการศึกษาและจัดทำ **ดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (Logistics Performance Index: LPI)** ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยในปี 2551 ประเทศไทยได้ถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ 31 มีคะแนนเท่ากับ 3.31 จากคะแนนเต็ม 5.00 ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่อันดับที่ 1 คะแนน 4.19 มาเลเซียอยู่อันดับที่ 27 มีคะแนน 3.48 และเวียดนามอยู่อันดับที่ 53 มีคะแนนเท่ากับ 2.89 โดยปัจจัยที่ได้ถูกนำมาใช้เป็นตัวชี้วัดสำคัญ ได้แก่ พหิการศุลกากร (Customs) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International shipments) ชีตความสามารถให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics competence) การติดตามสถานะการส่งสินค้า (Tracking & Tracing) ต้นทุนโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic logistics costs) และการส่งมอบตรงเวลา (Timeliness)

ทิศทาง การลงทุน และธุรกิจโลจิสติกส์โลกสำคัญๆ ในปี 2550-2551 คือมีการย้ายฐานการผลิตระลอกที่ 2 ไปสู่พื้นที่ต่างๆ ทั่วโลก ที่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าโดยเปรียบเทียบเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย โดยมีลักษณะครอบคลุมกิจกรรมภายในห่วงโซ่อุปทานมากขึ้นเพื่อช่วงชิงความได้เปรียบในการแข่งขันจากการลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำที่สุด ได้แก่

- บริษัทลงทุนข้ามชาติสัญชาติฮ่องกง มาเก๊า เกาหลี สิงคโปร์ และไต้หวัน ได้ย้ายฐานการผลิตเข้าสู่ประเทศจีนเมื่อประมาณ 20 ปีก่อนหน้านี้ และปัจจุบันได้ย้ายสู่พื้นที่ต่างๆ ในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ประเทศจีนและเวียดนามได้จัดการสัมมนาสำคัญที่ประเทศเวียดนามเมื่อเดือนธันวาคม 2550 ที่ผ่านมา โดยได้มีข้อตกลงร่วมกันเพื่อเร่งการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบนระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) เชื่อมต่อระหว่าง 2 ประเทศ
- บริษัท ดี เอช แอล ได้ประกาศการจัดตั้งศูนย์การให้บริการ ดี เอช แอล เอ็กซ์เพรส (DHL Express North Asia Hub) ณ สนามบินระหว่างประเทศปุดง เมืองเซี่ยงไฮ้

- บริษัท ไอบีเอ็ม (IBM) ออสเตรเลีย ได้ประกาศแผนร่วมทุน 7 ปี กับ บริษัท เทลสตรา (Telstra) ซึ่งผลจากการตกลงในครั้งนี้ทำให้ บริษัท ไอบีเอ็ม (IBM) ขยายการดำเนินการครอบคลุมการดำเนินงานด้านโทรคมนาคมตลอดห่วงโซ่อุปทานของ บริษัท เทลสตรา (Telstra) ในประเทศออสเตรเลียทั้งหมด
- กลุ่มบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เรโน (Renault SA) ในประเทศฝรั่งเศส ได้ประกาศการจัดตั้งแผนกซัพพลายเชน แอนด์ โลจิสติกส์ (Supply Chain and Logistics Department)
- อียิปต์: ไชน่า ชิปปิง กรุ๊ป (China shipping Group) ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนดำเนินการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Container Terminal) ณ Egypt's Mediterranean port of Damietta มีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2552
- บริษัท อารามเอกซ์ (Aramex) ในดูไบได้เปิดตัว “บริการแก้ปัญหาห่วงโซ่อุปทาน” แบบใหม่ล่าสุดสำหรับธุรกิจแฟชั่นในตะวันออกกลาง ซึ่งการให้บริการนี้มีเป้าหมายครอบคลุมการขยายตัวขนาดใหญ่ของธุรกิจแฟชั่นในภูมิภาค

2. ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554

เมื่อครั้งที่ ครม. ได้มีมติอนุมัติ **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554** นั้น ได้อนุมัติ **แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้าระยะเร่งด่วน ปี 2550** พร้อมด้วย ซึ่งมีสาระสำคัญเพื่อมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้ายุทธศาสตร์บางประเภท ที่มีศักยภาพในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดยใช้ระบบรางและทางน้ำตามกลยุทธ์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) รวมทั้งสนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกเพื่อลดการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ ต่อมา ครม. ได้อนุมัติให้ตั้ง **คณะกรรมการระดับชาติ** ทำหน้าที่รับผิดชอบการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ คือ **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.)** ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 90/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 และได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2550 ไปเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 ซึ่งที่ประชุมได้มีมติอนุมัติแผนปฏิบัติการ 4 แผน ได้แก่ (1) **แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม** (กระทรวงอุตสาหกรรม) (2) **แผนปฏิบัติการพัฒนาโลจิสติกส์การค้า** (กระทรวงพาณิชย์) (3) **แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์** (กระทรวงการคลัง) และ (4) **แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ**

ข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ (สศช.) พร้อมทั้งให้จัดตั้งคณะกรรมการ 4 คณะ ทำหน้าที่บูรณาการงบประมาณ แผนงาน/โครงการ ในแต่ละด้าน

นอกจากนี้ ปัจจุบัน สศช. ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ อยู่ระหว่างจัดทำ **แผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์** เพื่อบูรณาการการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้เป็นเอกภาพ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) 2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) 3) การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) 4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ 5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) สรุปความก้าวหน้าการดำเนินงาน ดังนี้

2.1 ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement): ได้มีการจัดตั้ง **คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม** ที่มีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน และได้ประชุมครั้งที่ 1/2550 และมีมติให้ดำเนินการแก้ปัญหา ระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมอาหาร ซึ่งจะเป็นโครงการนำร่องอุตสาหกรรมแรกของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 7 ประเภท ขณะที่อุตสาหกรรมอื่นๆ จะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรเป็นสำคัญและพัฒนาเฉพาะในประเด็นที่เป็นปัญหาหลัก โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแผนบูรณาการแผนงาน/โครงการด้านโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเพื่อเสนอเข้ากระบวนการงบประมาณปี 2552 นอกจากนี้ ได้มีการ**ทำวิจัยร่วมแก้ปัญหาโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานวิจัยกับผู้ประกอบการ** โดยการสนับสนุนทุนวิจัยจาก สกว.ประมาณ 11 โครงการ รวมทั้ง ได้มีการ**ประกาศใช้ พ.ร.บ. มาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2550** (21 ธันวาคม 2550) ซึ่งเป็นการเตรียมการยกระดับมาตรฐานโลจิสติกส์จากแหล่งผลิต และจะส่งผลให้เกิดความตระหนักและปรับปรุงคุณภาพสินค้าเกษตรอย่างต่อเนื่องต่อไป

นอกจากนั้น กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ได้แต่งตั้ง**คณะทำงานสนับสนุนและผลักดันการใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของผลไม้ไทย** ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาและบริหารจัดการผลไม้ พ.ศ. 2550 โดยมีอธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเป็นประธานคณะทำงาน ผู้อำนวยการส่งเสริมวิศวกรรมเกษตร กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เป็นคณะทำงานและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา วางแผน และสนับสนุนผลักดัน รวมทั้งประสานเชื่อมโยงหน่วยงานและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์สามารถแก้ไขปัญหาผลไม้ทั้งระบบอย่างเป็นรูปธรรม

2.2 ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization): ภารกิจสำคัญในช่วงที่ผ่านมา คือ สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างรูปแบบ และส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนเป็นทางรางและทางน้ำ มีความก้าวหน้า ได้แก่

การดำเนินการตาม **แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รายสินค้าระยะเร่งด่วน ปี 2550** เพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดย รฟท. ได้เพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่งสำหรับสินค้าข้าว บริเวณจังหวัดนครราชสีมาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง (สถานีรถไฟบ้านเกะ/สถานีรถไฟกุดจิก) จาก 15 เป็น 30 เที่ยว/เดือน และสำหรับสินค้าน้ำตาลบริเวณจังหวัดขอนแก่นสู่ท่าเรือแหลมฉบัง (สถานีรถไฟท่าพระ) จาก 10 เป็น 30 เที่ยว/เดือน นอกจากนี้ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการตาม **โครงการเสริมความมั่นคงของทาง (Track Strengthening)** (ช่วงสถานีพิษณุโลก-บ้านด่าน / สถานีบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน-บ้านจิมพลี / สถานีชุมทางทุ่งสง-บ้านต้นโดน) สำหรับ **โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วง ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง** ยังอยู่ระหว่างดำเนินการจัดการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่นเดียวกับการ **จัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน** ที่ยังอยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาเช่นกัน อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2551 ส่วน **แคร่บรรทุก จำนวน 112 คัน** รฟท. ได้ลงนามจัดซื้อแล้วเสร็จและรอรับมอบเดือนกันยายน 2551 พร้อมนี้ รฟท. ได้เปิดรับสมัครนักเรียนขับรถไฟและโรงเรียนช่างซ่อมบำรุงรถไฟแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการสอน เพื่อเร่งจัดหาพนักงานขับรถไฟและช่างซ่อมบำรุงให้ทันต่อความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้

สำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. นั้น ให้มุ่งเน้นการทำสัญญา ระยะยาวกับภาคธุรกิจที่มีนโยบายราคาและข้อตกลงของคุณภาพการให้บริการที่ชัดเจน รวมทั้งให้เร่งผลักดัน การฟื้นฟูกิจการรถไฟไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว นอกจากนี้ ในด้านการพิจารณาความเหมาะสมเพื่อ **การสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในการจัดหาหัวรถจักรและแคร่เอง และให้ รฟท. บริหารจัดการการเดินรถ** นั้น ปัจจุบัน รฟท. ได้มีการตกลงเชิงธุรกิจกับภาคเอกชนบางรายเพื่อเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์จากทางถนนบริเวณจังหวัดสระบุรีมาเป็นขนส่งทางรถไฟแล้ว

นอกจากนี้ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2550 เห็นชอบในหลักการ **โครงการนำร่อง การพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ** ซึ่ง ครม. ได้กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องจัดทำ รายละเอียดการศึกษาความเหมาะสมและนำเสนอ ครม. พิจารณาเป็นรายโครงการ และมอบหมายให้ กระทรวงคมนาคมติดตามความคืบหน้าการดำเนินการและรายงานให้ ครม. ทราบเป็นระยะๆ ต่อไป

สำหรับการเพิ่มความสามารถให้บริการของท่าเรือ นั้น ปัจจุบัน (ปี 2550) ปริมาณสินค้าผ่านท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง เท่ากับ 4.6 ล้าน TEUs ซึ่งได้เปิดให้บริการท่าเรือระยะที่ 1 ทั้งหมดแล้ว ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 4 ล้าน TEUs สำหรับระยะที่ 2 ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 6.8 ล้าน TEUs นั้น กทท. ได้ให้บริการท่า C0, C1, C2 แล้วปลายเมื่อปี 2550 สำหรับท่า D1, D2, D3 จะเปิดให้บริการภายในปี 2554 สำหรับระยะที่ 3 ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 7.2 ล้าน TEUs อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายละเอียดการก่อสร้างและคาดว่าจะก่อสร้างในช่วงปี 2553-2557 และจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2558

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมของกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ สศช. ก็อยู่ระหว่างการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะครอบคลุมประเด็นการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันด้วย โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2551

2.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization): ได้มีการสนับสนุนการจัดหาเงินทุนให้กับผู้ประกอบการ โดย EXIM Bank ได้เปิดให้สินเชื่อกับ LSPs ไทย ที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและเปิดให้สินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder และได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับ TIFA และ TIFFA ในการปล่อยสินเชื่อให้กับสมาชิกของสมาคมทั้ง 2

นอกจากนี้ ได้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้า ที่มีปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน โดยมีการปฏิบัติงานสำคัญคือการเร่งพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ และส่งเสริมการใช้ประโยชน์เชิงการค้าจากเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic corridor) และกระทรวงพาณิชย์ร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างยกร่าง พ.ร.บ. เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

สำหรับการสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ นั้น สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติได้มีการหารือร่วมกับ สศช. และผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ เมื่อต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2551 เพื่อหาแนวทางในการสร้างนวัตกรรมร่วมกัน และได้ข้อสรุปร่วมกันเป็นโครงการนำร่อง 4 โครงการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างยกร่างข้อเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนทางการเงินจากสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติเพื่อดำเนินการต่อไป

2.4 ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement): มีจุดเน้นสำคัญคือการปรับปรุงกระบวนการเอกสารเพื่อการนำเข้าส่งออก และการเชื่อมต่อข้อมูลให้เป็น e-Logistics

ที่ผ่านมาได้ดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ (Single-Window e-Logistics: SWeL) โดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้ศึกษา Business Model ของ SWeL แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างประสานหน่วยงานภาครัฐ บูรณาการการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบ IT ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก โดยในปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ 2551) ได้จัดสรรงบประมาณจำนวน 263 ล้านบาท แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องแล้ว 11 กรม วงเงิน 175 ล้านบาท

นอกจากนี้ ยังเร่งผลักดันการพัฒนาศักยภาพและสร้างมาตรฐานรายการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ (Data Harmonization) เพื่อการปรับลดขั้นตอนให้มีประสิทธิภาพและรวดเร็วควบคู่กันไปด้วย และได้เร่งพัฒนาระบบรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Root CA) ซึ่งจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ช่วยลดและยกเลิกการใช้กระดาษของระบบ SWeL สำหรับการพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single Window e-Permission & Certification) เพื่อการนำเข้า-ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบของกรมศุลกากรกับระบบกลาง นั้น คณะทำงานของกรมศุลกากร ได้พิจารณารูปแบบโครงสร้างเพิ่มข้อมูลใบอนุญาตและเอกสารตอบกลับในรูปแบบ ebXML และนำระบบ e-Export และ e-Import มาให้บริการ รวมทั้งผลักดันการแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการยื่น Manifest ล่วงหน้า ตลอดจนได้เพิ่มการทำความตกลงกับธนาคารพาณิชย์ต่างๆ ในการจัดทำ e-Payment ด้วย

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออก (Single Window e-Certification) ให้เชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐที่ออกใบอนุญาต/รับรองสินค้านำเข้า-ส่งออก 8 แห่ง และบริหารศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อการให้บริการของ 15 หน่วยงาน ขณะที่ NECTEC ได้ส่งเสริมให้มีการใช้มาตรฐาน RosettaNet ในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการเชื่อมโยงข้อมูลแบบ B2B ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเชื่อมต่อกับระบบ SWeL โดยได้นำร่องใช้ในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และจะขยายผลการนำมามาตรฐาน RosettaNet ไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่นต่อไป

2.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building): เน้นกลุ่มเป้าหมายไปที่ทั้งผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการ พนักงานขับรถ และระบบการเรียนการสอน การฝึกอบรม รวมทั้งมาตรฐานแรงงาน

ในด้าน การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ นั้น ได้มีการสร้างความรู้ ความเข้าใจทางด้านโลจิสติกส์ (Public Awareness) ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบันมีผู้ประกอบการสนใจและเข้ารับ

การอบรมมากขึ้น รวมผู้ประกอบการที่ผ่านการอบรม ณ สิ้นปี 2550 กว่า 13,000 คน และในส่วนของดำเนินการพัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์ นั้น กรมพัฒนาฝีมือแรงงานได้ตั้งเป้าหมายการพัฒนากระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์แล้วเสร็จในปี 2553 จำนวน 232,650 คน โดยในปี 2550 ดำเนินการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้กับสถานประกอบการ 71 แห่ง จำนวน 11,583 คน และอยู่ระหว่างจัดทำมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา อยู่ระหว่างเตรียมการพัฒนามูลฐานครู/อาจารย์/นักศึกษา จำนวน 250 คน

สำหรับการผลิตนักศึกษาสาขาโลจิสติกส์ ในปี 2550 สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา ได้เปิดสอนหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ระดับปริญญาตรี 31 แห่ง รับนักศึกษาได้ 1,960 คน และจัดทำต้นแบบหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ 2 ด้าน คือ การจัดการและวิศวกรรม ปัจจุบันศูนย์ประสานงานวิจัยด้านการจัดการโซลูชันและโลจิสติกส์ได้สนับสนุนโครงการวิจัยด้านโลจิสติกส์แก่มหาวิทยาลัยแล้ว 13 โครงการ

ในด้านการพัฒนาขีดความสามารถ SMEs ด้านโลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจัดทำหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ 10 หลักสูตร จัดสัมมนาหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ 8 หลักสูตร 12 ครั้ง รวม 3,486 ราย และได้จัดทำคู่มือแนะแนวทางด้านโลจิสติกส์ 5 คู่มือ รวมทั้งจัดทำเว็บไซต์ www.ftilogistics.org เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่องค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ให้สถานประกอบการ

นอกจากนี้ สศช. ร่วมกับเครือข่ายความร่วมมือภาครัฐและเอกชนเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย จัดทำแบบจำลองประมาณการความต้องการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Total Demand) แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ได้แก่ กลุ่มผู้ผลิต ธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ พนักงานขับรถบรรทุก และพนักงานขับรถ Forklift และแบ่งตามระดับการปฏิบัติงาน ซึ่งจะเป็นแผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ ปี 2551-2552 ที่มีความครอบคลุมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม เพื่อพัฒนามูลฐานในปี 2552

สำหรับการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์อยู่ระหว่างจัดทำ แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ปี 2551-52 นอกจากนี้ เพื่อให้การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์มีความถูกต้องและสะท้อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สศช. จึงได้วางแผนปรับปรุงและพัฒนาระบบข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ทั้งในระดับภาพรวมและรายกิจกรรม ตามโครงการปรับปรุงข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ และอยู่ระหว่างเตรียมการประกาศตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในเดือนมิถุนายน 2551 สำหรับ การประกาศต้นทุนโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรมต่อยอดขาย กระทรวงอุตสาหกรรมอยู่ระหว่างดำเนินการยกร่างแบบสอบถามแก่กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ภายใน

ปีงบประมาณ 2551 นอกจากนี้ สำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow Survey) ทั่วประเทศ ในปี 2550 ของทุกไตรมาสแล้วเสร็จ และคาดว่าจะนำเสนอรายงานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ภายในเดือนกันยายน 2551

ในด้านการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ได้มีการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนภาครัฐซึ่งเป็นกลไกระดับชาติแล้วเสร็จ คือ **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.)** และได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 และต่อมาได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 4 คณะ ภายใต้ คปส. ทั้งนี้ สืบเนื่องจากการประชุมนายกรัฐมนตรีพบภาคเอกชน ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 นั้น สศช. ได้จัดตั้ง **สำนักงานประสานการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (สพส.)** โดยให้มีสถานที่ปฏิบัติงานอยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐในระดับปฏิบัติที่เกี่ยวข้องต่างๆ ก็ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน เพื่อทำหน้าที่ผลักดันการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เช่น คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์) คณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ National Single Window และคณะทำงานด้านเทคนิคและการออกแบบระบบงาน (กรมศุลกากร) คณะทำงานสนับสนุนและผลักดันการใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของผลไม้ไทย (กรมส่งเสริมการเกษตร) เป็นต้น **สำหรับกลไกการขับเคลื่อนภาคเอกชนนั้น** ปัจจุบันได้มีการก่อตั้งขึ้นหลายคณะ เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย) คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย) คณะทำงานพัฒนาระบบ Single Window e-Logistics (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย) คณะอนุกรรมการ Global Logistics & Trade Facilitation และคณะอนุกรรมการ International Trade and Capacity Building (สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย) คณะอนุกรรมการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) เป็นต้น

