

งานเลขานุการ สคช.
รับที่ 04417
วันที่ 21 ต.ค. 2552

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
เลขที่รับ 2760 เวลา
วันที่ 22 ต.ค. 2552

สทง. คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
รับที่ 11938
วันที่ 20 ต.ค. 2552
เวลา 15-00

ที่ นร ๐๕๐๖/๑๕๒๕๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

งานเลขานุการ รศบ.-อาคม

รับที่ 15992

วันเดือนปี 21 ต.ค. 2552

๑ ตุลาคม ๒๕๕๒

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์
การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๔๒๕๔ ลงวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๒

งานประสานและอำนวยการฝ่ายบริหาร / สลก.
รับที่ 690
วันที่ 20 ต.ค. 2552
เวลา 16:30

ตามที่ได้เสนอผลการพิจารณาและผลการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เกี่ยวกับความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์
การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก
ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๒ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของสำนักงาน

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวง
พลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงาน
คณะกรรมการการอาชีวศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณารายละเอียดในส่วนที่เกี่ยวข้อง
แล้วแต่กรณี และนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้อง
และขอได้โปรดแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

๕ -

(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๕

www.cabinet.thaigov.go.th

nk52_10_30 : แววมุกดา

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1115/ A239



สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ 10100

๑๒ กันยายน ๒๕๕๒

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/11621 ลงวันที่ 3 กรกฎาคม ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปผลการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีต่อความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำความเห็น ผลการพิจารณา หรือผลดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ตามข้อสั่งการของรองนายกรัฐมนตรี (นายอรรถศักดิ์ สภาวสุ) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม 12 หน่วยงาน เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๕๒ เพื่อพิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว มีความเห็นดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

๑. ผลการดำเนินการ ปัจจุบันการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องมีความคืบหน้าไปแล้วในระดับหนึ่ง โดยสรุปความก้าวหน้าการดำเนินงานในแต่ละด้านได้ดังนี้

๑.๑ ด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงคมนาคม ได้ศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม หรือ

/เขตประกอบการ...

เขตประกอบการอุตสาหกรรมตามแนวบริเวณชายแดนที่สำคัญ เช่น จังหวัดเชียงราย จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหารแล้วเสร็จ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการขับเคลื่อนให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

1.2 ด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านมีความก้าวหน้าเป็นลำดับ เช่น การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งใหม่ (เชียงของ-ห้วยทราย และนครพนม-คำม่วน) การสนับสนุนประเทศเพื่อนบ้านในการก่อสร้างถนนเชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก เป็นต้น และอยู่ระหว่างการผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน เช่น โครงการจัดหาหัวรถจักร 7 คัน และแคร่บรรทุก 308 คัน การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงคลองสิบเก้า-แก่งคอย-อะเชิงเทรา และสนับสนุนการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในภูมิภาค เช่น ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ และท่าอากาศยาน เป็นต้น เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

1.3 ด้านการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า สินค้าคงคลังหรือศูนย์แสดงสินค้า กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาศูนย์การกระจายสินค้าในพื้นที่สำคัญ เช่น มุกดาหาร และเชียงของแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

1.4 ด้านการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า กรมศุลกากรได้ดำเนินการปรับปรุงพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้าส่งออกให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเริ่มพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานราชการกับกรมศุลกากรแล้วเสร็จบางส่วน นอกจากนี้ อยู่ระหว่างการจัดตั้งระบบ National Single Window ของประเทศเพื่อบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งระบบให้สามารถลดจำนวนเอกสารและต้นทุนด้านเวลาในกระบวนการนำเข้าส่งออก

1.5 ด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ กระทรวงพาณิชย์ได้ทำการฝึกอบรมเทคนิคบริหารจัดการโลจิสติกส์แก่บุคลากรในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์และสนับสนุนให้จัดตั้งเครือข่ายธุรกิจระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศและต่างประเทศ เช่น บริษัท สยามโลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ (SLA) และบริษัท ไทยโลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ (TLA)