3. สรุปสถานการณ์และประเด็นที่ต้องเร่งผลักดัน

3.1 การดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ระดับเริ่มต้น หลายแผนงาน/โครงการยังอยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนั้น **จำเป็นต้องเร่งรัดการดำเนินโครงการ รวมทั้งการเบิกจ่ายงบประมาณสำหรับโครงการที่มีลำดับความสำคัญและผลกระทบต่อการพัฒนาสูง**

- 3.2** เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) รวมทั้งคณะอนุกรรมการภายใต้ คปส. ทั้ง 4 ชุด ได้หมดวาระลง **จึงจำเป็นต้องเร่งให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติอีกครั้ง และควรให้เป็นในรูปแบบของคณะกรรมการที่ถาวร** เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- 3.3** ในช่วงที่ผ่านมา สาระสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้มุ่งเน้นการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ สร้างระบบกลไกและระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนา ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงต่อไปจะต้องเพิ่มขอบเขตการพิจารณาเพื่อให้ครอบคลุมถึงประเด็นสำคัญ ดังนี้ **1) ในการบูรณาการยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์กับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการผลิต 2) การสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้บริบทของกลุ่มอนุภูมิภาค GMS และอาเซียน และ 3) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันที่ระดับห่วงโซ่อุปทาน**
- 4. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการดำเนินการต่อไป**
- 4.1** ให้ความสำคัญกับการติดตาม/รายงานผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดให้เกิดผลงานที่เป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของยุทธศาสตร์
- 4.2** ให้นำหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ทันตามกระบวนการงบประมาณแผ่นดินในปีงบประมาณ 2552 และในทุกๆ ปี โดยให้เป็นบูรณาการอย่างแท้จริง
- 4.3** เพื่อเป็นการสร้างความต่อเนื่องในงานขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย จึงควรเร่งรัดการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติเป็นการถาวรที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งสอดคล้องกับมติการประชุมนายกรัฐมนตรีพบภาคเอกชน ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 ที่ผ่านมา โดยเห็นควรมอบหมายให้ สศช. ซึ่งปฏิบัติหน้าที่เลขานุการเป็นเจ้าภาพดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
- 4.4** เร่งรัดการดำเนินโครงการและการจัดซื้อจัดจ้างที่มีลำดับความสำคัญสูง ได้แก่
- 4.4.1** เร่งรัดจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า พนักงานขับรถ และเตรียมความพร้อมเรื่อง การซ่อมบำรุงและการบริหารจัดการ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนของสินค้าข้าว น้ำตาล แป้งมัน

ลำปะหลัง ยางพารา และอื่นๆ ไปเป็นการขนส่งทางราง รวมทั้ง เร่งรัดการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

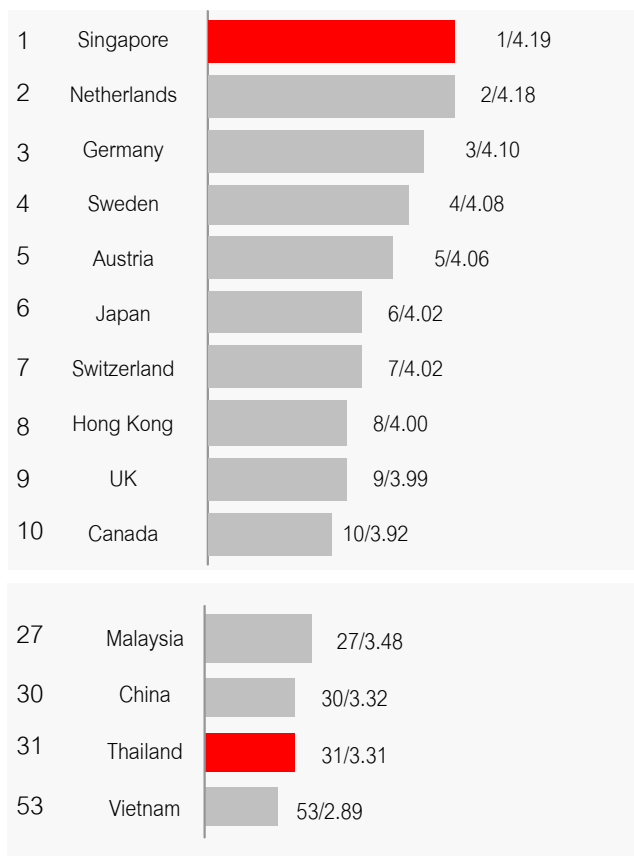
- 4.4.2 เร่งรัดการยกร่างกฎหมายเพื่อกำกับ ส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ไทย โดยให้มีการหารือร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมการรองรับการเปิดเสรีภาคบริการในอนาคตอันใกล้ โดยกระทรวงพาณิชย์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 4.4.3 เร่งรัดการดำเนินการจัดตั้ง National Single Window (NSW) เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ เพื่อนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์อย่างสมบูรณ์ รวมทั้ง สนับสนุนการพัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานและระบบสนับสนุนของหน่วยงาน (Back Office) ตลอดจนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพัฒนาระบบ Back-end Integration ของตนเองเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับระบบ NSW ให้แล้วเสร็จ นอกจากนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งปรับปรุงระบบเอกสารเพื่อนำเข้า-ส่งออก และระบบการให้บริการของตนให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ และกำหนดให้มีการใช้ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ในการอนุมัติหรือเซ็นใบรับรองของหน่วยงานต่างๆ ต่อไป
- 4.4.4 สนับสนุนให้สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนานวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- 4.4.5 เร่งรัดการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในภาคการผลิต ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พนักงานขับรถขนส่ง พัฒนาระบบมาตรฐานและหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพต่างๆ รวมทั้งผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการและสถานศึกษาในลักษณะสหกิจศึกษา
- 4.4.6 เร่งรัดการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ที่จำเป็น ทั้งในระดับชาติ ระดับอุตสาหกรรม และระดับสถานประกอบการ รวมทั้งสนับสนุนให้สถานประกอบการ SMEs ให้มีความสามารถในการวินิจฉัยและแก้ปัญหาด้านโลจิสติกส์ของตนเอง
- 4.4.7 ผลักดันให้ผู้ประกอบการในภูมิภาคเกิดความตื่นตัว มีความรู้และความเข้าใจในการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของตนเอง

ส่วนที่ 2

สถานการณ์และความเคลื่อนไหวสำคัญ
ของโลจิสติกส์โลก

ส่วนที่ 2 ความเคลื่อนไหวสำคัญของโลจิสติกส์โลก

1. ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่อันดับที่ 31 ของโลก: จากรายงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (the Logistics Performance Index and its Indicators 2007) ของธนาคารโลก¹ โดยการใช้ดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (Logistics Performance Index: LPI)² เพื่ออธิบายถึงความบกพร่องของห่วงโซ่อุปทานแต่ละจุด ทั้งในระดับจุลภาคและมหภาคนั้น พบว่าประเทศไทยมีคะแนนเท่ากับ 3.31 จากคะแนนเต็ม 5.00 และถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ 31



ทั้งนี้ ปัจจัยที่ได้ถูกนำมาใช้เป็น ตัวชี้วัดสำคัญ ได้แก่ **พิธีการศุลกากร (Customs)** **โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)** **การส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International shipments)** **ขีดความสามารถในการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics competence)** **การติดตามสถานะการส่งสินค้า (Tracking & Tracing)** **ต้นทุนโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic logistics costs)** และ **การส่งมอบตรงเวลา (Timeliness)**

ดังนั้น การใช้ดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัดในการประเมินดังกล่าวจะสนับสนุนให้กำหนดนโยบายสำคัญใน

Source: Connecting to compete: Trade logistics in the global economy, Logistics performance index and its indicators, the World Bank 2007

¹ Connecting to compete: Trade logistics in the global economy, Logistics performance index and its indicators, the World Bank 2007

² ดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (Logistics Performance Index: LPI) เป็นการอาศัยระบบคะแนนเต็ม 5 คะแนนในการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ด้านปริมาณและคุณภาพในระดับประเทศ ทั้งระหว่างประเทศพัฒนาแล้วกับประเทศที่กำลังพัฒนา หรือกระทั่งภายในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศพัฒนาแล้วด้วยตนเอง

ารพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพสูงสุด และจะเป็นสิ่งจำเป็นในการเชื่อมต่อประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาเข้ากับระบบเศรษฐกิจโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. การย้ายฐานการผลิตเพื่อลดต้นทุนระลอกที่ 2: ภายหลังจากปี 2530 ที่กลุ่มประเทศผู้ผลิตสินค้าส่งออกสู่ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้แก่ ฮองกง มาเก๊า เกาหลี สิงคโปร์ และไต้หวัน เป็นสินค้าประเภทสิ่งทอ เสื้อผ้า รองเท้า และของเล่นเด็ก ได้ย้ายฐานการผลิตระลอกแรกเข้าสู่ China's export zones บริเวณมณฑลกว่างตง เซี่ยงไฮ้ และเทียนจิน เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำที่สุด



ปัจจุบัน (2550) การย้ายฐานการผลิตระลอกที่ 2 ไปสู่พื้นที่ต่างๆ ทั่วโลก ได้เกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย ทั้งนี้

Wall Street Journal ได้ระบุว่ากว่า 6,000 จาก 70,000 โรงงานสัญชาติฮองกงที่มีฐานการผลิตอยู่ในบริเวณสามเหลี่ยมที่ราบลุ่มแม่น้ำของประเทศจีน (Pearl River Delta) กำลังจะปิดกิจการลงในปี 2551 เนื่องจากต้นทุน

การผลิตในพื้นที่ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นค่าครองชีพ ค่าจ้าง การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม การบังคับใช้กฎหมายแรงงานที่ครอบคลุมสวัสดิการต่างๆ การกำกับดูแลทางด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการที่ค่าเงินหยวนแข็งค่าขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับเหรียญสหรัฐฯ ส่วนโรงงานอื่นๆ ก็มีแนวโน้มที่จะย้ายฐานการผลิตไปยังพื้นที่อื่นๆ ที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่า เช่น ประเทศจีนตอนบน ตอนใต้ของประเทศไทย เวียดนาม อินโดนีเซีย บังกลาเทศ หรือในกลุ่มประเทศอาเซียนอื่นๆ

3. ทิศทาง การลงทุน และธุรกิจโลจิสติกส์โลก ในช่วงปี 2550-2551 ยังคงมุ่งไปที่การร่วมทุนและขยายธุรกิจให้มีความครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งกำลังเกิดขึ้นทั้งในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาและพัฒนาแล้ว³: เช่น ผลการสัมมนาเรื่องการใช้ประโยชน์

³ Development: Regional and global supply chain news update, *Supply Chain Asia Magazine*, January/February 2008

จากกระเปาะเศรษฐกิจ ณ ประเทศเวียดนาม เมื่อเดือนธันวาคม 2550 ที่ผ่านมา **ประเทศจีนและเวียดนาม** ได้มีข้อตกลงร่วมกันเพื่อเร่งการก่อสร้างทางด่วน ทางรถไฟ ท่าเรือ และระบบโทรคมนาคม และเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบนระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) เชื่อมต่อระหว่าง 2 ประเทศ **บริษัท ดี เอช แอล (ประเทศจีน)** ได้ประกาศการจัดตั้งศูนย์การให้บริการ ดี เอช แอล เอ็กซ์เพรส (DHL Express North Asia Hub) ณ สนามบินระหว่างประเทศปุดง เมืองเซี่ยงไฮ้ ด้วยเงินลงทุนกว่า 175 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งสามารถให้บริการที่มีระดับการให้บริการสูงขึ้นสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างเอเชียกับอเมริกาและยุโรป **บริษัท ไอบีเอ็ม (IBM) (ออสเตรเลีย)** ได้ประกาศแผนร่วมทุน 7 ปี กับ บริษัท เทลสตรา (Telstra) ซึ่งนับเป็นการขยายห่วงโซ่อุปทานของบริษัทจากการ outsourcing ซึ่งผลจากการตกลงในครั้งนี้ทำให้ บริษัท ไอบีเอ็ม (IBM) ขยายการดำเนินการครอบคลุมการดำเนินงานด้านโทรคมนาคมตลอดห่วงโซ่อุปทานของ บริษัท เทลสตรา (Telstra) ในประเทศออสเตรเลียทั้งหมด **กลุ่มบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เรโน (Renault SA) ในประเทศฝรั่งเศส** ได้ประกาศการจัดตั้งแผนกซัพพลายเชน แอนด์ โลจิสติกส์ (Supply Chain and Logistics Department) รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการภาคการผลิตและการขนส่ง **ไชน่า ชิปปิง กรุ๊ป (China Shipping Group) ในประเทศอียิปต์** ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโดยจะถือหุ้นประมาณร้อยละ 20 ในการดำเนินการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Container Terminal) ณ Egypt's Mediterranean port of Damietta ด้วยวงเงินลงทุนกว่า 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2552 และ **บริษัท อาราเมกซ์ (Aramex) (ดูไบ)** เปิดตัว “บริการแก้ปัญหาห่วงโซ่อุปทาน” แบบใหม่ล่าสุดสำหรับธุรกิจแฟชั่นในตะวันออกกลาง ซึ่งการให้บริการนี้มีเป้าหมายครอบคลุมการขยายตัวขนาดใหญ่ของธุรกิจแฟชั่นในภูมิภาค ที่คาดว่าจะเพียงแค่นี้ดูไบก็จะมีมูลค่าถึงกว่า 7.35 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2552 เป็นต้น

ส่วนที่ 3

ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

ส่วนที่ 3 ความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1. ความเป็นมา

ในระยะ 3-4 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทย ทั้งภาครัฐ เอกชน และนักวิชาการ ตลอดจนภาคส่วนระหว่างประเทศได้ตระหนักถึงความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ในฐานะที่เป็นส่วนสำคัญสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และได้มีความพยายามร่วมกันที่จะดำเนินการพัฒนาระบบดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ จากการพยายามกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงในด้านเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญหลายประการ ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ เช่น แนวโน้มการค้าโลก การเคลื่อนไหวเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในภูมิภาค สถานการณ์ราคาน้ำมัน รวมทั้งการดำเนินการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้เป็นแกนกลางประสานทุกภาคส่วน เพื่อดูแลและรับผิดชอบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จึงได้ยกร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยและผลักดันไปสู่การปฏิบัติมาตั้งแต่ปลายปี 2546 และสามารถพัฒนาต่อมาเป็น **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553** ที่มีความชัดเจนและสมบูรณ์ และได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2549

ทั้งนี้ ต่อมาเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 “**แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553**” ก็ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี (ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554” เมื่อครั้งนำเสนอ ครม.) โดยมีสาระสำคัญได้แก่ **วิสัยทัศน์** คือ มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และมี **วัตถุประสงค์หลัก** ได้แก่ 1) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และ 2) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยสาระสำคัญของยุทธศาสตร์สามารถจำแนกเป็น 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ได้แก่

- 1.1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
- 1.2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)
- 1.3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)
- 1.4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
- 1.5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)



นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติเพื่อรับผิดชอบการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 90/2550 ลงวันที่ 3 มีนาคม 2550 เรื่อง **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.)** และต่อมาได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 4 คณะ ทำหน้าที่รับผิดชอบการขับเคลื่อนในรายยุทธศาสตร์ ต่อไป

2. ภาพรวมผลการดำเนินงานที่สำคัญ

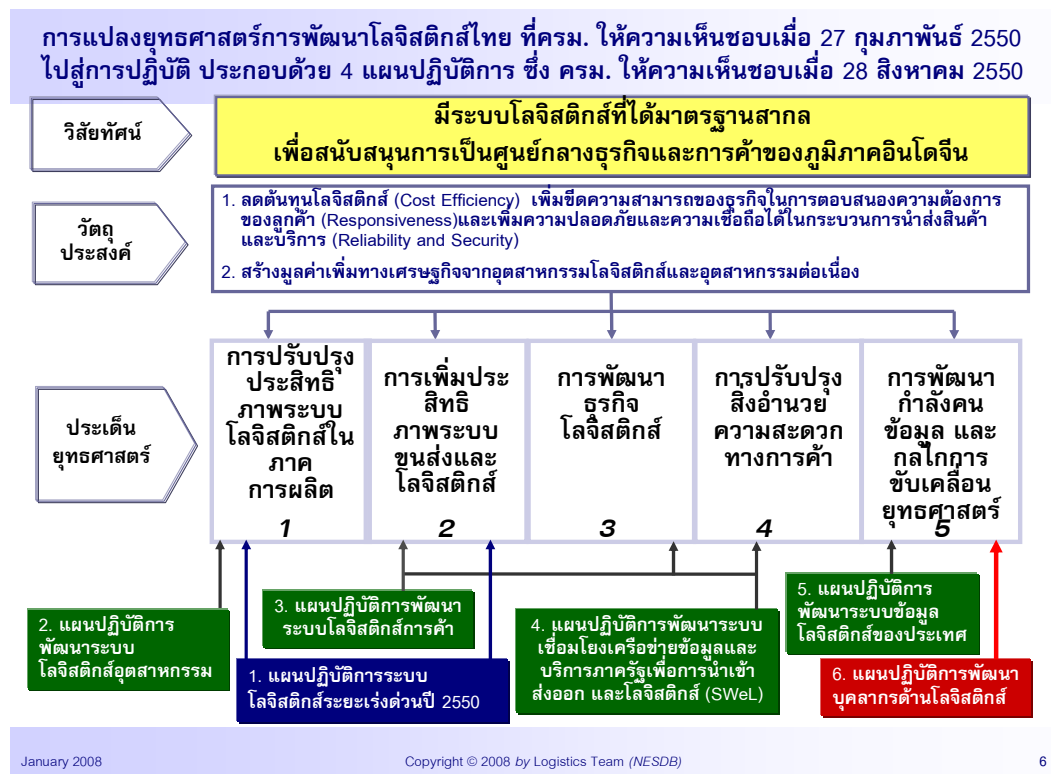
2.1 มีการอนุมัติ **แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์รายสินค้าระยะเร่งด่วน ปี 2550** เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ซึ่งมีสาระสำคัญเพื่อมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ยุทธศาสตร์บางประเภท ได้แก่ ข้าว อ้อย/น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก ด้วยระบบรางและทางน้ำ เพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) รวมทั้งสนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกเพื่อลดการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ

2.2 มีการแต่งตั้ง **คณะกรรมการระดับชาติ** เพื่อรับผิดชอบการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ คือ **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.)** (คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 90/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550) และได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2550 ไปเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 และที่ประชุมได้มีมติให้มิอนุมัติ แผนปฏิบัติการ 4 แผน ได้แก่ (1) แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (2) แผนปฏิบัติการพัฒนาโลจิสติกส์การค้า (3) แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ และ (4) แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ พร้อมทั้งให้จัดตั้งคณะอนุกรรมการ 4 คณะ ปฏิบัติการ ภายใต้ คบส. ทำหน้าที่บูรณาการงบประมาณ แผนงาน/โครงการ ในแต่ละด้าน คือ (1) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (กระทรวงอุตสาหกรรม) (2) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้า (กระทรวงพาณิชย์) (3) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (กระทรวงการคลัง) (4) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ (สศช.)