1.6 ด้านการพัฒนากำลังคนและยุทธศาสตร์การพัฒนา กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องได้ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ไทยโดยการอบรมสัมมนาและให้คำปรึกษาทั้งในภาคการผลิตและธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในช่วงปี 2549-2552 จำนวน 46,000 คน นอกจากนี้ สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษาได้เชื่อมโยงหลักสูตรการสอนด้านโลจิสติกส์กับภาคปฏิบัติ โดยสนับสนุนการเรียนการสอนด้วยกรณีศึกษา และการจัดตั้งโครงการทวิภาคีและสหกิจศึกษากับบริษัทเอกชน

1.7 ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อเป็นกลไกถาวรในการกำกับนโยบายและ

ขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการจัดการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552

2. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปประกอบการดำเนินการในระยะต่อไป ดังนี้

2.1 ด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพลังงาน และ สศช. รับไปดำเนินการดังนี้

2.1.1 กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชน ควรเร่งผลักดันการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดนครพนม เป็นต้น โดยกำหนดมาตรการสนับสนุนที่จูงใจให้เกิดการลงทุนในพื้นที่โดยเน้นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่น และอุตสาหกรรมสะอาด นอกจากนี้ ควรกำหนดบทบาทที่ชัดเจนของพื้นที่เศรษฐกิจต่างๆ พร้อมทั้งศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ชายแดนที่ยังไม่ได้มีการดำเนินงาน เช่น จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ) จังหวัดกาญจนบุรี เป็นต้น

2.1.2 กรมโยธาธิการและผังเมือง ควรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดทำผังเมืองเฉพาะของเขตนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นต้น พร้อมทั้งแนวทางการบังคับใช้ผังเมืองอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันการบุกรุกจากชุมชน

2.1.3 กระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรติดตามความก้าวหน้าของการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในขณะเดียวกัน ควรพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและกำหนดรูปแบบการดำเนินงานภายใต้กรอบกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2.1.4 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลัง ควรสร้างความสมดุลระหว่างการส่งเสริมการย้ายฐานการผลิตด้านเกษตรกรรมของไทยในระยะยาวกับการแก้ปัญหาการค้าพืชผลเกษตรตกต่ำภายในประเทศ เพื่อสร้างเสถียรภาพของราคาสินค้าเกษตร และเร่งรัดให้มีการใช้เอกสารใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (AISP Form) ประกอบการนำเข้าเพื่อรับสิทธิพิเศษทางภาษีตามหลักเกณฑ์ของอาเซียน และเร่งพิจารณาทบทวนแผนการลงทุนด้านเกษตรกรรมกับประเทศเพื่อนบ้าน และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

2.1.5 กระทรวงอุตสาหกรรม ควรเร่งจัดทำแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมใน 13 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายให้แล้วเสร็จเพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการได้อย่างเป็นระบบ รวมทั้งพัฒนารฐานข้อมูลชี้วัดประสิทธิภาพด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ครบทุกกลุ่มอุตสาหกรรมเพื่อให้ผู้ประกอบการใช้ในการเทียบเคียงเพื่อพัฒนาตนเอง

2.1.6 กระทรวงพลังงาน และกระทรวงคมนาคมควรร่วมมือกันส่งเสริมการผลิตและการใช้พลังงานทางเลือกสำหรับการขนส่งอย่างต่อเนื่อง การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบท่อเพื่อการขนส่งบนเส้นทางที่มีศักยภาพ และร่วมมือกับในการวางแผนด้านพลังงานทดแทน โดยสนับสนุนมาตรการภาษี หรือมาตรการจูงใจอื่นๆ

2.2 ด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และ สศช. รับไปดำเนินการดังนี้