อย่างไรก็ตาม **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.)** ดังกล่าวได้สิ้นสุดสภาพลง ตามการหมดอายุของรัฐบาล พล.อ.สุรยุทธ์ จุลานนท์ ส่งผลให้คณะอนุกรรมการภายใต้ คบส. ทั้ง 4 คณะนั้นสิ้นสุดสภาพตามไปด้วย ทั้งนี้ ในปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ 2551) สศช. อยู่ระหว่างการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นอีกครั้ง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อไป

2.3 **จากการดำเนินการอย่างต่อเนื่องของรัฐบาลข้างต้น** ส่งผลให้ในปัจจุบันประเทศไทยมี **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554** ที่สามารถใช้เป็นกรอบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสำหรับช่วงระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า และ

แผนปฏิบัติการ 5 แผน ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว นอกจากนี้ ปัจจุบัน สศช. ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ อยู่ระหว่างจัดทำ **แผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์** เพื่อบูรณาการแผนงาน /โครงการ /และกิจกรรมเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เป็นเอกภาพ ทั้งภาครัฐและเอกชน



2.4 ปัจจุบันมีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย **ประมาณ 78 โครงการ คิดเป็นวงเงินงบประมาณประจำปี 2550 รวมทั้งสิ้น 4,882.02 ล้านบาท** โดยมีการเบิกจ่ายแล้ว 380.35 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8 (รายงาน ณ ตุลาคม 2550)

3. ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการดำเนินมาอย่างต่อเนื่องตลอด 3 ปีที่ผ่านมา และแม้ว่าจะมีการปรับยุทธศาสตร์ไปบ้างตามปัจจัยต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ในภาพรวมแล้วสาระสำคัญของแผนยุทธศาสตร์ยังคงเป็นไปตามแนวหลักการเดิม ทั้งนี้ สามารถสรุปสาระสำคัญและผลการดำเนินงานจำแนกตาม 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

3.1 **ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement):** การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตของไทยยังขาดประสิทธิภาพที่เชื่อมโยงตลอดทั้ง supply chain ทั้งจากภาคเกษตรที่เป็นแหล่งวัตถุดิบ การแปรรูป และการกระจายสินค้าและบริการไปยังลูกค้าปลายทาง ในช่วงที่ผ่านมาจึงมุ่งเน้นการแก้ปัญหาระบบโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานเป็นหลัก สรุปผลการดำเนินงานได้ ดังนี้

3.1.1 **แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม** โดยมี ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน ประกอบด้วยอนุกรรมการจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ประชุมครั้งที่ 1/2550 และมีมติให้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการที่ได้รับอนุมัติ คือ เน้นแก้ปัญหาระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมายหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมเซรามิก หัตถอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ โดยที่ประชุมมีมติให้เลือกอุตสาหกรรมอาหารเป็นอุตสาหกรรมแรกที่จะดำเนินการปรับปรุงและสร้างความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ทุกขั้นตอนตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ขณะที่อุตสาหกรรมอื่นๆ จะเริ่มการดำเนินการเฉพาะในบางประเด็นที่กำลังเป็นปัญหาสำคัญภายในห่วงโซ่อุปทาน และมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรเป็นสำคัญ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแผนบูรณาการแผนงาน/โครงการด้านโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเพื่อเสนอเข้ากระบวนการงบประมาณปี 2552

3.1.2 **พัฒนาระบบโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายสำคัญ** ได้แก่

- 1) แผนพัฒนา**เครือข่ายการขนส่งผลิตภัณฑ์หลัก**เพื่อสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมหลัก โดยพิจารณาความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ตั้งแต่การนำเข้าแร่เหล็ก ณ ท่าเรือท่าลึกลงบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การขนส่งเข้าโรงงาน และการขนส่งไปสู่อุตสาหกรรมต่อเนื่อง ทั้งนี้ ได้มีการจัดสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2 ไปเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2550 และจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แล้วเสร็จ นอกจากนี้ ยังได้มีการเตรียมดำเนินโครงการพัฒนา**ผลิตภาพการผลิตและระบบโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมเหล็ก**ประจำปีงบประมาณ 2551 ภายใต้แผนแม่บท

Productivity ซึ่งเป็นการจัดทำระบบและจัดทำฐานข้อมูลต่างๆ และพัฒนาระบบเชื่อมโยงกลางเพื่อ**พัฒนาบุคลากร**ทั้งในอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมต่อเนื่องให้มีความรู้และชำนาญการด้านห่วงโซ่อุปทานและการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจะเป็นการขยายผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมหลักอย่างต่อเนื่องต่อไป **สำหรับโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอุตสาหกรรมพื้นฐาน** ของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนา**ระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเซรามิก** ขณะนี้อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลกลุ่มเป้าหมาย ศึกษาข้อมูลสนาม สัมภาษณ์เก็บข้อมูลเชิงลึก และวิเคราะห์กระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเซรามิก เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขเบื้องต้น

- 3.1.3 **พัฒนาการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ดีในการส่งออก (Best Practice)** ซึ่งเป็นการดำเนินการร่วมกันระหว่าง กระทรวงพาณิชย์กับบริษัทและโรงงานที่เข้าร่วมโครงการ โดยได้ดำเนินการจัดสัมมนาในพื้นที่เขตภูมิภาคต่างๆ เพื่อเพิ่มช่องทางการตลาดและให้เกิดการบริหารจัดการที่ดีที่สุดของแต่ละบริษัท ซึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2549 และจะดำเนินการต่อไปในปี 2551 และ 2552 สำหรับการพัฒนาองค์ความรู้ผู้ประกอบการภูมิภาค สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ร่วมกับหอการค้า 75 จังหวัด ดำเนินโครงการพัฒนาองค์ความรู้ผู้ประกอบการภูมิภาค พร้อมนำชมตัวอย่างจริงที่เป็น Best Practice ในการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปประยุกต์ใช้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ โดยได้เริ่มต้นดำเนินโครงการนำร่องไปแล้วใน 2 ภูมิภาค คือ ภาคเหนือ (เชียงราย) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขอนแก่น) มีผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการกว่า 300 ราย และจะมีการดำเนินโครงการในภูมิภาคอื่นๆ อย่างต่อเนื่องต่อไป นอกจากนี้ กระทรวงอุตสาหกรรมโดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมอยู่ระหว่างเตรียมการพิจารณาอบรมรางวัลอุตสาหกรรมดีเด่นประเภทการจัดการโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการประชุมคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ทั้งนี้ จะเริ่มให้มีการดำเนินการครั้งแรกในปี 2552 นี้
- 3.1.4 **วิจัยร่วมแก้ปัญหาโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานวิจัยกับผู้ประกอบการ** โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ให้ทุนสนับสนุนการวิจัย

13 งาน วงเงินรวมประมาณ 40 ล้านบาท ตามโครงการวิจัยด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (Thai VCML) ทั้งในภาคการผลิตและบริการ รวมทั้งการที่ บริษัทน้ำตาลมิตรผล ได้นำผลงานการศึกษาโครงการพัฒนาโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย ของสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล ซึ่งได้ทำการศึกษาในปีงบประมาณ 2549 บางส่วนมาปรับใช้ในการรวมกลุ่มชาวไร่อ้อย จัดคิวการตัดอ้อยเก็บเกี่ยว และขนส่งเข้าโรงงาน ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาและดำเนินการเพื่อเป็นต้นแบบ

3.1.5 **พัฒนาระบบตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้า (Traceability)** มีงานศึกษาเพื่อปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตรเพื่อให้สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ ได้แก่โครงการศึกษาการยกระดับโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและผลไม้สด ของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร โครงการนำร่องการตรวจสอบย้อนกลับของข้าวโพดฝักอ่อน และโครงการความปลอดภัยอาหารด้านพืช ของกรมวิชาการเกษตร เป็นต้น

3.1.6 **เตรียมการยกระดับมาตรฐานโลจิสติกส์จากแหล่งผลิต** ซึ่งผลการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่ การประกาศใช้ พ.ร.บ. มาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2550 เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2550 ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความตระหนักและปรับปรุงคุณภาพสินค้าเกษตร เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ และเกิดการพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่องต่อไป

3.1.7 นอกจากนั้น กรมส่งเสริมการเกษตร ได้แต่งตั้ง**คณะทำงานสนับสนุนและผลักดันการใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของผลไม้ไทย** ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาและบริหารจัดการผลไม้ พ.ศ. 2550 โดยมีอธิบดีกรมส่งเสริมการเกษตรเป็นประธานคณะทำงาน ผู้อำนวยการกองส่งเสริมวิศวกรรมเกษตร กรมส่งเสริมการเกษตร เป็นคณะทำงานและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา วางแผน และสนับสนุนผลักดัน รวมทั้งประสานเชื่อมโยงหน่วยงานและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์สามารถแก้ไขปัญหาผลไม้ทั้งระบบอย่างเป็นรูปธรรม

3.2 **ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization):** ภารกิจสำคัญที่เร่งดำเนินการในช่วงที่ผ่านมา คือ การ

ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างรูปแบบ (Multi-Modal) และการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Modal-Shift) จากทางถนนให้เป็นระบบราง ทางน้ำ และทางสายฝั่ง มีความก้าวหน้า ดังนี้

3.2.1 **เร่งดำเนินการตามแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รายสินค้าระยะเร่งด่วน ปี 2550** ที่มีสาระสำคัญคือการสนับสนุนให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จาก 1) การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งทางระบบราง สำหรับสินค้าข้าว น้ำตาล และแป้งมันสำปะหลัง ในเส้นทางขอนแก่น-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) จากการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งทางระบบรางและสายฝั่ง สำหรับสินค้ายางพาราและเหล็ก ในเส้นทางสุราษฎร์ธานี-ท่าเรือแหลมฉบัง และ ประจวบคีรีขันธ์-ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งสามารถสรุปการดำเนินงานสำคัญ ดังนี้

- 1) รฟท. ได้เพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่งทางรางเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ (1) สำหรับสินค้าข้าวบริเวณจังหวัดนครราชสีมา เส้นทางสถานีรถไฟบ้านเกาะ/สถานีรถไฟกุดจิก-ท่าเรือแหลมฉบัง นั้น รฟท. ได้เพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่งทางรางจากเดิม 15 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน และ (2) สำหรับสินค้าน้ำตาล บริเวณจังหวัดขอนแก่น ในเส้นทางสถานีรถไฟท่าพระ-ท่าเรือแหลมฉบัง นั้น รฟท. ได้เพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่งสินค้าทางรางจากเดิม 10 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน ทั้งนี้ ได้เริ่มให้บริการตั้งแต่เดือนตุลาคม 2550
- 2) ปรับปรุงระบบรางตามโครงการเสริมความมั่นคงของทาง (Track Strengthening) ในเส้นทางช่วงสถานีพิษณุโลก-บ้านด่าน ช่วงสถานีบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน-บ้านจิมพลี และช่วงสถานีชุมทางทุ่งสง-บ้านต้นโดน ซึ่งขณะนี้ ได้ลงนามในสัญญาจ้างแล้วและอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง
- 3) สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง นั้น แม้ว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ 22 พฤษภาคม 2550 ให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนนี้ ผูกพันข้ามปี จากเดิมวงเงิน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลา 4 ปี (2547-2550) เป็นวงเงิน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี (2547-2553) แล้ว อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน (มกราคม 2551) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ยังอยู่ระหว่าง

ดำเนินการจัดการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างสายทาง (Chord Lines) 3 แห่งที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางแก่งคอย และชุมทางบ้านภาชี นั้น ก็ยังอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดให้เป็นไปตามสภาพของปัจจุบัน และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A

- 4) เร่งจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน เพิ่มเติม ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาโดยได้ส่งร่างสัญญาซื้อขายให้สำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอรับความเห็นชอบตั้งแต่ 29 มิถุนายน 2550 แล้ว แต่ยังไม่ได้รับทราบผลการพิจารณา อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2551
- 5) เร่งจัดหาพนักงานขับรถไฟและช่างซ่อมบำรุง เนื่องจากที่ผ่านมาไม่มีนโยบายเปิดรับและเปิดสอนพนักงานขับรถไฟ ดังนั้นช่างซ่อมบำรุงบางส่วนจึงถูกโยกย้ายไปปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวและเกิดความขาดแคลนเช่นกัน ในปัจจุบัน รฟท. ได้เปิดรับสมัครนักเรียนขับรถไฟและโรงเรียนช่างซ่อมบำรุงรถไฟเพิ่มเติมแล้ว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการสอน
- 6) เร่งแก้ปัญหาเรือขนส่งสินค้าในกรณีที่ไม่สามารถถอดสะพานนนทบุรี (สะพานนวพล) ได้ในช่วงของปี เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาความเหมาะสมในเบื้องต้นและการประเมินความคุ้มค่าการดำเนินงานของการยกหรือทุบสะพานนนทบุรีนั้น พบว่ามีความไม่คุ้มค่า อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้เอกชนผู้ให้บริการขนส่งทางเรือลำน้ำบางส่วนได้พยายามปรับตัวโดยการนำเทคโนโลยีเรือบรรทุกสินค้ารุ่นใหม่ ที่มีการออกแบบเรือให้สามารถสูบน้ำเข้าได้ท้องเรือมากขึ้นและแยกส่วนกันกับพื้นที่ที่ใช้บรรทุกสินค้า ซึ่งส่งผลให้เรือบรรทุกสินค้าลดลงประมาณร้อยละ 25 ในขณะที่มีต้นทุนเชื้อเพลิงที่ต่ำกว่า โดยได้ใช้เชื้อเพลิงในรูปแบบของ NGV ทดแทนการใช้ดีเซล ส่งผลให้ต้นทุนที่ลดลงต่อเนื่องต่ำกว่าและสามารถทดแทนปริมาณสินค้าที่ลดลงได้ ซึ่งจะเกิดความคุ้มค่าในการขนส่ง ทั้งนี้ ได้ประมาณการว่าภายใน

กลางปี 2551 จะมีเอกชนนำเรือดึงกล่าวเข้ามาใช้ขนส่งสินค้าประมาณ 24 ลำ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนต่ำกว่าร้อยละ 1 ของเรือให้บริการอยู่ทั้งหมด

3.2.2 **กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างดำเนินโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ** โดยเลือกสินค้าและเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการปรับปรุงระบบการขนส่งจากเดิมที่ใช้รถบรรทุกเป็นหลักมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟ เพื่อการส่งออกให้มากขึ้นรวม 2 เส้นทาง คือ 1) โครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งข้าวสาร แป้งมันสำปะหลัง และน้ำตาลทราย ทางรถไฟระหว่างจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) โครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งข้าวสารทางรถไฟระหว่างจังหวัดนครสวรรค์-สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง โดยกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ การเร่งปรับปรุงทางรถไฟและดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังท่าเรือแหลมฉบัง การจัดหารถจักร 5 คัน พร้อมแคร่บรรทุกสินค้าจำนวน 125 คัน การปรับปรุงขยายถนนเทศบาลทางเข้าย่านกองเก็บตู้สินค้า การพัฒนาลานขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟบริเวณพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการจัดตั้งโรงงานปรับปรุงคุณภาพข้าวบริเวณพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2550 โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องจัดทำรายละเอียดการศึกษาความเหมาะสมและนำเสนอ ครม. พิจารณาเป็นรายโครงการ โดยได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมติดตามความคืบหน้าการดำเนินการและรายงานให้ ครม. ทราบเป็นระยะๆ ต่อไป

3.2.3 **เร่งรัดการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท.** โดยได้มีการพิจารณาในประเด็นของการทำสัญญาระยะยาวกับภาคธุรกิจ โดยให้มีการกำหนดนโยบายราคาและข้อตกลงของคุณภาพการให้บริการที่ชัดเจน รวมทั้งให้เร่งผลักดันการฟื้นฟูกิจการรถไฟไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว นอกจากนี้ ในด้านการพิจารณาความเหมาะสมเพื่อ **การสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในการจัดหาหัวรถจักรและแคร่เอง และให้ รฟท. บริหารจัดการการเดินรถ** นั้น ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเป็นไปได้ในด้านกฎหมายของกระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงาน ได้แก่

คณะกรรมการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และคณะทำงานพัฒนาการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ที่เมืองค้ประกอบร่วมจากทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสนับสนุนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน และลดการใช้พลังงานของประเทศ โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ซึ่งผลจากการทำงานร่วมกันนั้น **ปัจจุบัน รฟท. ได้มีการตกลงเชิงธุรกิจกับภาคเอกชน บางรายเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์จากทางถนนบริเวณ จังหวัดสระบุรีมาเป็นขนส่งทางรถไฟ แล้ว**

3.2.4 **มุ่งพัฒนาประตูการค้าทางทะเล** โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง โดยได้เปิดให้บริการท่าเรือระยะที่ 1 ทั้งหมดแล้ว โดยท่าเรือ A0 ซึ่งเป็นท่าสุดท้ายของระยะที่ 1 ได้เปิดให้บริการตั้งแต่เดือนเมษายน 2550 ทั้งนี้ ท่าเรือระยะที่ 1 มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 4 ล้าน TEUs สำหรับระยะที่ 2 ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 6.8 ล้าน TEUs นั้น กทท. ได้ให้บริการท่า C0 และเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 สำหรับท่าเรือ C1, C2 ได้เปิดให้บริการเมื่อเดือนตุลาคม 2550 สำหรับ D1, D2, D3 จะเริ่มให้บริการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75% หรือภายใน 7 ปี นับจากวันที่สัญญาจะมีผลบังคับ (ประมาณตุลาคม 2554) สำหรับระยะที่ 3 ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 7.2 ล้าน TEUs อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายละเอียดการก่อสร้างและคาดว่าจะก่อสร้างในช่วงปี 2553-2557 และจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2558 ทั้งนี้ ในปี 2550 ที่ผ่านมา ปริมาณสินค้าผ่านท่าที่ทำเรือแหลมฉบัง เท่ากับ 4.6 ล้าน TEUs

นอกจากนี้ กทท. ได้มีการดำเนิน**โครงการพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port)** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย 4 งานสำคัญ ได้แก่ (1) การจัดหาระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management System: CTMS) แทนระบบเดิม ซึ่งอยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ครั้งที่ 2 (2) การพัฒนาระบบงานการให้บริการเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และ билค่าภาระต่างๆ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2551 (3) การติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (e-Gate) ซึ่งอยู่ระหว่างกา

จัดทำ TOR และ (4) การติดตั้งระบบการแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ ASI (Automatic Ship Identification) ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างโดยการประมูล e-Auction ทั้งนี้ ได้ขายเอกสารเมื่อ 29 ตุลาคม 2550 ยื่นเอกสารเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2550 และเปิดประมูลงานแล้วเมื่อ 29 พฤศจิกายน 2550

- 3.2.5 การหาข้อยุติเรื่องการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน นั้น ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมของกระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ตาม สศช. ก็ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการศึกษา “ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้” เพื่อศึกษาผลกระทบจากการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ที่เกี่ยวข้องในทุกด้าน (เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และท่องเที่ยว) ซึ่งจะครอบคลุมประเด็นการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันด้วย โดยเป็นโครงการที่จัดทำขึ้นเพื่อเตรียมการรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมภาคใต้ (Southern Seaboard) และได้รับความช่วยเหลือทางด้านวิชาการจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asia Development Bank) ทั้งนี้ ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นประธาน มีคณะกรรมการประกอบโดยตัวแทนภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะดำเนินการขับเคลื่อนผ่านทางคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติต่อไป โดยการดำเนินการที่ผ่านมาได้มีการลงพื้นที่เพื่อสำรวจภาคสนามร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของ ADB และ สศช. แล้ว 1 ครั้ง เมื่อประมาณปลายปี 2550 ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานการศึกษาขั้นต้น และรายงานฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤศจิกายน 2551

- 3.2.6 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชื่อมต่อเขตนิคมอุตสาหกรรมและประตูการค้า การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้ดำเนินการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมพร้อมท่าเรืออุตสาหกรรม โดยอยู่ระหว่างการรวบรวมรายชื่อและคัดเลือกเอกชนที่มีศักยภาพและติดต่อประสานงาน และปัจจุบัน บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ (ITD) และกลุ่ม บจก.ดับเบิลเอ ได้มีหนังสือแสดงความจำนงขอเข้าร่วมดำเนินงานพัฒนาท่าเรือบริเวณนิคมอุตสาหกรรมผาแดง จังหวัดระยองและที่นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ

- 3.2.7 การพัฒนาประตูการค้าทางอากาศ สำหรับการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รับผิดชอบการ

ก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี ซึ่งภายหลังจากที่ กรม. มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ให้ยกเลิกการ ดำเนินการค้าต่างตอบแทนและการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) กทพ. ได้ลง นามในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ กับบริษัท ชีโนไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอน สตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เมื่อ 14 มีนาคม 2550 ในวงเงิน 2,122 ล้านบาท รวม ภาษีมูลค่าเพิ่ม และได้เริ่มปฏิบัติงานเมื่อ 21 มีนาคม 2550 กำหนดสิ้นสุดสัญญา วันที่ 9 พฤศจิกายน 2551 รวมระยะเวลาปฏิบัติงาน 600 วัน ซึ่งปัจจุบัน (ตุลาคม 2550) ผลงานก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 27 เร็วกว่าเป้าหมายประมาณร้อยละ 16

- 3.2.8 **งานศึกษาวิจัยแผนการพัฒนาระบบขนส่งต่าง ๆ** เช่น โครงการศึกษาความ เหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน ของ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดส่งรายงานการศึกษาเบื้องต้น โครงการ ศึกษาแผนการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อ รองรับการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โครงการศึกษาวิเคราะห์ ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่าง เหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและ การขนส่งทางน้ำ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและ ระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ของสำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งคณะกรรมการกำกับการศึกษาเห็นชอบ รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 1 แล้วทั้ง 4 การศึกษา และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน เดือนตุลาคม 2551 สำหรับ 3 โครงการแรก และเดือนมกราคม 2552 สำหรับ โครงการที่ 4 นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างจัดทำโครงการศึกษาศูนย์ เปลี่ยนถ่านรูปแบบการขนส่งบริเวณเชียงแสน-เชียงของ และระบบขนส่งทางรถไฟ เพื่อให้เกิดช่องทางการขนส่งสู่ท่าเรือปากบารา ซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จปลายปี 2552

- 3.3 **ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization):** ธุรกิจ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยกำลังเผชิญการแข่งขันอย่างรุนแรงจากการรุกคืบของบริษัท ข้ามชาติ และประสบปัญหาขาดการเชื่อมโยงเครือข่าย (Network) และระบบบริหารจัดการ ที่ทันสมัย อย่างไรก็ตาม คาดว่าแนวโน้มการเติบโต LSPs ในประเทศไทยในอนาคตจะ ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อรองรับกับกระแสการค้าระหว่างประเทศและแนวโน้ม

การ outsource กิจกรรมโลจิสติกส์ที่จะเพิ่มขึ้น จึงจำเป็นต้องเร่งพัฒนาศักยภาพ LSPs ของไทยให้สามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติได้

3.3.1 **สนับสนุนการจัดหาเงินทุนให้กับผู้ประกอบการ** ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (EXIM Bank) ได้เปิดให้สินเชื่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder และต่อมาได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับ TAFA และ TIFFA เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ในการปล่อยสินเชื่อให้กับสมาชิกของสมาคมทั้ง 2 เพื่อใช้ในการขยายหรือปรับปรุงการให้บริการของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจคลังสินค้าระหว่างประเทศ และบริการสินเชื่อเพื่อพัฒนาห้องปฏิบัติการตรวจสอบและวิเคราะห์คุณภาพสินค้าส่งออก ซึ่งจะช่วยให้มีต้นทุนที่ต่ำพอที่จะสู้กับบริษัทต่างชาติได้

3.3.2 **จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้า** ที่มีปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ประกอบด้วยอนุกรรมการจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 และมีมติให้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการที่ได้รับอนุมัติ รวมทั้งให้เป็นเจ้าภาพในการเร่งพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ และส่งเสริม/เร่งรัดการใช้ประโยชน์เชิงการค้าจากเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic corridor) ที่เชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีนตอนใต้ (คุนหมิง) โดยการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้า เพิ่มศักยภาพการจัดการธุรกิจ รวมทั้งเร่งพัฒนาโครงข่ายการกระจายและความร่วมมือทางการค้า ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการประชุมคณะทำงานเพื่อเร่งรัดการใช้ประโยชน์จากเส้นทางทางการค้าทางถนน เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550 ที่ผ่านมานอกจากนี้ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบยุทธศาสตร์โลจิสติกส์การค้า ปี 2551-2554 ที่มีเป้าหมายหลักเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ภายในปีสุดท้ายของแผน (2554) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ยุทธศาสตร์ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของธุรกิจและเครือข่ายกระจายสินค้า และยุทธศาสตร์ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์สินค้า ยุทธศาสตร์แบบครบวงจร ได้แก่ ข้าว ผักและผลไม้

3.3.3 **พัฒนาผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์** กรมการประกันภัยได้พัฒนาประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าและธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยจัด

สัมมนา เรื่อง การส่งเสริมการประกันภัยสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้ ความรู้ ความเข้าใจ ให้คำปรึกษา และแนะนำการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับ การประกันภัย ให้สามารถนำการประกันภัยมาองรับความเสี่ยงที่เหมาะสมกับ สภาพความเสี่ยงของธุรกิจตนเอง ทั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากภาคส่วนต่างๆ กว่า 650 ราย อาทิ บริษัทประกันภัย ธนาकर สมาคมประกันวินาศภัย สมาคมนายหน้า ประกันภัย LSPs และกรมการประกันภัย เป็นต้น นอกจากนี้ การนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service: OSS) นิคมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล จังหวัดปัตตานี ซึ่งเป็น โครงการต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2547 ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างอาคารศูนย์บริการแล้ว เสร็จประมาณร้อยละ 40 อย่างไรก็ตาม ภาคเอกชนยังลังเลที่จะเข้ามาตั้งโรงงานใน พื้นที่ เนื่องจากปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

3.3.4 **สนับสนุนการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์** ได้มีการยกย่อง **พ.ร.บ. เพื่อ สนับสนุนและส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย** โดยกระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมการรองรับการเปิดเสรีทางการค้าสาขาการ ให้บริการในอีก 5 ปีข้างหน้า ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการหารือกับผู้ที่เกี่ยวข้องในวง กว้างและดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ต่อไป นอกจากนี้ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้ให้ทุนสนับสนุนแก่นักวิจัยจาก มหาวิทยาลัยบูรพาดำเนินการ**ศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขา บริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีภาคบริการ** ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการ ปรับแก้ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

3.3.5 **เร่งพัฒนาเครือข่ายธุรกิจขนส่งสินค้า** กรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้จัดอบรม / Workshop / ศึกษาดูงาน เพื่อกำหนดรูปแบบและแนวทางการสร้างเครือข่ายธุรกิจ ซึ่งมีผู้ประกอบการเข้าร่วมทั้งสิ้น 45 ราย และสามารถผ่านการอบรมรวม 33 ราย ทั้งนี้ ภายหลังจากการดำเนินการดังกล่าว ผู้เข้าร่วมโครงการจำนวน 30 ราย **ได้มีการ รวมตัวกันจัดตั้งเครือข่าย (Cluster) โดยจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัด ชื่อ บริษัท ไทย โลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด (TLA: Thai Logistics Alliance Co.,Ltd.)** เพื่อสามารถให้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างครบวงจรและเพิ่มศักยภาพการ แข่งขัน โดยธุรกิจการให้บริการหลัก ได้แก่ บริการขนส่งสินค้าทั้งในและต่างประเทศ บริการคลังสินค้า บริการตัวแทนออกของ และการวางแผนระบบโลจิสติกส์

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนิน**โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ปี 2551** ด้วย

- 3.3.6 **สนับสนุนการสร้างนวัตกรรมเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์** โดยในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2551 ได้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่าง สศช. สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (NIA: National Innovation Agency) ร่วมกับผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ เพื่อหาแนวทางในการสร้างนวัตกรรมร่วมกัน ทั้งนี้ ที่ประชุมได้เห็นชอบข้อเสนอโครงการ ได้แก่ การสร้างระบบบริหารจัดการ cross border fleet management สำหรับการขนส่งสินค้าในเส้นทาง EWE (East-West Economic Corridor) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และลดปัญหาการจราจรที่แออัด การพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการบริษัทร่วมทุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการบริการจัดการองค์กร การรวบรวมองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และนำเสนอผ่านระบบข้อมูล เพื่อเป็นแนวทางและผลักดันให้ผู้ประกอบการ LSPs ของไทย มีแนวทางในการพัฒนาตนเอง และการผลักดันให้มีการใช้ T-Box ซึ่งมหาวิทยาลัยบูรพาได้พัฒนามาจาก Active RFID สำหรับการติดตามรถขนส่ง ทดแทนการใช้อุปกรณ์ GPS ที่มีราคาแพงกว่า ทั้งนี้ คาดว่าสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (NIA) จะเร่งพัฒนาข้อเสนอโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จ และสามารถสนับสนุนงบประมาณได้ในช่วงเดือนเมษายน 2551

- 3.4 **ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement):** มีจุดเน้นสำคัญคือการปรับปรุงระบบและกระบวนการเอกสารเพื่อการนำเข้า-ส่งออก และการเร่งเชื่อมต่อข้อมูลให้เป็น e-Logistics

- 3.4.1 **พัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ (Single-Window e-Logistics: SWeL)** กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้รับอนุมัติงบประมาณตั้งแต่ปี 2549 จำนวน 263 ล้านบาท สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ ภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single Window e-Logistics: SWeL) ซึ่งปัจจุบันได้ทำการศึกษา Business Model แล้วเสร็จ และได้ประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อรวบรวมความต้องการการลงทุนพัฒนาระบบ IT ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก จัดทำเป็นแผนงานบูรณาการ และจะได้ดำเนินการจัดสรรงบประมาณให้แก่หน่วยงานต่างๆ

เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ ปัจจุบัน (มกราคม 2551) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารได้จัดสรรงบประมาณแก่งานหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องแล้ว 11 หน่วยงาน วงเงินประมาณ 175 ล้านบาท

3.4.2 **แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์** ที่มีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน ประกอบด้วยอนุกรรมการจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้ประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 และมีมติให้กรมศุลกากรเป็นเจ้าภาพดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ ภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single Window e-Logistics: SWeL หรือ National Single Window: NSW) มีหน้าที่พิจารณาความเหมาะสมในการจัดตั้งระบบ SWeL หรือ NSW ในด้านรูปแบบ ระยะเวลา แผนการลงทุน ลักษณะการดำเนินงาน ตลอดจนการบำรุงรักษาระบบ นอกจากนั้น ให้เร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำข้อเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อใช้จ่ายดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องจากกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2551 เพื่อให้ทันตามกระบวนการงบประมาณปี 2552

3.4.3 **พัฒนาความสอดคล้องและสร้างมาตรฐานรายการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ** (Data Harmonization หรือที่เรียกว่า Standardized Data Set: SDS) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกรมศุลกากร อยู่ระหว่างดำเนินการร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผลักดันการปรับลดขั้นตอนของหน่วยงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพและรวดเร็วควบคู่กันไปด้วย (Business Process Re-design) นอกจากนี้ ยังได้เร่งพัฒนาระบบ Root CA หรือกลไกเชื่อมโยงและยืนยันตัวตนระหว่างระบบของผู้ให้บริการรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์และให้มีการออกไปรับรอง ซึ่งจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยลดและยกเลิกการใช้กระดาษในลักษณะระบบศุลกากรไร้กระดาษ (Paperless custom) ในระบบ National Single Window e-Logistics โดยได้มีการประชุมรับรองรายงานการศึกษาขั้นต้นแล้ว เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2551 ที่ผ่านมา

- 3.4.4 พัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single Window e-Permission & Certification) เพื่อนำเข้า-ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบของกรมศุลกากรกับระบบกลาง กรมศุลกากรได้มีการประชุมคณะทำงานเพื่อพิจารณารูปแบบของโครงสร้างเพิ่มข้อมูลใบอนุญาตและเอกสารตอบกลับ (Response message) ในรูปแบบ ebXML และนำระบบ e-Export และ e-Import มาให้บริการในพิธีการศุลกากรเพื่อช่วยลดเวลาและขั้นตอนในการยื่นเอกสาร ผลักดันการแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการยื่น Manifest ล่วงหน้า จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) และให้บริการตรวจสอบเบ็ดเสร็จทีเดียว Single Stop Customs Inspection ภายใต้อนุภูมิภาคอินโดจีน (Greater Mekong Sub-region: GMS) รวมทั้งเพิ่มการทำความตกลงกับธนาคารพาณิชย์ต่างๆ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วและอำนวยความสะดวกให้กับผู้นำเข้าด้วยการชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนนำมาตราฐานต่างๆ ที่กำหนดโดยองค์การศุลกากรโลกมาใช้ เช่น ระบบพิกัดศุลกากร ราคา และการประเมินความเสี่ยง เป็นต้น
- 3.4.5 พัฒนาระบบบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออก (Single Window e-Certification) กรมส่งเสริมการส่งออกอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาเชื่อมโยงระบบกับหน่วยงานภาครัฐที่ออกใบอนุญาต/รับรองสินค้านำเข้า-ส่งออก 8 แห่ง และบริหารศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อการให้บริการของ 15 หน่วยงาน
- 3.4.6 ปรับลดเวลาที่ใช้กับงานเอกสารและการดำเนินการเพื่อการนำเข้าและส่งออก โดย สศช. ได้ดำเนินการทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องหารือกับเอกชนผู้ให้บริการ ประสานงาน และรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำเป้าหมายการปรับลดขั้นตอนและระยะเวลาให้บริการของแต่ละหน่วยงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการปรับลดเวลาที่ใช้กับงานเอกสารและการดำเนินการเพื่อการนำเข้า-ส่งออก จาก 24 วันเหลือ 15 วัน พบว่า ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการปรับลดขั้นตอนและเวลาบ้างแล้ว ด้วยการพัฒนาการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ควบคู่กับระบบเดิม ทั้งนี้ การที่จะปรับลดขั้นตอนและระยะเวลาให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดนั้น จะต้องรอผลจากการศึกษาสร้างความสอดคล้องลดรูป และทำมาตรฐานรายการข้อมูลที่จะมีผลโดยตรงต่อการออกแบบกระบวนการ

และขั้นตอนการให้บริการของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานรายการข้อมูล ที่จำเป็นและมีมาตรฐานเดียวกันในการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในสิ้นปีงบประมาณ 2551

- 3.4.7 **ส่งเสริมการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างธุรกิจกับธุรกิจ (B2B) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเชื่อมต่อกับระบบ SWeL** ด้วยการส่งเสริมให้มีการใช้มาตรฐาน RosettaNet โดยศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (National Electronics and Computer Technology Center: NECTEC) เพื่อใช้ในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะเป็นมาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยธุรกิจด้วยกันเอง (Business to Business: B2B) โดยได้เตรียมการนำไปทำเป็นโครงการนำร่องในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งปัจจุบันได้จัดทำข้อเสนอโครงการและได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากโครงการพัฒนาระบบ SWeL ของกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารแล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2551 และกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารรับเป็นเจ้าภาพดำเนินการและร่วมมือกับ NECTEC ทั้งนี้ ได้เตรียมการขยายผลการนำมาตรฐาน RosettaNet เพื่อไปใช้ในอุตสาหกรรมต่อไป

- 3.5 **ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building):** แม้ว่าในปัจจุบัน หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์และการดำเนินการต่างๆ ก็มีความก้าวหน้าในระดับหนึ่งแล้ว อย่างไรก็ตาม การดำเนินการที่ผ่านมายังมีลักษณะต่างหน่วยงานต่างดำเนินการ ขาดการบูรณาการแผนงาน/โครงการอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งนี้ สศช. อยู่ระหว่างร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการที่เกี่ยวข้องจัดทำ **“แผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ พ.ศ. 2551-2554”** เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้และความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรมให้บริการด้านโลจิสติกส์ และเพียงพอกับความต้องการ และเพื่อเป็นกรอบแนวทางให้หน่วยงานดำเนินการไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้ การดำเนินงานที่ผ่านมาได้มุ่งเน้นการพัฒนาคน ระบบข้อมูล และกลไกเพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ โดยในด้านการพัฒนาคนนั้นได้เน้นกลุ่มเป้าหมายไปที่ผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการ พนักงานขับรถ และจัดระบบการเรียนการสอน การฝึกอบรม รวมทั้งจัดทำมาตรฐานแรงงาน โดยในภาพรวมแล้วมีความก้าวหน้าดังนี้

3.5.1 การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

- 1) **สร้างความรู้ ความเข้าใจทางด้านโลจิสติกส์ (Public Awareness)** ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัจจุบันทางภาครัฐ เอกชน และวิชาการมีความตื่นตัวมาก ขณะนี้มีสถาบันการศึกษากว่า 30 แห่ง ที่เปิดสอนทางด้านโลจิสติกส์ ในขณะที่ผู้ประกอบการมีความสนใจเข้าเรียน และรับการอบรมตามโครงการต่างๆ มากขึ้น รวมผู้ประกอบการที่ผ่านการอบรมได้มากกว่า 13,000 คน
- 2) **พัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์** กรมพัฒนาฝีมือแรงงานได้ตั้งเป้าหมายการพัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรด้านโลจิสติกส์แล้วเสร็จในปี 2553 จำนวน 232,650 คน โดยในปี 2550 ดำเนินการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้กับสถานประกอบการ 71 แห่ง จำนวน 11,583 คน เป็นแรงงานใหม่ 203 คน และแรงงานในสถานประกอบการ 11,380 คน ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ระดับประเทศ
- 3) **ส่งเสริมการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์** สำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษาได้ดำเนินการผลิตนักศึกษาระดับอาชีวะในสาขาการจัดการขนส่งและคลังสินค้าในปี 2550 จำนวน 351 คน และพัฒนาบุคลากร ครู/อาจารย์/นักศึกษา จำนวน 250 คน ในจำนวนนี้เป็นการพัฒนาสมรรถนะ ครู/อาจารย์ ในสาขาโลจิสติกส์ ณ ต่างประเทศ 13 คน รวมทั้งเตรียมสร้างห้อง/ชุดปฏิบัติการสารสนเทศในการขนส่งเพื่อช่วยในการเรียนการสอน ตลอดจนจัดทำร่างระบบคุณวุฒิวิชาชีพโลจิสติกส์ (TVQ)
- 4) **เร่งผลิตนักศึกษาสาขาโลจิสติกส์** ในปี 2550 สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้เปิดสอนหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ระดับปริญญาตรี 31 แห่ง รับนักศึกษาได้ 1,960 คน และได้ผลิตนักศึกษาระดับปริญญาโทและเอก รวม 950 คน นอกจากนี้ สำหรับหลักสูตรการฝึกอบรมระยะสั้น/ปานกลางนั้น สำนักงานฯ ได้ดำเนินการพัฒนาหลักสูตรอย่างต่อเนื่องและได้จัดทำต้นแบบหลักสูตรด้านโลจิสติกส์แล้วเสร็จ 2 ด้าน ได้แก่ การจัดการและวิศวกรรม รวมทั้งได้จัดฝึกอบรมโลจิสติกส์และซัพพลายเชนให้บุคคลทั่วไปกว่า 600 คน ปัจจุบัน ได้จัดตั้งศูนย์ประสานงานวิจัยด้านการจัดการโซ่คุณค่าและโลจิสติกส์ และสนับสนุนโครงการวิจัยด้านโลจิสติกส์แก่มหาวิทยาลัย จำนวน 13

โครงการ รวมทั้งอยู่ระหว่างจัดทำแผนการผลิตและพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษา โดยมุ่งเน้นการขยายหลักสูตรด้านสหกิจศึกษา