2.2.1 กระทรวงคมนาคมควรจัดทำแผนแม่บทการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดผลทางปฏิบัติโดยเร็ว โดยในระยะเร่งด่วน ควรเร่งรัดดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็งให้แล้วเสร็จตามเป้าหมาย ได้แก่ (1) โครงการจัดหารถบรรทุกตู้สินค้า 308 คัน (2) โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 7 คัน (20 คันต่อเฟลา) (3) โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (Barter Trade) (4) โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ช่วงแก่งคอย-แก่งเสือเต้น สุระนารายณ์-บัวใหญ่ ชุมทางถนนจรัล-บัวใหญ่ ระยะทาง 308 กม. (5) โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ช่วงชุมทางบัวใหญ่ -หนองคาย ระยะทาง 278 กม. และ (6) โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 13 คัน และโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ นอกจากนี้ ควรผลักดันการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบังให้แล้วเสร็จโดยเร็วและกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่เหมาะสมเป็นธรรม เพื่อสนับสนุนการขนส่งชายฝั่งให้สามารถแข่งขันกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ ได้

2.2.2 กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปแล้วอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะท่าอากาศยานในภูมิภาค

2.2.3 กระทรวงคมนาคมควรเร่งรัดโครงการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในส่วนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค และผลักดันให้เกิดความร่วมมือตามข้อตกลงการขนส่งสินค้าและคนข้ามพรมแดน (CBTA) โดยเร็ว โดยพิจารณาประเด็นการเปิดสิทธิจราจร และการยกระดับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และด้านบำรุงรักษาถนน รวมถึงการพัฒนาระบบ GPS เพื่อติดตามรถขนส่งของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน

2.2.4 กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคม ควรร่วมกันจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและการค้าเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค นอกจากนี้ ควรมอบหมายให้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยดูแลเรื่องระบบคุ้มครองประกันภัย ตัวรถ สินค้า และบุคคลในประเทศเพื่อนบ้านด้วย

2.3 ด้านการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า สินค้าคงคลังหรือศูนย์แสดง สินค้า หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพาณิชย์ รับไป ดำเนินการดังนี้

2.3.1 กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพาณิชย์ ควร จัดทำแนวทางการใช้ประโยชน์จากลานพักตู้คอนเทนเนอร์ (CY) ที่ได้ลงทุนไปแล้ว และเร่งผลักดันให้ เกิดผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว

2.3.2 กระทรวงคมนาคมควรเร่งพัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ในพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เช่น เชียงแสน และเชียงของ เป็นต้น เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการจัดการสินค้าคงคลังของประเทศ

2.4 ด้านการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวง คมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และ สศช. รับไปดำเนินการดังนี้

2.4.1 รัฐบาลไทยควรให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการและการเงิน ควบคู่ไปกับการเจรจาเร่งรัดข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความเข้าใจและพัฒนากฎระเบียบเพื่อให้การ ดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานสากล สำหรับเรื่อง Single VISA รัฐบาลควรเร่งรัดการแก้ไขเพิ่มเติม กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว

2.4.2 กระทรวงคมนาคมและกรมศุลกากรควรเร่งรัดการแก้ไขกฎระเบียบที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่งผ่านแดน และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถ ดำเนินการตรวจปล่อย ณ จุดชายแดนเดียว (Single Stop Inspection) ได้โดยเร็ว รวมทั้งผลักดันให้มีการ ขยายระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System) ในประเทศคู่ค้า และจัดตั้งองค์กรค้าประกัน ระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งผ่านแดนสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม

2.4.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดให้การจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทยให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ดังนี้คือ (1) กรมศุลกากรควรเร่งรัดการจัดตั้งระบบ NSW กลาง ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว (2) หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW ของประเทศที่ยังอยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร และระบบเชื่อมโยงกับกรมศุลกากร ควรเร่งรัดดำเนินการจัดทำ

ระบบดังกล่าวให้แล้วเสร็จโดยเร็ว (3) หน่วยงานภาครัฐควรเร่งผลักดันการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และเตรียมความพร้อมในการปรับกระบวนการ ขั้นตอน และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวก สะดวกทางการค้า เพื่อสนับสนุนระบบ NSW ของประเทศสำหรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าต่อไป และ (4) กรมศุลกากรและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนควรร่วมกันพิจารณารูปแบบทางธุรกิจ อัตราค่าธรรมเนียม และกรอบการกำกับดูแล สำหรับการบริหารจัดการระบบ NSW ในอนาคต เพื่อให้ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยสามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยแข่งขันทางธุรกิจกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม

2.4.4 กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

2.5 ด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และ สศช. รับไปดำเนินการดังนี้

2.5.1 กระทรวงพาณิชย์ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยพัฒนาเครือข่ายพันธมิตรภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จมากขึ้น

2.5.2 กรมโยธาธิการและผังเมืองและกระทรวงคมนาคม ควรบูรณาการแผนการพัฒนาผังเมืองโดยเฉพาะในพื้นที่เมืองชายแดนและแผนพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งหาแนวทางบังคับใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

2.5.3 กระทรวงคมนาคม ควรเร่งทบทวนแผนการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สอดคล้องกับแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในอนาคต และจัดทำแผนธุรกิจสำหรับการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ซึ่งมีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค รวมทั้งจัดทำแผน Business Continuity Plan (BCP) เพื่อให้สามารถบริการได้อย่างต่อเนื่อง

2.5.4 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงคมนาคม ควรเร่งให้มีการเจรจาความร่วมมือทางธุรกิจด้านขนส่งและท่องเที่ยวระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน และระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนามให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

2.6 ด้านการพัฒนากำลังคนและยุทธศาสตร์การพัฒนา หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการต่างประเทศ และ สศช. รับไปดำเนินการดังนี้

2.6.1 เร่งรัดดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ.2551-2554 และขยายผลการดำเนินการให้ครอบคลุม 3 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ (1) การยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพกำลังคนในสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานสากล (2) พัฒนาระบบการเรียนการสอนให้เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ และ (3) จัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์

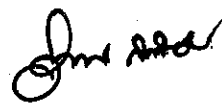
2.6.2 เร่งยกระดับความเป็นมืออาชีพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในทุก ระดับโดยเฉพาะคนขับรถบรรทุกทั่วประเทศ โดยมุ่งพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ควบคู่กับการค้าระหว่างประเทศ กฎระเบียบข้ามแดน ภาษาต่างประเทศ และเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเตรียมการให้ผู้ประกอบการไทยสามารถได้รับประโยชน์สูงสุดจากเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่าง ประเทศได้ นอกจากนี้ ควรเร่งให้มีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์แบบทันเวลาแก่ สถานประกอบการเพื่อช่วยลดต้นทุนด้านสินค้าคงคลังในภาคการผลิต

2.6.3 พัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ การวางแผนเชิง กลยุทธ์ และการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามและประเมินผล ให้กับบุคลากรภาครัฐ

2.7 ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง สศช.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนให้ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ผลักดันให้มีการ ตัดสินใจในเชิงนโยบายด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบผลการพิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถใน การแข่งขันของไทยในเวทีโลก และเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอานันท์ ปิตทิตอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร.0 2280 4085 ต่อ 3405

โทรสาร 0 2280 1860

สรุปผลการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีต่อความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง "ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคศึกษาศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก" โดยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอต่อคณะรัฐมนตรี

วันที่ 2 กันยายน 2552 ณ ห้องประชุมเดส สนิทวงศ์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1.1 ส่งเสริม สนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมตามแนวบริเวณชายแดน เช่น แม่สอด จังหวัดตาก เชียงแสน หรือ เชียงของ หรือ แม่สาย จังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน จังหวัดนครพนม จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครราชสีมา เป็นต้น เพื่อรองรับสินค้า การลงทุน แรงงาน ก่ออิฐ และสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน	- การนิคมอุตสาหกรรม (กนอ.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมศุลกากรได้มีส่วนร่วมผลักดันให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมตามแนวบริเวณชายแดนสำคัญ ดังนี้ 1. จังหวัดตาก ในปัจจุบัน ภาคเอกชนโดยสภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก สนใจจะจัดตั้งนิคมฯ ในรูปแบบร่วมดำเนินงานกับ กนอ. ขณะนี้อยู่ระหว่างรวบรวมพื้นที่ประมาณ 700 ไร่บริเวณอำเภอแม่สอดเพื่อเสนอ กนอ.พิจารณา และกรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนดพื้นที่อุตสาหกรรมไว้ในผังเมืองตากและผังแม่สอด พร้อมกำหนดให้เป็นคลังสินค้า 2. จังหวัดเชียงราย 2.1 ผลการศึกษาการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและ/หรือสถานีขนส่งสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ของ กนอ. แสดงความพร้อมทางด้านการศึกษาความเหมาะสมไม่เพียงพอ และความพร้อมทางด้านคมนาคม รวมถึงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 2.2 ได้มีการเดินทางไปเจรจากับทางการเงินในปี 2549 และจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมให้กับทางการเงินในปี 2551 เพื่อเชิญชวนนักลงทุนคืน แต่ทางการเงินยังไม่มีความชัดเจนในการแสดงความสนใจในการลงทุนในขั้นนี้ 2.3 สนข. ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities) ที่บริเวณเชียงแสน-เชียงของ แล้วเสร็จในปี 2552 และกำลังดำเนินการศึกษาโครงการสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในระยะที่ 2 ในปี 2553 2.4 กรมศุลกากรดำเนินการโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจและการผลิตร่วม (Co-production) โดยปัจจุบันได้ศึกษาเกี่ยวกับเศรษฐกิจ สภาวะการค้า การลงทุนตามแนวชายแดนจังหวัดเชียงราย และบทบาทของกรมศุลกากรที่เชื่อมต่อการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือ GMS เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยและภาคขนส่งแบบต่อเนื่อง Multi Transportation ในภูมิภาคเอเชีย 2.5 กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนดพื้นที่อุตสาหกรรมไว้ในผังเมืองของจังหวัดน่าน 3. จังหวัดน่าน กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้ดำเนินการศึกษาพัฒนาภาคเป็นศูนย์การผลิต อบรม แปรรูป และกระจายสินค้า (Distribution Center) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ในกลุ่มอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ตาม	กระทรวงอุตสาหกรรม มีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. ส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนิคมอุตสาหกรรม 2. รัฐบาลควรให้สิทธิประโยชน์สูงสุดหรือเป็นพิเศษแก่ภาคเอกชน โดยต้องมากกว่าสิทธิประโยชน์เขต 3 ในจังหวัดที่อยู่ใกล้กรุงเทพฯ (เช่น สิงห์บุรี เพชรบุรี เป็นต้น) และมาตรการสนับสนุนที่อำนวยความสะดวกหรือจูงใจด้านอื่น ได้แก่ 2.1 มาตรการอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกเขตเศรษฐกิจ เพื่อทำงานของแรงงานพลั่วซึ่งจะแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายในกฎหมาย 2.2 การให้เงินกู้ที่มีเงื่อนไขผ่อนปรนที่จูงใจ เช่น ระยะเวลาลดหนี้ ระยะเวลาให้นาน ดอกเบี้ยต่ำ	1. กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง ร่วมกันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนควรเร่งผลักดันการพัฒนาโครงการในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดน่าน เป็นต้น โดยกำหนดมาตรการสนับสนุนที่จูงใจให้เกิดการลงทุนที่สามารถแข่งขันได้ ซึ่งเน้นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ผลิตร่วมกันในท้องถิ่น และอุตสาหกรรมสะอาด 2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดบทบาท (Positioning) ของพื้นที่พร้อมทั้งศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ชายแดนที่ยังไม่มีการดำเนินงาน เช่น จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ) จังหวัดกาญจนบุรี เป็นต้น 3. กรมโยธาธิการและผังเมือง ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดทำผังเมืองที่ชัดเจนของเขตนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เพื่อป้องกันการพัฒนาจากชุมชน	กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพาณิชย์/สหภาพเกษตรกรไทย/กระทรวงพาณิชย์/สหภาพเกษตรกรไทย