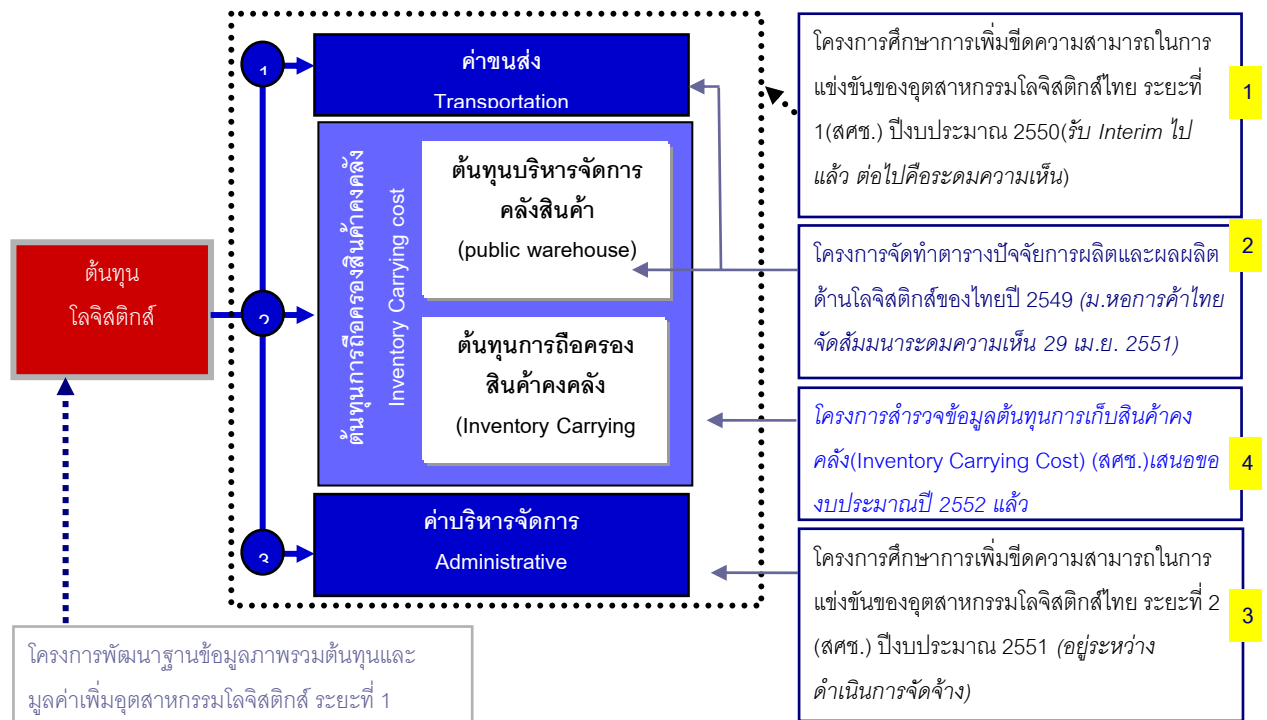
- 5) **พัฒนาขีดความสามารถ SMEs ด้านโลจิสติกส์** สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จัดทำหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ 10 หลักสูตร จัดสัมมนาหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ 8 หลักสูตร 12 ครั้ง จำนวน 3,486 ราย จัดทำคู่มือแนะแนวทางด้านโลจิสติกส์ 5 คู่มือ พร้อมจัดอบรม 5 ครั้ง จัดอบรมเชิงปฏิบัติการให้แก่ผู้ประกอบการ 3 ครั้ง จำนวน 10 ราย จัดอบรมเชิงปฏิบัติการกับวิทยากรเพื่อสร้างผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ 5 ครั้ง จัดเครื่องมือในการวินิจฉัยความสามารถของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และวินิจฉัยความสามารถของผู้ประกอบการ 10 ราย รวมทั้งจัดทำเว็บไซต์ www.ftilogistics.org เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่องค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ให้สถานประกอบการ
- 6) **จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ ปี 2551-2552** สศช. ร่วมกับเครือข่ายความร่วมมือภาครัฐและเอกชนเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย จัดทำแบบจำลองประมาณการความต้องการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Total Demand) แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ได้แก่ กลุ่มผู้ผลิตธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ พนักงานขับรถบรรทุก และพนักงานขับรถ Forklift และแบ่งตามระดับการปฏิบัติงาน ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำแผนปฏิบัติการที่มีความครอบคลุมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมเพื่อพัฒนาบุคลากรในปี 2552 ทั้งนี้ จากการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ ได้ข้อสรุปแนวทางการพัฒนาบุคลากรโดยเน้นการอบรมและพัฒนาแบบบูรณาการทั้ง Supply Chain การพัฒนาความรู้และทักษะเฉพาะด้านเพื่อเน้นการแก้ปัญหาจริง เร่งพัฒนาคุณภาพกระบวนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนการสร้างมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์

3.5.2 การพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์

- 1) สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ อยู่ระหว่างจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ปี 2551-2552 ซึ่งได้แบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ (1) ข้อมูล

ระดับประเทศ สศช. เป็นผู้รับผิดชอบพัฒนาและจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์/GDP และได้ร่วมมือกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) หาแนวทางความร่วมมือในการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และการพัฒนาระบบข้อมูลในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table: I-O) (2) **ข้อมูลระดับสาขาหรือภาคการผลิต** กระทรวงอุตสาหกรรม โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมรับเป็นเจ้าภาพจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์/ยอดขายรายอุตสาหกรรมและ สศช. ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้พัฒนาและจัดเก็บข้อมูลตามแผนการสำรวจข้อมูลด้านโลจิสติกส์ (3) **ข้อมูลระดับธุรกิจ** สศช. ได้มีการหารือร่วมกับภาคเอกชน เช่น สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมการค้าแห่งประเทศไทย เป็นต้น เพื่อหาแนวทางส่งเสริมและสนับสนุนให้สถานประกอบการมีการเก็บและจัดทำข้อมูลเพื่อวัดประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของตนเองโดยสนับสนุนให้มีการใช้คู่มือมาตรฐานโลจิสติกส์ในด้านต่างๆ

- 2) **เตรียมการประกาศตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP** ซึ่ง สศช. อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงตัวเลขให้เป็นปัจจุบัน ทั้งจากข้อมูลที่รวบรวมเพิ่มเติมจากการนำปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมพิจารณา และจากข้อมูลที่จะได้จากตาราง I-O ที่อยู่ระหว่างการปรับปรุง ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถประกาศตัวเลขอย่างเป็นทางการได้ทันภายในเดือนมิถุนายน 2551
- 3) **ดำเนินโครงการปรับปรุงข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ (สศช.)** เพื่อให้การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์มีความถูกต้องและสามารถสะท้อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สศช. จึงได้วางแผนปรับปรุงและพัฒนาระบบข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ทั้งในระดับภาพรวมและรายกิจกรรม โดยเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2550 ดังนี้



- 3.1) ในปีงบประมาณ 2550 สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช. ได้ดำเนิน **โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ระยะที่ 1** โดยมอบหมายให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีดำเนินการวิเคราะห์มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 สถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ รวมถึงการทบทวน ปรับปรุงคัมภีร์ของสาขาโลจิสติกส์ในบางส่วน ผลที่คาดว่าจะได้รับ คือ ข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คัมภีร์การเก็บข้อมูลตาม GDP และ Input-Output บางกิจกรรม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อจำกัดในงบประมาณ การศึกษาดังกล่าวอาศัยแบบสอบถามกลุ่มเป้าหมายเพื่อประเมินค่าโดยประมาณเป็นหลัก โดยมีได้มีการสำรวจเพิ่มเติมในวงกว้างให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายตามหลักสถิติแต่อย่างไร ซึ่งขณะนี้โครงการฯ ได้จัดทำรายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) แล้วเสร็จ
- 3.2) ในปีงบประมาณ 2551 สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ และสำนักบัญชีประชาชาติ สศช. ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบในการ

พัฒนาระบบข้อมูลและคำนวณข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Logistics Cost per GDP) เห็นควรให้มีการจัดทำ**โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ระยะที่ 2** โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการเพื่อสำรวจข้อมูลต้นทุนการบริหารจัดการซึ่งในอดีตที่ผ่านมายังไม่เคยมีการสำรวจและรวบรวมข้อมูลเหล่านี้ในระดับประเทศ ทำให้ต้องอาศัยมาตรฐานวิธีการคิดของต่างประเทศโดยประมาณการที่ร้อยละ 10 ของต้นทุนรวมระหว่าง ต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนการบริหารคลังสินค้าและการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นวิธีการที่ใช้ในสหรัฐอเมริกาในทศวรรษ 1990 ดังนั้น เพื่อตรวจสอบสมมติฐานดังกล่าว จึงเห็นควรให้มีการสำรวจและจัดทำมาตรฐานวิธีการคิดของประเทศไทย ให้ได้ข้อมูลที่ต้องตามข้อเท็จจริง ซึ่งขณะนี้โครงการฯ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษา

3.3) นอกจากนี้ ในปัจจุบัน สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐและสำนักบัญชีประชาชาติ (สชช.) เตรียมเสนอของบประมาณเพื่อให้มีการดำเนิน**โครงการสำรวจต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying Cost)** วงเงินประมาณ 6 ล้านบาท สำหรับปีงบประมาณ 2552 เพื่อเป็นการสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ โดยให้มีที่มาจากข้อมูลที่ต้องแม่นยำและครบถ้วน เป็นที่ยอมรับแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และวิชาการ นอกจากนั้นก็จะทำให้การปรับปรุงและคำนวณข้อมูลในปีต่อไปทำได้ง่าย ใช้งบประมาณน้อย มีความคลาดเคลื่อนน้อย

4) สำหรับการประกาศต้นทุนโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรมต่อยอดขาย กระทรวงอุตสาหกรรมอยู่ระหว่างดำเนินการยกร่างแบบสอบถามแก่กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรมทั่วประเทศ คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ภายในปีงบประมาณ 2551

5) นอกจากนี้ สำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้ดำเนิน**โครงการสำรวจข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow Survey)** ทั่วประเทศ ในปี 2550 ของ

ทุกไตรมาสแล้วเสร็จ ซึ่งคาดว่าจะสามารถนำเสนอรายงานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ภายในเดือนมิถุนายน 2551 และรายงานฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2551

3.5.3 การจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

- 1) ได้จัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนภาครัฐซึ่งเป็นกลไกระดับชาติแล้วเสร็จ คือ **คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.)** และได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 และต่อมาได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 4 คณะ ภายใต้ คปส. ได้แก่ 1) คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม 2) คณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์การค้า 3) คณะกรรมการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ และ 4) คณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐในระดับปฏิบัติที่เกี่ยวข้องต่างๆ ก็ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน เพื่อทำหน้าที่ผลักดันการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เช่น คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี) คณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ National Single Window และคณะทำงานด้านเทคนิคและการออกแบบระบบงาน (กรมศุลกากร) คณะทำงานสนับสนุนและผลักดันการใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของผลไม้ไทย (กรมส่งเสริมการเกษตร) เป็นต้น
- 2) นอกจากนี้ สืบเนื่องจากการประชุมนายกรัฐมนตรีพบภาคเอกชน ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 ซึ่งทางภาคเอกชนได้เสนอให้มีการจัดตั้งสำนักงานเพื่อประสานงานด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างเป็นทางการนั้น ต่อมา สศช. ได้มีคำสั่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ 30/2551 เรื่อง การจัดตั้ง **สำนักงานประสานการพัฒนา ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (สพส.)** โดยให้มีสถานที่ปฏิบัติงานอยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อาคาร 3 ชั้น 7 ทำหน้าที่ประสานการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ กับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน

และภาควิชาการ เพื่อผลักดันให้มีการนำกรอบ ทิศทาง และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและบูรณาการ ตลอดจนติดตามผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน/โครงการ และมาตรการ รวมทั้งเผยแพร่และประชาสัมพันธ์การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ

- 3) สำหรับกลไกการขับเคลื่อนภาคเอกชน **ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการต่างๆ ของภาคเอกชนขึ้น** เพื่อดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ทั้งในส่วน of ภาคเอกชนเอง และในส่วนที่ต้องประสานกับภาครัฐและภาควิชาการ เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย) คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย) คณะทำงานพัฒนาระบบ Single Window e-Logistics (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย) คณะอนุกรรมการ Global Logistics & Trade Facilitation และ คณะอนุกรรมการ International Trade and Capacity Building (สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย) คณะอนุกรรมการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) เป็นต้น

4. สรุปสถานภาพและประเด็นที่ต้องเร่งผลักดัน

- 4.1 การดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ระดับเริ่มต้น จำเป็นต้องเร่งรัดการดำเนินโครงการรวมทั้งการเบิกจ่ายงบประมาณสำหรับโครงการที่มีลำดับความสำคัญและผลกระทบต่อการพัฒนาสูง เช่น โครงการจัดหาโรงไฟฟ้าและแคร่บรรทุกสินค้า และโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ของ รฟท. การแก้ปัญหา ระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเป้าหมายหลัก ของกระทรวงอุตสาหกรรม การส่งเสริม/เร่งรัดการใช้ประโยชน์เชิงการค้าจากเส้นทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีนตอนใต้ และการเร่งออก พ.ร.บ. เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ของกระทรวงพาณิชย์ การเร่งพัฒนา

ระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ (Single-Window e-Logistics: SWeL) ของกระทรวงการคลัง เป็นต้น

- 4.2 เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) ซึ่งออกโดยสำนักนายกรัฐมนตรี รวมทั้งคณะอนุกรรมการภายใต้ คบส. ทั้ง 4 ชุด จึงหมดวาระไป ดังนั้น **จึงจำเป็นต้องเร่งให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติอีกครั้ง และควรให้เป็นในรูปแบบของคณะกรรมการที่ถาวร** เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- 4.3 ในช่วงที่ผ่านมา สาระสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้มุ่งเน้นการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ สร้างระบบกลไกและระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนา อย่างไรก็ตาม ในสถานการณ์ปัจจุบัน การแข่งขันต่างๆ ได้ขยายขอบเขตไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับโลก รวมทั้งได้เพิ่มมิติที่ซับซ้อนยิ่งขึ้น คือการมุ่งแข่งขันตลอดห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้น **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงต่อไปจะต้องเพิ่มขอบเขตการพิจารณาเพื่อให้ครอบคลุมถึงประเด็นสำคัญ ดังนี้ 1) ในการบูรณาการยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์กับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการผลิต 2) การสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้บริบทของกลุ่มอนุภูมิภาค GMS และอาเซียน และ 3) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันที่ระดับห่วงโซ่อุปทาน**

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการดำเนินการต่อไป

- 5.1 ให้ความสำคัญกับการติดตาม/รายงานผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดให้เกิดความเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของยุทธศาสตร์
- 5.2 ให้นำหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ทันตามกระบวนการงบประมาณแผ่นดินในปีงบประมาณ 2552 และในทุกๆ ปี โดยให้เป็นบูรณาการอย่างแท้จริง
- 5.3 เพื่อเป็นการสร้างความต่อเนื่องในงานขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย จึงควรเร่งรัดการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติเป็นการถาวรที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งสอดคล้องกับมติการประชุมนายกรัฐมนตรีพบภาคเอกชน ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 ที่ผ่านมา โดยเห็นควรมอบหมายให้ สคช. ซึ่งปฏิบัติหน้าที่เลขานุการเป็นเจ้าภาพดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

- 5.4 เเร่งรัดการดำเนินโครงการและการจัดซื้อจัดจ้างที่มีลำดับความสำคัญสูง ได้แก่
- 5.4.1 เเร่งรัดจัดหาห้วงจักร แคร่บรรทุกสินค้า พนักงานขับรถ และเตรียมความพร้อมเรื่อง การซ่อมบำรุงและการบริหารจัดการ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อ รองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนของสินค้าข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา และอื่นๆ ไปเป็นการขนส่งทางราง รวมทั้ง เเร่งรัดการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง และช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย
- 5.4.2 เเร่งรัดการยกร่างกฎหมายเพื่อกำกับ ส่งเสริม และพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ไทย โดยให้ มีการหารือร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อ เตรียมการรองรับการเปิดเสรีภาคบริการในอนาคตอันใกล้ โดยกระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 5.4.3 เเร่งรัดการดำเนินการจัดตั้ง National Single Window (NSW) เพื่อให้สามารถ เชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ เพื่อกำหนดนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ อย่างสมบูรณ์ รวมทั้ง สนับสนุนการพัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานและ ระบบสนับสนุนของหน่วยงาน (Back Office) ตลอดจนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่ง พัฒนาระบบ Back-end Integration ของตนเองเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับระบบ NSW ให้ แล้วเสร็จ นอกจากนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งปรับปรุงระบบเอกสารเพื่อการ นำเข้า-ส่งออก และระบบการให้บริการของตนให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ และ กำหนดให้มีการใช้ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ในการอนุมัติหรือเซ็นใบรับรองของ หน่วยงานต่างๆ ต่อไป
- 5.4.4 สนับสนุนให้สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงาน ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนานวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- 5.4.5 เเร่งรัดการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในภาคการผลิต ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พนักงานขับรถขนส่ง พัฒนาระบบมาตรฐานและหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพต่างๆ รวมทั้งผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการและสถานศึกษาใน ลักษณะสหกิจศึกษา

- 5.4.6 เร่งรัดการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ที่จำเป็น ทั้งในระดับชาติ ระดับอุตสาหกรรม และระดับสถานประกอบการ รวมทั้งสนับสนุนให้สถานประกอบการ SMEs ให้มีความสามารถในการวินิจฉัยและแก้ปัญหาด้านโลจิสติกส์ของตนเอง
- 5.4.7 ผลักดันให้ผู้ประกอบการในภูมิภาคเกิดความตื่นตัว มีความรู้และความเข้าใจในการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของตนเอง

ส่วนที่ 4

ภาคผนวก

รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ปีที่ 3 ฉบับที่ 1)

ตารางที่ 1: สรุป งบประมาณโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประจำปีงบประมาณ 2550 (ณ ตุลาคม 2550)

หน่วย: ล้านบาท

ยุทธศาสตร์	วงเงิน ทั้งโครงการ ¹	ปีงบประมาณ 2550 ²	เบิกจ่ายแล้ว	ร้อยละ
I ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)	796.83	764.63	13.61	2
II ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)	59,686.22	3,684.33	285.35	8
III ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)	87.85	9.57	1.70	18
IV ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	280.78	303.08	29.89	10
V ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)	110.41	120.41	49.80	41
รวมทั้งสิ้น	60,962.09	4,882.02	380.35	8

หมายเหตุ:

- วงเงินทั้งโครงการ หมายถึง วงเงินดำเนินการของโครงการตลอดอายุโครงการ
- ปีงบประมาณ 2550 หมายถึง วงเงินที่ได้รับจัดสรรประจำปีงบประมาณ 2550 และวงเงินที่ได้รับอนุมัติผูกพันมาจากปีก่อนหน้า

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
I ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)							
1.1 ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย							
1) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอุตสาหกรรมพื้นฐาน	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	2550	3.80	3.80	2.39	63	- อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลกลุ่มเป้าหมายในอุตสาหกรรมเหล็กและอุตสาหกรรมเซรามิก โดยการศึกษาข้อมูลสนาม สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลเชิงลึก และอยู่ระหว่างการวิเคราะห์กระบวนการโลจิสติกส์และใช้อุปทานสภาพปัญหาดัชนีภาพและความพร้อมในการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขเบื้องต้น แล้วจึงจัดระดมความเห็นกลุ่มเป้าหมายในอุตสาหกรรมเหล็กและเซรามิก
2) โครงการพัฒนาระบบงานสนับสนุนตัวกลางสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์อุตสาหกรรม	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	240 วัน	2.80	2.80	1.68	60	- เป็นการเชื่อมโยงผู้ให้บริการสู่ระบบการเงินและการขนส่ง ที่มีการพัฒนา ตรวจสอบ ติดตามและประเมินผล และระดมความเห็น ทั้งนี้มีการจัดอบรมผู้ดูแลระบบตัวกลางสารสนเทศ และจัดอบรมสมาชิกระบบตัวกลางสารสนเทศ
3) ระบบงานการสั่งปล่อยเครื่องจักรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์สารสนเทศ	สนง.คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	2550-2551	N/A	(เอกชนลงทุน)	N/A	N/A	- อยู่ระหว่างการพัฒนากระบวนการ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
4) ระบบการส่งปถ่ายและตัดบัญชี วัตถุดิบด้วยด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์สารสนเทศ	สนง.คณะกรรมการ ส่งเสริมการลงทุน	2550- 2551	N/A	(เอกชน ลงทุน)	N/A	N/A	- อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบงาน
5) โครงการจัดทำแผนพัฒนาเครือข่าย การขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กเพื่อ สนับสนุนการยกระดับ ขีดความสามารถในการแข่งขันของ อุตสาหกรรมเหล็ก	สนง.เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม	เม.ย. 50 – ม.ค. 51	4.00	4.00	3.60	90	- ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลผู้ประกอบการ และ จัดสัมมนาระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ไปแล้วเมื่อ วันที่ 4 ธ.ค. 50 ในปัจจุบันได้จัดส่งร่างรายงาน ฉบับสมบูรณ์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว
6) โครงการพัฒนาผลผลิตการผลิต และระบบโลจิสติกส์ของ อุตสาหกรรมเหล็กงบประมาณปี 2551 ภายใต้แผนแม่บท Productivity	สนง.เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม	ต.ค. 50 – ก.ย. 51	15.00	15.00	-	0	- จัดทำระบบและจัดทำฐานข้อมูลต่างๆ และพัฒนา ระบบเชื่อมโยงกลาง เพื่อพัฒนาบุคลากรใน อุตสาหกรรมเหล็กและอุตสาหกรรมต่อเนื่องให้มี ความรู้และชำนาญการด้านห่วงโซ่อุปทานและการ เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์
7) โครงการศึกษาการยกระดับ โลจิสติกส์สินค้าเกษตร	สนง.เศรษฐกิจ การเกษตร	2550	0.55	0.55	0.55	100	- อยู่ระหว่างแก้ไขผลการศึกษา
8) การศึกษาระบบโลจิสติกส์และ ห่วงโซ่อุปทานผลไม้สด	สนง.เศรษฐกิจ การเกษตร	2550	0.70	0.70	0.70	100	- อยู่ระหว่างแก้ไขผลการศึกษา

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
9) โครงการจัดพิมพ์หนังสือเผยแพร่ องค์ความรู้ที่ได้รับจากงาน Thai- Us Logistics Fair & Symposium	กรมอเมริกาและ แปซิฟิกใต้ / สรท.	5 เดือน	0.50	0.50	0.50	100	- กระทรวงการต่างประเทศได้มีสัญญาจัดจ้าง สรท. ดำเนินโครงการ และ สรท. ได้จัดส่งต้นฉบับ เอกสารที่จะจัดพิมพ์แล้ว
10) โครงการพัฒนาโลจิสติกส์ของ อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย	สนง.คณะกรรมการ อ้อยและน้ำตาล	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	- บริษัทน้ำตาลมิตรผลได้นำผลงานการศึกษาที่ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล ทำการศึกษาในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 บางส่วนมาปรับใช้ในการรวมกลุ่มชาวไร่อ้อย จัดคิวการตัดอ้อยเก็บเกี่ยว และขนส่งเข้าโรงงาน ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาดำเนินการเพื่อ เป็นต้นแบบ
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 1.1			27.35	27.35	9.42	34	
1.2 สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบ การเคลื่อนย้ายของสินค้าได้							
1) โครงการวิจัยด้านโลจิสติกส์ และซัพ พลายเชน (Thai VCML) ทั้งในภาค การผลิตและบริการ 13 โครงการ	สกว. / สกอ.	12 เดือน	36.39	4.19	4.19	100	- เป็นการดำเนินการวิจัยร่วมกับผู้ประกอบการใน แต่ละสาขาเพื่อให้ผลงานวิจัยที่ได้เป็นประโยชน์ โดยตรงกับผู้ประกอบการในสาขานั้นๆ - ทั้งนี้ ได้ดำเนินการโดยงบประมาณปี 2549 จำนวน 11 โครงการวงเงิน 32.20 ล้านบาท เหลือ 2 โครงการใช้งบปี 2550 จำนวน 4.19 ล้านบาท

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
2) โครงการความปลอดภัยอาหารด้านพืช	กรมวิชาการเกษตร	2550-2551	733.09	733.09	-	0	- ผลผลิตโครงการ ได้แก่ 1) จำนวนปุ๋ยและสารเคมีเกษตรได้รับการส่งตรวจคุณภาพก่อนอนุญาตนำเข้า (45,000 ราย) 2) จำนวนแปลงเกษตรกรที่ผ่านการรับรองแหล่งผลิต GAP (84,300 ราย) 3) จำนวนโรงงานแปรรูปและโรงคัดบรรจุที่ผ่านการรับรอง GMP/HACCP (630 ราย) 4) จำนวนการตรวจสอบสารพิษตกค้างในสินค้าเกษตรก่อนการส่งออก (50,000 ราย) จุลินทรีย์ (500 ราย) และตรวจแมลงศัตรูพืช (150,000 ราย)
3) โครงการนำร่องการตรวจสอบย้อนกลับของข้าวโพดฝักอ่อน	กรมวิชาการเกษตร/ มกอช.	2550-2551	N/A	N/A	N/A	N/A	- สามารถทำระบบตรวจสอบย้อนกลับของข้าวโพดฝักอ่อนจากบริษัทส่งออกต้นแบบได้
รวมวงเงินตามกลยุทธ์ 1.2			769.48	737.28	4.19	1	
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ 1			796.83	764.63	13.61	2	

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
II ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)							
2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ							
1) โครงการส่งเสริมให้เอกชนลงทุนดำเนินการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในบริเวณสถานีรถไฟใน จ.นครสวรรค์และนครราชสีมา	สนง.ปลัดกระทรวงคมนาคม	2550-2554	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2) โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จ.เชียงราย	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	2549-2554	1,617.16	10.81	-	0	- ค่าก่อสร้างในช่วงปี 2552-2554 เท่ากับ 1,546.40 ล้านบาท
3) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	2547-2554	1,309.33	9.33	-	0	N/A
4) โครงการส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	กรมการขนส่งทางบก	2550-2553	0.86	0.22	-	0	N/A

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
5) โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน	กรมการขนส่งทางบก	12 เดือน	N/A	15.20	2.28	15	- ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานการศึกษาเบื้องต้น
6) โครงการศึกษาแผนการพัฒนา ระบบการขนส่งเพื่อรองรับเมือง ศูนย์กลางการbinsวรรณภูมิ	สนง.นโยบายและ แผนการขนส่งและ จราจร	2550- 2551	24.37	9.02	5.00	55	- ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา (บริษัท เอ เอ็ม พี คอนซัลแตนท์ จำกัด) เมื่อวันที่ 27 มิ.ย. 50 โดยได้เริ่มดำเนินการ 2 ก.ค. 50 และจะสิ้นสุดสัญญา วันที่ 1 ต.ค. 51 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 15 เดือน - ขณะนี้ คณะกรรมการกำกับการศึกษาเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 แล้ว
7) โครงการศึกษายุทธศาสตร์การ พัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่าย คมนาคมเพื่อรองรับการขยาย เส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการ ลงทุน	สนง.นโยบายและ แผนการขนส่งและ จราจร	2550- 2551	29.58	10.65	6.18	58	- ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา (บริษัท เอ เอ็ม พี คอนซัลแตนท์ จำกัด) เมื่อวันที่ 19 มิ.ย. 50 โดยได้เริ่มดำเนินการ 25 มิ.ย. 50 และจะสิ้นสุดสัญญาใน วันที่ 24 ต.ค. 51 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 16 เดือน - ขณะนี้ คณะกรรมการกำกับการศึกษาเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 แล้ว

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
8) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2 (ส่วนที่เหลือ)	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2547- 2554	N/A	N/A	N/A	N/A	- ขณะนี้ บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถแล้วเสร็จพร้อมเปิดใช้งานได้ตามสัญญา ซึ่งท่า C1, C2 มีความคืบหน้าการก่อสร้างประมาณ 81% โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการในเดือนตุลาคม 2550 ส่วนท่า D1, D2 และ D3 จะเปิดดำเนินการในปี 2554 - ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C1, C2, D1, D2 และ D3: ความยาวหน้าท่า 700, 500, 700, 500 และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก 16 เมตร - และมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าปี ดังนี้ 1 C0 = 1.0 ล้านตัน 1.1 ล้านคัน (สินค้ารถยนต์) (เปิดดำเนินการเมื่อ ก.พ. 50 โดย บ. ฮัทชีสัน โร-โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ประกอบการ) 2 C1 = 1.4 ล้าน ที่อียู 3 C2 = 1.0 ล้าน ที่อียู

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							4 D1 = 1.4 ล้าน ที่อียู 5 D2 = 1.0 ล้าน ที่อียู 6 D3 = 1.0 ล้าน ที่อียู
9) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2547-2550	N/A	N/A	N/A	N/A	- บริษัท แอล ซี เอ็ม ที่ จำกัด ผู้ประกอบการได้เปิดให้บริการแล้ว ตั้งแต่ เม.ย. 50 มีผลการดำเนินงานตั้งแต่ เม.ย. – ก.ย. 50 ดังนี้ เรือ 14 เที่ยว ตู้สินค้า 51,234 ตู้ สินค้าทั่วไป 562,997 เมตริกตัน - ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 0.30 ล้านตู้ / ปี และสินค้าทั่วไป 0.75 ล้านตัน / ปี
10) โครงการเตรียมความพร้อมการดำเนินงานยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2550-2554	N/A	N/A	N/A	N/A	- ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ กทท. แล้ว เมื่อ 25 ก.ย. 50 โดยช่วงถ่ายโอนกิจกรรมให้หน่วยธุรกิจ SRTTO ยังคงใช้บริเวณลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) ด้านหลังท่าเทียบเรือชุด B ในแอ่งจอดเรือ ชั้นที่ 1 ซึ่งจะมีการเช่าเครื่องมือยกขนจากภายนอกมาให้บริการไปก่อน และให้เตรียมตั้งงบประมาณทำการประจำปี 2551

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							เพิ่มเติม เป็นค่าใช้จ่ายด้านต่างๆ ประกอบด้วยค่า เช่าเครื่องมือยกขน นुकลากร จัดซื้อระบบ คอมพิวเตอร์ และ IT เป็นต้น
11) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศ (Coastal Shipping) บริเวณโรงพัก สินค้า 1-2 ทำการขนส่งสินค้า ระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือ แหลมฉบังและท่าเรือทางภาคใต้	การทำเรือแห่งประเทศไทย	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าอยู่เป็นประจำ จำนวน 2 บริษัท คือ บริษัท NYS Logistics จำกัด และบริษัท SCG Logistics จำกัด มีผลการ ดำเนินงานในปีงบประมาณ 2550 ตั้งแต่ ต.ค. 49 – ก.ย. 50 ดังนี้ เรือ 227 เที่ยว ตู้สินค้า 9,291 ตู้ สินค้าทั่วไป 14,811 ตัน รวม 38,298 ลูกบาศก์เมตร
12) โครงการพัฒนาท่าเรือ อิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) โดยมี 4 โครงการสำคัญ ดังนี้	การทำเรือแห่งประเทศไทย						กทท. มีนโยบายที่จะพัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าเรือ อิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลด ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ
(1) จัดหาระบบบริการท่าเทียบเรือ ตู้สินค้า (Container Terminal Management System: CTMS) แทนระบบเดิม	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ต.ค. 49 – พ.ค. 51	130.00	130.00	-	0	- อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ครั้งที่ 2

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
(2) พัฒนาระบบงานการให้บริการเรือสินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และบิลค่าภาระต่างๆ	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ต.ค. 49 – พ.ค. 51	35.00	35.00	3.56	10	- อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง คาดว่าจะแล้วเสร็จ มิ.ย. 51
(3) ติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (e-Gate)	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ต.ค. 50 – ก.ค. 52	170.59	170.59	-	0	- อยู่ระหว่างการจัดทำ TOR
(4) ติดตั้งระบบการแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ ASI (Automatic Ship Identification)	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ต.ค. 49 – ธ.ค. 50	6.00	6.00	-	0	- อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างโดยการประมูล e-Auction ทั้งนี้ มีการขายเอกสารเมื่อวันที่ 29 ต.ค. 50 ยื่นเอกสารเมื่อ 9 พ.ย. 50 และได้เปิดประมูลงานแล้วเมื่อ 29 พ.ย. 50
13) โครงการก่อสร้างอาคารบ้านพักพนักงานท่าเรือระนอง	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ต.ค. 49 – ก.ค. 50	9.05	9.05	8.86	98	- ก่อสร้างแล้วเสร็จและตรวจรับเมื่อ 11 เม.ย. 50
14) โครงการซื้อรถปั้นจั่นหน้าท่าตัวอย่างขับเคลื่อนด้วยตนเอง (Mobile Harbor Crane)	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ต.ค. 49 – ก.ค. 51	150.00	150.00	-	0	- ได้ผู้ชนะการประมูล e-Auction แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติจัดซื้อ (ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 63 ตัน ที่รัศมีการยก 20 เมตร พร้อมอุปกรณ์การยก 1 คัน)

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
15) โครงการก่อสร้างทางยกระดับด้าน ทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี	การทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย	2550- 2551	2,381.97	897.00	239.44	27	1 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 21 ก.พ. 49 มีมติเห็นชอบโครงการ โดยรัฐบาลจะให้การอุดหนุนเงินลงทุนการก่อสร้างโครงการและควบคุมงานเป็นเงิน 2,277 ล้านบาท 2 คณะรัฐมนตรีได้มีการบันทึกเมื่อ 27 ก.พ. 50 ยกเลิกการดำเนินการการค้าต่างประเทศและการค้าแบบแลกเปลี่ยนตามที่ ก.พาณิชย์ เสนอ 3 กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ กับบริษัท ชีโนไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เมื่อ 14 มี.ค. 50 ในวงเงิน 2,122 ล้านบาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม โดย กทพ. ได้มีหนังสือแจ้งผู้รับจ้างและวิศวกรรวมควบคุมงานเริ่มปฏิบัติงานเมื่อ 21 มี.ค. 50 สิ้นสุดสัญญา 9 พ.ย. 51 รวมระยะเวลาปฏิบัติงาน 600 วัน โดยสรุปผลงานก่อสร้างเท่ากับร้อยละ 26.84 จากแผนงานร้อยละ 10.83 เร็วกว่าแผนร้อยละ 16.01 (ข้อมูล ณ ก.ย. 50)

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
16) โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม พร้อมท่าเรืออุตสาหกรรม	การนิคม อุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	N/A	N/A	N/A	N/A	- อยู่ระหว่างดำเนินการรวบรวมรายชื่อและคัดเลือกเอกชนที่มีศักยภาพและติดต่อประสานงาน เช่น บ. สุราษฎร์พอร์ท บ. นามยง เทอร์มินัล บ. สหวิริยาฯ และ บ. ITD เป็นต้น - ขณะนี้ บ. ITD ได้มีหนังสือแสดงความจำนงขอเข้าร่วมดำเนินงานพัฒนาท่าเรือบริเวณนิคมอุตสาหกรรมผาแดง จังหวัดระยอง ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของ กนอ. - นอกจากนี้ กลุ่ม บจก.ดับเบิลเอ ติดต่อขอเข้าร่วมดำเนินงานพัฒนาท่าเรือพร้อมนิคมอุตสาหกรรมบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา
17) การศึกษาความเหมาะสมการ พัฒนาท่าเทียบเรือทั่วไปบริเวณ Inner Basin ท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด	การนิคม อุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	N/A	N/A	N/A	N/A	- การประชุมคณะกรรมการ กนอ. ครั้งที่ 13/2549 เมื่อ 21 ต.ค. 49 มีมติให้ กนอ. เปรียบเทียบผู้ประกอบการรายเดิมเป็นลำดับแรกควบคู่ไปกับกรณี กนอ. ลงทุนพัฒนาเองขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจากับผู้ประกอบการรายเดิม ส่วนการจัดทำ TOR จะชะลอไว้ก่อน - อย่างไรก็ตาม การพัฒนาท่าเรือเป็นเรื่องนโยบายและมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่ง สผ. ได้ให้

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แก่ กนอ. เมื่อ 19 ก.ย. 50 ดังนี้ 1) ศึกษาความต้องการของลูกค้าให้ชัดเจนเพื่อทราบปริมาณสินค้าผ่านท่าที่แท้จริง 2) ศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 3) ควรรับฟังความคิดเห็นของชุมชนที่มีต่อโครงการ - ต่อมา กนอ. ได้นำเรื่องเสนอคณะกรรมการ กนอ. เรื่อง โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเทียบเรือบริเวณ Inner Basin เพื่อทราบ ในการประชุม คณะกรรมการ กนอ. ครั้งที่10/2550 เมื่อวันที่ 27 ก.ย. 50
รวมวงเงินตามกลยุทธ์ 2.1			63.91	1,452.86	265.32	18	
2.2 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ							
1) โครงการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแล กิจการขนส่งแต่ละรูปแบบ	ก.คมนาคม (ขบ./ขน./ขอ./ รฟท./สนข./สปค.)	2550- 2554	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
2) โครงการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการดำเนินการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง	สนง.ปลัดกระทรวงคมนาคม	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3) โครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งจังหวัดตรัง	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	2548-2556	835.29	5.00	-	0	- มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเลให้มีมาตรฐานสากล รวมทั้งให้การส่งเสริมและสนับสนุนการขยายตัวของสินค้าและเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน
4) การก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	2549-2556	4,084.38	14.38	-	0	N/A
5) การก่อสร้างสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่ อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และ อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	2548-2554	609.87	-	-	N/A	N/A

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
6) โครงการนำร่องการพัฒนาระบบ การจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	สนง.นโยบายและ แผนการขนส่งและ จราจร	1 ปี	-	N/A	N/A	N/A	ผลที่คาดว่าจะได้รับ - ก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางจากภาค ตอ.น. ไป ยังท่าเรือแหลมฉบัง - ปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางจาก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังท่าเรือแหลมฉบัง - จัดหารถจักร 5 คัน พร้อมแคร่บรรทุก 125 คัน - ขยายถนนเทศบาลทางเข้าย่านกองเก็บตู้สินค้า - พัฒนาลานขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ บริเวณพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง - พิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ใน การจัดตั้งโรงงานปรับปรุงคุณภาพข้าวบริเวณ พื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ความก้าวหน้าโครงการ - จัดการสัมมนาระดมความคิดเห็นของส่วนราชการ และภาคเอกชนที่จังหวัดขอนแก่น เมื่อ 8 ต.ค. 50 - คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการโครงการนำ ร่องฯ เมื่อ 22 ต.ค. 50 และมอบกระทรวงคมนาคม ติดตามความคืบหน้าการดำเนินการและรายงาน ให้ ครม. ทราบต่อไป

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
7) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	สนง.นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	2550-2552	47.75	13.54	13.54	100	- ได้มีการลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา (ม. เชียงใหม่) เมื่อ 29 มิ.ย. 50 โดยได้เริ่มดำเนินการเมื่อ 16 ก.ค. 50 และจะสิ้นสุดสัญญา 15 ม.ค.52 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 18 เดือน - ขณะนี้ บริษัทที่ปรึกษา ได้จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 แก่คณะกรรมการกำกับการศึกษาเพื่อพิจารณาแล้ว และฝ่ายเลขานุการจะได้นำเสนอที่ประชุมต่อไป
8) โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ	สนง.นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	2550-2551	34.12	10.39	6.49	62	- ได้มีการลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา (บริษัท เอ เอ็ม พี คอนซัลแตนท์ จำกัด) เมื่อ 22 มิ.ย. 50 โดยได้เริ่มดำเนินการเมื่อ 25 มิ.ย. 50 และจะสิ้นสุดสัญญา 24 ก.ย. 51 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 17 เดือน - ขณะนี้ คณะกรรมการกำกับการศึกษาเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 แล้ว
9) โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	N/A	N/A	527.71	-	0	- อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายการจำเพาะให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งาน

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
10) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทาง รถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2548- 2553	5,850.00	1,205.91	N/A	N/A	- คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ 22 พ.ค. 50 ดังนี้ 1 ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาของ หนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณจากเดิม วงเงิน ดำเนินการลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลา 4 ปี (2547-2550) วงเงิน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี (2547-2553) 2 ยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความ ร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาล สาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยความร่วมมือ ด้านการค้าการลงทุนและเศรษฐกิจที่ได้ทำไว้ เมื่อ 22 ก.ย. 49 และให้ รฟท. ดำเนินการจัด ประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 3 ยกเว้นข้อปฏิบัติว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) สำหรับโครงการนี้โดยไม่ต้อง เสนอคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. 2549 เมื่อ 8 ส.ค. 49

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							- ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการจัดการ ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์
11) โครงการเสริมความมั่นคงของทาง (Track Strengthening) รวม โครงการปรับปรุงทาง ช่วงสถานี พิษณุโลก – บ้านด่าน, ช่วงสถานี บางซื่อ – ชุมทางดิ่งชัน – บ้านฉิมพลี และช่วงสถานีชุมทาง ทุ่งสง – บ้านต้นโดน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2550- 2555	14,936.00	219.50	-	0	- ได้ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่าง การดำเนินการก่อสร้าง (ยังไม่มีงบเบิกจ่าย เงินงวด)
12) โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ช่วง สถานีชุมทางแก่งคอย – แก่งเสือเต้น ช่วงสถานี สุระนารายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่ และช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ – ชุมทางบัวใหญ่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2547- 2555	8,121.62	36.00	N/A	N/A	N/A
13) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทาง รถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย และก่อสร้างทางเชื่อม	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2551- 2554	N/A	40.00	-	0	- ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกบริษัทที่ ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดให้เป็นไปตาม สภาพปัจจุบัน รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
ระหว่างสายทาง (Chord Lines) 3 แห่งที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางแก่งคอย และชุมทาง บ้านภาชี							
รวมวงเงินตามกลยุทธ์ 2.2			34,519.03	2,072.43	20.03	1	
2.3 พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่วันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค							
1) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ปากบารา จังหวัดสตูล	กรมการขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์ นาวี	2547- 2556	10,961.23	N/A	N/A	N/A	- ค่าศึกษาและสำรวจออกแบบ (2547-2548) รวม 45.34 ล้านบาท - ขณะนี้ สศช. โดยความร่วมมือจาก World Bank อยู่ระหว่างจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งมีสาระสำคัญรวมถึงการพิจารณาความเหมาะสมของการเลือกพื้นที่เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ทั้งนี้ คาดว่าจะแล้วเสร็จและนำเสนอ คณะกรรมการ.สศช. ได้ภายในปีงบประมาณ 2551
2) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง	กรมการขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์ นาวี	2549- 2556	8,181.80	N/A	N/A	N/A	- ค่าศึกษา ปี 2549 เท่ากับ 11.80 ล้านบาท - ขณะนี้ สศช. โดยความร่วมมือจาก World Bank อยู่ระหว่างจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งมี

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							สาระสำคัญรวมถึงการพิจารณาความเหมาะสมของการเลือกพื้นที่เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ทั้งนี้ คาดว่าจะแล้วเสร็จและนำเสนอ คณะกรรมการ.สศช. ได้ภายในปีงบประมาณ 2551
3) โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ระนอง	ก.คมนาคม	2550- 2551	160.25	159.05	-	0	N/A
รวมวงเงินตามกลยุทธ์ 2.3			19,303.28	159.05	-	0	
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ II			59,686.22	3,684.33	285.35	8	

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
III ยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)							
3.1 ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ							
1) Thailand International Logistics Fair 2007	ก.พาณิชย์ / สรท.	1 ปี	3.00	3.00	-	0	- สร้างความตระหนักถึงความสำคัญของโลจิสติกส์ที่มีต่อการประกอบการ
รวมวงเงินตามกลยุทธ์ 3.1			3.00	3.00	-	0	
3.2 ส่งเสริมการพัฒนารัฐกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ							
1) โครงการส่งเสริมการประกันภัยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ครบวงจร	สนง.คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	1.20	1.20	0.89	74	- เป็นการจัดสัมมนา/นิทรรศการเมื่อ 30 พ.ค. 50 เรื่อง “ทำธุรกิจอย่างมั่นใจด้วยการประกันภัยครบวงจร” เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ/บริการให้คำปรึกษา / แนะนำ การพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย สามารถนำการประกันภัยมารองรับความเสี่ยงภัยให้เหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงของธุรกิจตนเองโดยมีโดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนา/นิทรรศการ จำนวน 650 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้ประกอบการส่งออก – นำเข้า 2) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า 3) ผู้ประกอบธุรกิจประกันภัย 4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							กรมศุลกากร กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กรมส่งเสริมการค้าส่งออก เป็นต้น 5) สมาคมต่างๆ เช่น สมาคมประกันวินาศภัย สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาคมธนาคารไทย สมาคมการค้าแห่งประเทศไทย สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น และ 6) ประชาชนผู้สนใจ
2) โครงการพัฒนาเครือข่ายธุรกิจขนส่งสินค้า	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า	มี.ค. 50 – ก.ย.50	0.81	0.81	0.81	100	- เป็นการจัดอบรม / Workshop / ศึกษาดูงาน เพื่อกำหนดรูปแบบและแนวทางการสร้างเครือข่ายธุรกิจ โดยมีผู้ได้รับคัดเลือกจำนวน 45 ราย และสามารถผ่านเกณฑ์ที่กำหนด รวม 33 ราย - นอกจากนี้ ผู้เข้าร่วมโครงการได้มีการรวมตัวกัน 30 รายจัดตั้งเครือข่าย (Cluster) จัดตั้งบริษัท จำกัด ชื่อ บริษัท ไทย โลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด (TLA:Thai Logistics Alliance Co.,Ltd.) เพื่อสามารถให้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างครบวงจร และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันธุรกิจหลัก ได้แก่ บริการขนส่งสินค้าทั้งในและต่างประเทศ บริการคลังสินค้า บริการตัวแทนออกของ และการวางแผนระบบโลจิสติกส์

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
3) โครงการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ครบวงจร นิคมอุตสาหกรรมอาหาร ฮาลาล (ปัตตานี)	การนิคม อุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย	ต.ค. 47 – ก.ย. 52	82.84	4.56	-	0	- กนอ. ได้ลงนามสัญญาจ้างออกแบบกับ มหาวิทยาลัยศิลปากร วงเงิน 1.47 ล้านบาท ออกแบบ Detailed Design ของศูนย์ OSS และ เมื่อ 15 ธ.ค. 48 ต่อมาได้ลงนามสัญญาจ้างเหมา ก่อสร้างกับ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ปัตตานีสหโยธา 79.95 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาก่อสร้าง 630 วัน สามารถสรุปผลงานรวมทั้งโครงการ 40% และ กนอ. ได้อนุมัติเบิกจ่ายจำนวนเงิน 29.70 ล้าน บาท (10% ของเงินประกันผลงาน)
รวมวงเงินตามกลยุทธ์ 3.2			84.85	6.57	1.70	26	
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ III			87.85	9.57	1.70	18	

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
IV ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)							
4.1 พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์							
1) โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single Window e-Logistics) หมายเหตุ: ในปีงบประมาณ 2550 และ 2551 กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ไม่ได้ดำเนินการขอ งบประมาณ เนื่องจากโครงการนี้ เป็นการพัฒนาระบบการ แลกเปลี่ยนข้อมูลโลจิสติกส์ ขนาดใหญ่ (งบประมาณโอนจาก ปีงบประมาณ 2549)	สนง.ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	3 ปี	263.75	263.75	1.36	0.50	- ก.ICT ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาวิเคราะห์ระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ปัจจุบัน เพื่อศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมรูปแบบธุรกิจ(Business Model) ของระบบ SWeL โดยใช้งบประมาณ 9.10 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างตรวจรับงานงวดสุดท้าย คาดว่า จะแล้วเสร็จภายใน ธ.ค. 50 - ก.ICT ได้จ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานข้อมูล และแบบจำลองข้อมูล สำหรับระบบการเชื่อมโยงข้อมูลเครือข่ายข้อมูลภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าแก่ผู้นำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Data Harmonization and Data Modeling for Single Window e-Logistics) งบประมาณ 9.85 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 10 เดือน คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน ก.ค. 51

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							- ก.ICT ได้แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามประเมินผลและประสานการพัฒนาแบบ Back-end-integration ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมต่อเข้ากับระบบ Single Window e-Logistics เพื่อพิจารณาจัดสรรงบประมาณที่เหลืออยู่เพื่อการสนับสนุนงบประมาณแก่หน่วยงานภาครัฐ จำนวน 26 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและยังขาดงบประมาณดำเนินการเพื่อจัดทำข้อเสนอทางเทคนิคระบบ Back Office และระบบ Back-end-integration โดยเมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 2550 ที่ผ่านมามีเห็นชอบโอนงบประมาณไปให้ 10 หน่วยงานวงเงินประมาณ 130 ล้านบาท โดยหน่วยงานประกอบด้วย กรมอุทยานแห่งชาติฯ กรมปศุสัตว์ กรมสรรพสามิต กรมวิชาการเกษตร ร่วมกับสถาบันวิจัยยาง กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและเหมืองแร่ มกอช. กรมการค้าต่างประเทศ กรมการขนส่งทางบก กรมประมง และกรมป่าไม้

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
2) โครงการพัฒนาระบบตรวจสอบ ใบอนุญาตและใบรับรอง อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการนำเข้า- ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบของ กรมศุลกากรกับระบบกลาง	กรมศุลกากร	2550- 2551	-	22.00	10.60	48	- จัดประชุมคณะทำงานร่วมกับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรอง ประมาณ 28 หน่วยงาน เมื่อวันที่ 26 เม.ย. 49 และ 4 ก.ย. 49 ณ กรมศุลกากร เพื่อพิจารณาร่วมกันเกี่ยวกับแผนและภาพรวมของกรอบการพัฒนา Nation Single Window (NSW) และ ASEAN Single Window (ASW) และรวบรวมข้อมูลที่มีความต้องการใช้งานร่วมกัน - ธ.ค. 49 – ม.ค. 50 จัดประชุมร่วมกับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต / ใบรับรอง (กรมโรงงานอุตสาหกรรมและกรมการค้าต่างประเทศ) เกี่ยวกับรายละเอียดของข้อมูลและ Format ใบอนุญาตที่กรมศุลกากรต้องการ เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบแทนหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต และได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการร่าง TOR พร้อมจัดทำและพิจารณาร่าง TOR สำหรับใช้ในการประกวดราคาในเวลาต่อมา - เมื่อวันที่ 31 ต.ค. 49 และ 27 ก.พ. 50 ณ กรมศุลกากร ได้มีการจัดประชุมคณะทำงานร่วมกับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรอง

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							ประมาณ 24 หน่วยงาน เพื่อพิจารณารูปแบบของโครงสร้างเพิ่มข้อมูลใบอนุญาตและเอกสารตอบกลับ (Response message) ที่จะทำการรับส่งกับกรมศุลกากร ในรูปแบบ ebXML - เมื่อ 29 มี.ค. 50 ได้จัดการประชุมย่อยหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตเกี่ยวกับสินค้าเคมี เพื่อพิจารณากำหนดรหัสพิกัดและสถิติเพื่อใช้ข้อมูลร่วมกันสำหรับควบคุมปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของสินค้าเคมี เช่น กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมธุรกิจพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ เจ้ากรมการอุตสาหกรรมทหาร สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย เป็นต้น - และช่วงระหว่าง ธ.ค. 49 – พ.ค. 50 ได้ดำเนินการรวบรวมความต้องการการใช้ข้อมูลร่วมกัน โดยกำหนดโครงสร้างเพิ่มข้อมูลใบอนุญาต (Schema) และเอกสารตอบกลับ สำหรับใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต - ต่อมา พ.ค. 50 – มิ.ย. 50 จัดทำ Schema ข้อมูล

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							ใบอนุญาตที่ใช้แลกเปลี่ยนระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต - ช่วง ก.ย. 50 ดำเนินการทดสอบการรับส่งข้อมูลใบอนุญาตร่วมกันระหว่างกรมโรงงานอุตสาหกรรม / NSW / กรมศุลกากร นอกจากนี้ กรมศุลกากรแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ National Single Window ตามคำสั่งกรมศุลกากรที่ 325/2550 และกรมศุลกากรได้แต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคและการออกแบบระบบงาน ตามคำสั่งคณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ National Single Window ที่ 1/2550 - 25 ก.ย. 50 กรมศุลกากรลงนามในสัญญาฉบับที่ 106 กับการพัฒนาระบบ
3) โครงการพัฒนาระบบนำเข้า-ส่งออกอัตโนมัติ	กรมประมง	180 วัน	N/A	N/A	2.38	N/A	- อยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบ (เป็นการพัฒนาระบบเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลภายในหน่วยงาน)
4) โครงการประชาสัมพันธ์การใช้ระบบ e-PP	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	ต.ค. 49 – มิ.ย. 50	-	0.3	0.3	100	- มีผู้ยื่นคำขออนุมัติ อนุญาตผ่านระบบ e-PP 40.41% เมื่อเทียบกับการขออนุมัติอนุญาตทั้งหมด

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
5) การให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนด้าน Logistics	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	ต.ค. 50 – ก.ย. 50	-	งบปกติ	-	-	- กนอ. ได้ทำบันทึกข้อตกลงกับ INET เมื่อวันที่ 20 เม.ย. 2550 เพื่อร่วมมือในการบริการและอำนวยความสะดวก ลดต้นทุน และประหยัดเวลา ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารแบบครบวงจร - กนอ. และ INET ได้จัดตั้งคณะทำงานดำเนินโครงการร่วมกัน โดย กนอ. ประสานอำนวยความสะดวกแก่บริษัทในการเข้าสำรวจพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมนำร่องเพื่อจัดทำแผนธุรกิจเพื่อเสนอผู้ว่าการพิจารณาภายใน ก.ย. 50 - INET ได้นำเสนอแผนธุรกิจการให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารด้าน โลจิสติกส์แบบครบวงจรในนิคมอุตสาหกรรมแก่ กนอ. โดยระยะสั้นตั้งแต่ปี 2551 – 2552 ภายใต้การสนับสนุนของ กนอ. การให้บริการจะครอบคลุมบริการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (e-Logistics Service), บริการอินเทอร์เน็ต (Internet Access Service) และโซลูชั่นเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT Solutions) แก่ผู้ประกอบการใน

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							นิคมอุตสาหกรรมนำร่อง 5 นิคมอุตสาหกรรม ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง นิคมอุตสาหกรรมบางปู และนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ
รวมวงเงินตามกลยุทธ์ 4.1			263.75	286.05	14.64	5	
4.2 ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่วงลำ ให้เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกกระบวนการส่งออก-นำเข้า							
1) การเชื่อมต่อบริษัทฐานข้อมูลกับกรมศุลกากรเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินการตามมาตรา 70 แห่งพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. 2514 (การนำเข้าเครื่องมือเครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์เพื่อใช้ในการกิจการปิโตรเลียม)	กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติและกรมศุลกากร	2549-2550	1.30	1.30	1.30	100	- ได้จัดทำระบบฐานข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการปิโตรเลียม และกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ เพื่อยื่นขอสิทธิตามมาตรา 70 แห่งพระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. 2514 แล้วเสร็จ - ได้จัดทำช่องทางการเชื่อมต่อบริษัทฐานข้อมูลโดยผ่าน Gateway (กรมศุลกากร โดย Netbay ดำเนินการ ขณะนี้อยู่ในระหว่างรอการทดสอบระบบ เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูล
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.2			1.30	1.30	1.30	100	

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
4.3 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก							
1) ...							
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.3			-	-	-	-	
4.4 ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B)							
1) ...			-	-			
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.4			-	-	-	-	
4.5 เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแหล่งศัตรูพืช สารพิษตกค้าง และสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อการนำเข้าและส่งออก							
1) โครงการพัฒนาสารสนเทศด้านผลิตภัณฑ์สุขภาพ ประกอบด้วย 17 โครงการย่อย สาระสำคัญคือ การพัฒนาระบบข้อมูลการอนุญาต ID ผู้ประกอบการ ข้อมูลผลิตภัณฑ์ วัตถุดิบ ราย เครื่องสำอาง จัดทำปรับปรุงรหัส พัฒนาการเชื่อมโยงเครือข่าย คู่มือ และอบรมผู้ตั้ง ผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ	อย.	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	7.03	7.03	5.25	75	- ตรวจสอบความถูกต้องข้อมูลใบอนุญาตในฐานข้อมูลใหม่ 1,000 รายการ/ข้อมูลผู้ประกอบการวัตถุดิบราย 1,970 รายการ จัดทำรหัสผลิตภัณฑ์วัตถุดิบราย 1,748 รหัส - อบรมการจดแจ้งเครื่องสำอางตาม ASEAN Harmonization ให้ผู้ประกอบการ SME 4 ภาค รวม 300 คน อบรม จนท.สาธารณสุขจังหวัด 6 รุ่น จำนวน 142 คน จนท. อย. 2 รุ่น รวม 72 คน

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
2) โครงการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า – ส่งออก ประกอบด้วย 2 กิจกรรมย่อย คือ โครงการยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และงานพัฒนาระบบการจดทะเบียนสินค้าที่เป็นสารออกฤทธิ์	อย.	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	0.16	0.16	0.16	100	- เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวกับ Cross Border Transport Agreement(CBTA) ตาม GMS โดยได้ลงนาม(ในส่วนที่เกี่ยวกับ อย.) แล้ว 3 Protocols 17 annexes แต่ยังไม่บังคับใช้ จนกว่าจะทำการให้สัตยาบัน - มีการจัดประชุมชี้แจงเกี่ยวกับ CBTA ให้ผู้เกี่ยวข้อง และเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างอาคารที่ จังหวัดมุกดาหาร
3) โครงการพัฒนาศักยภาพด้านอาหารและยา ประกอบด้วย 3 โครงการย่อย ได้แก่ 1) โครงการพัฒนาศักยภาพด้านอาหารและยา 2) โครงการนิเทศด้านอาหารและยาในภูมิภาค และ 3) โครงการพัฒนาข้อมูลการนำเข้าผลิตภัณฑ์สุขภาพ	อย.	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	8.54	8.54	8.54	100	- ได้ดำเนินการฝึกอบรมบุคลากร 5 ครั้งจาก 27 ด้าน ทั้ง 4 ภาค - จัดนิเทศด้านอาหารและยาในส่วนภูมิภาคทั่วประเทศรวม 15 ด้าน - ดำเนินการบันทึกการตรวจสอบการนำเข้าผลิตภัณฑ์แล้ว 322,652 รายการ
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 4.5			15.73	15.73	13.95	89	
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ IV			280.78	303.08	29.89	10	

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
V ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)							
5.1 เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์							
1) พัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์ (อนุมัติแล้ว 46.32 ล้านบาท และเป็นเงินกัน 3.97 ล้านบาท)	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	ต.ค. 49 – ก.ย.50	53.94	53.94	N/A	N/A	- ในปีงบประมาณ 2550 กรมพัฒนาฝีมือแรงงานได้ดำเนินการพัฒนาระดับฝีมือและศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์ จำนวน 11,583 คน จากเป้าหมาย 5,000 คน คิดเป็นร้อยละ 231.66 (ข้อมูล ณ วันที่ 1 ต.ค. 2550) โดยมีการจัดฝึกอบรมในหลักสูตรประเภทต่างๆ ได้แก่ ประเภทการผลิต ประกอบด้วย หลักสูตรด้านการตลาด ด้านคำสั่งซื้อ ด้านการวางแผนการผลิต และด้านกระบวนการผลิตสินค้า 4,803 คน ประเภทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย ด้านคลังสินค้า และด้านการจัดส่งสินค้า 6,780 คน
2) โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน / สรท.	มิ.ย. 50 – ก.ย. 50	0.40	0.40	-	0	- เป็นการขยายองค์ความรู้และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ไปสู่ ภาคอุตสาหกรรม
3) โครงการภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน SMEs Projects	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย / สนง.ส่งเสริมวิสาหกิจ	12 เดือน	29.00	29.00	29.00	100	- เติมเรื่องฝึกอบรมด้วย - ดำเนินการจัดทำคู่มือแจกและอบรมผู้ประกอบการ SMEs รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีผลผลิตจากโครงการ ดังนี้

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
	ขนาดกลางและ ขนาดย่อม						1) คู่มือแนะนำแนวทางในการปรับปรุงคุณภาพ ของบริการด้านโลจิสติกส์สำหรับ SMEs 2) คู่มือแนวทางในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ สำหรับ SMEs 3) คู่มือวินิจฉัยความสามารถด้านโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการธุรกิจ (ฉบับก้าวหน้า) 4) ความรู้โลจิสติกส์เบื้องต้น 5) การบริหารสินค้าคงคลัง 6) การบริหารการขนส่ง 7) การบริหารคลังสินค้า 8) หลักสูตรการบริหารจัดการโลจิสติกส์แบบ บูรณาการ 9) การนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้งาน ด้านโลจิสติกส์ 10) คู่มือวินิจฉัยความสามารถทางด้านโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการธุรกิจ(ฉบับเบื้องต้น) 11) การบริหารการจัดซื้อ 12) การจัดจ้างด้านโลจิสติกส์

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							13) คู่มือแนะนำแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์สำหรับ SMEs (เอกสารและ CD-ROM) 14) วิทยุทัศน์ การศึกษาด้านโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมผลิตปลาทะเล 15) CD-ROM หลักสูตรการบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับ SMEs 16) CD-ROM คู่มือแนะนำแนวทางด้านโลจิสติกส์สำหรับ SMEs
4) โครงการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์	สนง.คณะกรรมการ อุดมศึกษา	3 ปี	N/A	10.00	5.33	53	- ผลการดำเนินงานปี 2550 โดยใช้งบประมาณปี 2550 และเงินกู้ยืมเพื่อปีงบประมาณ 2549 1) งบประมาณปี 2550 1.1) การสนับสนุนโครงการวิจัยด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้สนับสนุนงบประมาณโครงการวิจัยแก่มหาวิทยาลัย 2 โครงการคือ - โครงการการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต้นแบบใน

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ - โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของร้านค้าปลีกด้วยองค์กรเสมือนจริง 1.2) โครงการฝึกอบรมและศึกษาดูงานทั้งภายในประเทศและต่างประเทศของบุคลากรสำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา 2) งบประมาณปี 2549 (เงินกันเหลือปี) 2.1) โครงการฝึกอบรมบุคคลทั่วไปปีงบประมาณ 2549 ได้ดำเนินการฝึกอบรมโดยมอบให้สถาบันอุดมศึกษาจัดฝึกอบรมให้แก่บุคลากรทั่วไป จำนวน 600 คน 2.2) สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้จัดตั้งศูนย์ประสานงานวิจัยด้านการจัดการใช้คุณค่าและโลจิสติกส์มีภาระหน้าที่ในการดำเนินการสร้างระบบ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							ฐานข้อมูลหลักสูตร บุคลากรและงานวิจัย ประสานงานระหว่างนักวิจัยและภาคอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาโครงการวิจัย สร้างเครือข่ายวิชาการและงานวิจัย รวมทั้งเผยแพร่ความรู้และผลงานวิจัยด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน 2.3) สนับสนุนโครงการวิจัย 2.4) โครงการพัฒนาหลักสูตรและการฝึกอบรมโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยการสนับสนุนให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ดำเนินการ 2.5) โครงการจัดทำต้นแบบหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ เพื่อเป็นต้นแบบให้สถาบันอุดมศึกษาที่ต้องการเปิดสอนสาขาวิชาด้านโลจิสติกส์ โดยแบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านการจัดการและด้านวิศวกรรม 2.6) สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้แต่งตั้งคณะกรรมการการทำงาน

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							จัดทำแผนการผลิตและพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ เพื่อดำเนินการจัดทำแผนการผลิตและพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษา ขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการพิจารณาข้อเสนอโครงการศึกษาวิจัย 2.7) สถาบันอุดมศึกษาในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้เปิดสอนหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ระดับปริญญาตรี จำนวน 31 แห่ง
5) กิจกรรมพัฒนาศักยภาพ SME ด้านการจัดการโลจิสติกส์เชิงโซ่อุปทาน	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม	ม.ค. 50 – ส.ค. 50	1.50	1.50	1.50	100	- วิสาหกิจอุตสาหกรรม 15 รายได้รับการปรึกษาแนะนำ และความพึงพอใจในการบริการเฉลี่ยร้อยละ 91.30 ด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพเฉลี่ยร้อยละ 81.30 - มูลค่าสินค้าคงคลังที่ลดลงรวม 80.69 ล้านบาท
6) การพัฒนาบุคลากรภาคอุตสาหกรรม ด้านโลจิสติกส์หลักสูตรระยะสั้น	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม	พ.ค. 50 – มิ.ย. 50	1.50	1.50	1.30	87	- วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมจำนวน 44 ราย ประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงจากกลุ่มอาหาร 2 บริษัท กลุ่มพลาสติกและบรรจุภัณฑ์ 6 บริษัท เครื่องจักรและ ยานยนต์ 11 บริษัท

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							อิเล็กทรอนิกส์ 3 บริษัท เครื่อง นึ่งห่ม 1 บริษัท กระดาษและการพิมพ์ 5 บริษัท ขนส่ง นำเข้า- ส่งออก 4 บริษัท บริการ 2 บริษัท เครื่องเขียน 1 บริษัท ผลิตภัณฑ์ภายในห้องน้ำ 1 บริษัท และ อื่นๆ 6 บริษัท - ทั้งนี้ ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ย ร้อยละ 97 และสามารถนำความรู้ที่ ได้รับหลังเข้ารับการอบรมเป็นแนวทางในการ ประยุกต์ใช้จริงโดยเฉลี่ยร้อยละ 85
7) การพัฒนาบุคลากร ภาคอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์ หลักสูตรระยะยาว	กรมส่งเสริม อุตสาหกรรม	พ.ค. 50 – ก.ค. 50	1.50	1.50	1.50	100	- ผู้เข้ารับการอบรมจำนวน 67 ราย จาก 44 บริษัท จากกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม 3 บริษัท เฟอร์นิเจอร์ 2 บริษัท เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี 2 บริษัท ผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก 11 บริษัท เสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย 1 บริษัท อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า 4 บริษัท ยานยนต์ 2 บริษัท กระดาษและผลิตภัณฑ์ กระดาษ 1 บริษัท อุปกรณ์เครื่องจักรกล 2 บริษัท การพิมพ์และสื่อ บันทึกข้อมูล 5 บริษัท สิ่งทอและสิ่งถัก 1 บริษัท ผลิตภัณฑ์จากโลหะประดิษฐ์ 3 บริษัท สุขภัณฑ์ สำหรับห้องน้ำ 1 บริษัท เกษตร 1 บริษัท และอื่นๆ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							5 บริษัทผลการประเมินความพึงพอใจในการเข้า รับการอบรมโดยเฉลี่ยร้อยละ 96.15 และมีความรู้ ความเข้าใจเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 92.99
8) โครงการสัมมนาสร้างองค์ความรู้ ด้านโลจิสติกส์เพิ่มผลผลิต อุตสาหกรรม	กรมส่งเสริม อุตสาหกรรม	พ.ค. 50	0.22	0.22	0.22	100	- ผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นผู้ประกอบการ SMEs รวม 583 คนประกอบด้วย ผู้ประกอบการขึ้นส่วน ยานยนต์ ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เหล็ก โลหะ ก่อสร้าง เคมี และปิโตรเคมี เกษตร อาหารแปรรูป สิ่งทอ แม่พิมพ์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องประดับ ซอฟต์แวร์ อุปกรณ์เครื่องเขียน บรรจุภัณฑ์ สิ่งพิมพ์ ขนส่ง โลจิสติกส์ และบริการอื่นๆ จำนวน 557 คน สมาคม สถาบัน องค์การอิสระจำนวน 8 คน ผู้สนใจทั่วไป 5 คน หน่วยราชการในสังกัด กสอ. 6 คน ผู้สื่อข่าว 7 คนผลประเมินผลความพึง พอใจในการรับบริการ และนำไปใช้ประโยชน์ของ ผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดจากแบบประเมินเฉลี่ย ร้อยละ 87 และ 89 ตามลำดับ
9) การศึกษารูปแบบโลจิสติกส์เพื่อ พัฒนาประสิทธิภาพและผลิตภาพ อุตสาหกรรมกึ่งแข็งและแปรรูป	กรมส่งเสริม อุตสาหกรรม	มี.ค. 50 – ก.ย. 50	2.40	2.40	2.40	100	- ได้รูปแบบพัฒนาประสิทธิภาพและผลิตภาพ อุตสาหกรรมกึ่งแข็งและกึ่งแปรรูปได้ แผนพัฒนา 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว นำร่องวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในโรงงาน

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							ตัวอย่าง 3 โรงงาน มีผลให้ร้อยละของสินค้าคงคลังต่อยอดขายของแต่ละโรงงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ คือลดลงร้อยละ 589 ลดลงร้อยละ 75.29 และลดลงร้อยละ 5.29 ตามลำดับเกินเป้าหมายที่กำหนด และมีอัตราหมุนเวียนของสินค้าคงคลังเพิ่มขึ้น 0.31 0.24 และ 0.08 ตามลำดับในส่วนของ การส่งมอบงานล่าช้าพบว่า ลดลงร้อยละ 9.41 24.00 และ 3.10 ตามลำดับ และได้รูปแบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพอุตสาหกรรมซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อไป
10) การให้บริการปรึกษาแนะนำเชิงลึกภายใต้เงินสมทบ CF	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม	ม.ค. 50 – ส.ค. 50	0.70	0.70	0.70	100	- วิสาหกิจที่เข้าร่วม 10 ราย ต้องสมทบค่าใช้จ่ายครึ่งหนึ่ง สถานประกอบการได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ประโยชน์ร้อยละ 98.33 และมีการพัฒนาศักยภาพด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพกำลังการผลิตร้อยละ 93.40 ลดการสูญเสียร้อยละ 100 ลดต้นทุนร้อยละ 100 การพัฒนาผลิตภัณฑ์ร้อยละ 93.40 การเชื่อมโยงการผลิตร้อยละ 93.40 พัฒนาการตลาดหรือการบริการลูกค้าร้อยละ 93.40

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
11) โครงการฝึกอบรมผู้ชำนาญการการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน	กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้ / สรท.	5 เดือน	2.00	2.00	-	0	- เป็นการดำเนินการต่อเนื่อง ซึ่งกระทรวงต่างประเทศได้มีสัญญาจ้าง สรท. ดำเนินโครงการแล้ว - ขณะนี้ สรท. กำลังดำเนินการติดต่อสถาบันการศึกษาในสหรัฐอเมริกาเพื่อจัดอบรม
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.1			93.16	103.16	41.95	41	
5.2 ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น							
1) โครงการพัฒนาการผลิตกำลังคนในระดับอาชีวศึกษาสาขาวิชาโลจิสติกส์ตามความต้องการของตลาดแรงงาน ประกอบด้วย (1) การศึกษาดูงานของนักศึกษาโลจิสติกส์ (2) จัดทำฐานข้อมูลนักศึกษาเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสอศ.กับสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องกับสาขาวิชาโลจิสติกส์ (3) จัดทำรายงานเผยแพร่การจัดการเรียนการสอน	สำนักวิจัยและพัฒนาการอาชีวศึกษา	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	0.40	0.40	0.40	100	- พัฒนาบุคลากรครู อาจารย์ และนักศึกษาสาขาวิชาโลจิสติกส์ในสถานศึกษานำร่อง จำนวน 250 คน ให้มีความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินงานอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยการศึกษาดูงานจากสถานประกอบการด้านโลจิสติกส์ต่างๆ และแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สถานที่ดูงานในครั้งนี้ ได้แก่ “Thailand International Logistics Fair 2007” ระหว่างวันที่ 12 – 16 ก.ย. 2550 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุม BITEC บางนา และท่าเรือแหลมฉบังและ Inland Container Depot (ICD) ลาดกระบัง

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
2) โครงการจัดทำคุณวุฒิวิชาชีพในสาขาโลจิสติกส์	สำนักวิจัยและพัฒนาการอาชีวศึกษา / สำนักมาตรฐานการอาชีวศึกษาและวิชาชีพ	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	0.20	0.20	0.20	100	- จัดทำ (ร่าง) ระบบคุณวุฒิวิชาชีพ โลจิสติกส์ (TVQ) ให้ก้าวสู่อุตสาหกรรม โลจิสติกส์ระดับมาตรฐานสากล โดยความร่วมมือระหว่าง สอศ. และสมาคมพันธมิตรโลจิสติกส์ไทย ทั้งนี้ได้ประยุกต์ในเบื้องต้นจากข้อมูล www.skillsforlogistics.org
3) โครงการจัดฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรในหลักสูตรการค้าระหว่างประเทศ	สำนักพัฒนาสมรรถนะครูและบุคลากรอาชีวศึกษา	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	0.15	0.15	0.15	100	- พัฒนาบุคลากรครู อาจารย์ในสถานศึกษานำร่อง ให้มีความรู้ ความสามารถ ความเข้าใจในการจัดการเรียนการสอนในสาขาวิชาโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ส่งเสริมและขยายเครือข่ายกลุ่มอุตสาหกรรมเพื่อสนับสนุนและประชาสัมพันธ์การจัดการเรียนการสอนสาขาวิชาโลจิสติกส์ในสังกัด
4) โครงการศึกษาดูงานเพื่อพัฒนาสมรรถนะครู-อาจารย์ในสาขาวิชาโลจิสติกส์ ณ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	สำนักวิจัยและพัฒนาการอาชีวศึกษา	ต.ค. 49 – ก.ย. 50	0.20	0.20	0.20	100	- เป็นการขยายและสร้างความร่วมมือการพัฒนาการจัดการอาชีวศึกษาในด้านการศึกษาและการวิจัยในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยมีผู้บริหารสถานศึกษา เจ้าหน้าที่ ครู-อาจารย์จำนวน 13 คน ได้รับความรู้และเข้าใจจากการเรียนรู้ประสบการณ์จริงของ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ เพื่อนำมา ประยุกต์และพัฒนากิจการด้านการสอน ด้านโลจิสติกส์
5) โครงการพัฒนาหลักสูตรและการ ฝึกอบรมโลจิสติกส์และ ซัพพลายเชน	สำนักงาน คณะกรรมการ อาชีวศึกษา โดย มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์	12 เดือน	9.25	9.25	NA	100	- มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาพัฒนา หลักสูตรและการฝึกอบรมโลจิสติกส์และ ซัพพลายเชน เพื่อกำกับโครงการเมื่อวันที่ 15 พ.ย. 50 - ทั้งนี้ โครงการแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ วิเคราะห์ ความต้องการหลักสูตร ออกแบบหลักสูตร และ จัดฝึกอบรม
6) ชุดปฏิบัติการสารสนเทศในการ ขนส่ง	วิทยาลัย พาณิชยการบางนา	ต.ค.49 – ก.ย.50	3.95	3.95	3.95	100	- สร้างห้องปฏิบัติการเพื่อพัฒนาคุณภาพนักศึกษา มุ่งเน้นการฝึกทักษะในสาขาโลจิสติกส์
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.2			14.15	14.15	4.90	35	
5.3 สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์							
1) โครงการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพ ด้านโลจิสติกส์ (คลังสินค้า)	สำนักงาน คณะกรรมการ อาชีวศึกษา	ส.ค. 50 – ก.ย. 50	0.20	0.20	0.20	100	- เป็นการพัฒนาลัทธิฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ที่ สามารถนำไปเป็นต้นแบบของไทย

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
2) โครงการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อจัดทำระบบขนส่ง ขนถ่าย และลำเลียงสินค้าวัตถุดิบเชื่อมโยงระหว่างนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและท่าเรือแหลมฉบัง	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	8 เดือน	2.90	2.90	2.75	95%	- เป็นการสำรวจข้อมูลการขนส่งสินค้าในพื้นที่มาบตาพุดและรูปแบบการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบเพื่อจัดทำแผนธุรกิจการขนส่งทางรถไฟและทางเรือชายฝั่ง (ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและท่าเรือแหลมฉบัง) ตลอดจนดำเนินการหาพันธมิตรทางธุรกิจเบื้องต้น
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.3			3.10	3.10	2.95	95	
5.4 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ							
1) จัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบาย เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ							- จัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนภาครัฐระดับชาติ คือ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) และได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 - ต่อมาได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 4 คณะ ภายใต้ คปส. ได้แก่ 1) คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม 2) คณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์การค้า 3) คณะกรรมการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							การนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ และ 4) คณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ - นอกจากนั้น หน่วยงานภาครัฐในระดับปฏิบัติที่เกี่ยวข้องต่างๆ ก็ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการคณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน เพื่อทำหน้าที่ผลักดันการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เช่น คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี) คณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ National Single Window และคณะทำงานด้านเทคนิคและการออกแบบระบบงาน (กรมศุลกากร) - สืบเนื่องจากการประชุมนายกรัฐมนตรีพบภาคเอกชน ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 สศช. ได้จัดตั้ง สำนักงานประสานการพัฒนา ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (สบส.) ทำหน้าที่ประสานการพัฒนา ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ กับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ - สำหรับกลไกการขับเคลื่อนภาคเอกชน ได้มีการ

(ร่าง) รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ฉบับที่ 1/2551)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลา โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		เบิกจ่าย		ความก้าวหน้า/ปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ
			โครงการ	ปี 2550	ล้านบาท	ร้อยละ	
							จัดตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการต่างๆ เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ ร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน คณะกรรมการ Global Logistics & Trade Facilitation และคณะกรรมการ International Trade and Capacity Building (สภาผู้ส่งสินค้า ทางเรือแห่งประเทศไทย) คณะอนุกรรมการ คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย) เป็นต้น
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ 5.4			-	-	-	-	
รวมวงเงินตามยุทธศาสตร์ที่ V			110.41	120.41	49.80	41	
รวมวงเงินทุกยุทธศาสตร์ฯ			60,962.09	4,882.03	380.35	8	