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1.2 ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อรองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในอนาคต	แนวเชื่อมโยงมหาสมุทรแปซิฟิก และทะเลอันดามัน (The East-West Economic Corridor) แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2549 โดยมีข้อสังเกตในประเด็นความเชื่อมโยงของโครงการด้านอุปสงค์สินค้าที่จะให้บริการ และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบข้ามแดนของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน และกรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนดพื้นที่อุตสาหกรรมไว้ในผังนิคมค้าปลีก (เพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดอุบลราชธานี) 4. จังหวัด 5 ชายแดนภาคใต้ รัฐบาลมีแผนการพัฒนาเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน มีเป้าหมายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการค้าชายแดน ซึ่งเป็น 1 ใน 6 แผนย่อย ของแผนการพัฒนาพื้นที่พิเศษ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ปี 2552-2555 ซึ่ง กรม.อนุมัติเมื่อวันที่ 7 เม.ย. 2552 ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ 4.1 การพัฒนาการค้าชายแดนและด้านชายแดนไทย-มาเลเซียให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 4.2 การเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง 4.3 การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจสงขลา-สงขลา 5. กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนดพื้นที่อุตสาหกรรมไว้ในผังเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม และกำหนดพื้นที่อุตสาหกรรมเฉพาะกิจและคลังสินค้าไว้ในผังอริยประเทศ จังหวัดสระแก้ว และ ผังเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี	ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทย เนื่องจากจำเป็นต้องมีการแข่งขันสูงมาก ตลอดจนถึงป้องกันปัญหาด้านความมั่นคง อาทิ ปัญหายาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย เป็นต้น 3.ยุทธศาสตร์มีความครอบคลุมในแง่การพัฒนา hardware ของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตและการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนา Software ส่งเสริมให้สถาบันวิชาการ/think-tank ไทย พึ่งพิงร่วมกับต่างชาติ จัดกิจกรรม outreach อาทิ งานวิจัย การสัมมนาแลกเปลี่ยนประสบการณ์เพื่อหา best practices ด้านโลจิสติกส์ของไทย หรือ จัดหลักสูตรอบรมให้ระดับบริหารของภาคเอกชนด้านโลจิสติกส์เพื่อปรับทัศนคติ เพิ่มความรู้และทักษะ รวมทั้งหลักสูตรการพัฒนาแรงงานโลจิสติกส์ 4. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีโดยเฉพาะ e-commerce เพื่อเพิ่มผลผลิต 5.ควรมีการประชุมหรือบูรณาการนโยบายและแผนเกี่ยวกับศูนย์กระจายสินค้า ในระดับจังหวัด ประเทศ โดยภาครัฐและเอกชน		
1.2 ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อรองรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในอนาคต	- รัฐบาลและหน่วยงานเอกชนได้ดำเนินการส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการไทย ในรูปของโครงการศึกษา ศึกษาและสัมมนาเพื่อเสริมองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการไทยในภาคการผลิตและธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในช่วงปี 2549-2552 รวมทั้งสิ้นประมาณ 46,000 คน - โครงการสำคัญของหน่วยงานต่างๆ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ดังนี้ 1. กระทรวงอุตสาหกรรม เช่น การปรับปรุงประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภายในสถานประกอบการของกลุ่ม SMEs อุตสาหกรรมอาหาร ผลิตภัณฑ์พลาสติก เครื่องประดับ เครื่องปรุงหมัก เครื่องสำอางภัณฑ์พื้นฐาน เซรามิก บรรจุภัณฑ์ ยา ผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม อุปกรณ์ไฟฟ้า สิ่งทอ การพัฒนาขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ โดยมีกิจกรรมบุคลากรภาคอุตสาหกรรม และจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมย่อยและนำผลการศึกษามาใช้เพื่อประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม และนำผลวิจัยไปใช้เพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจ โดยพัฒนาบริการภาครัฐ ได้แก่ ระบบให้บริการ	กระทรวงอุตสาหกรรม มีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. ควรเร่งดำเนินการสร้างความตระหนักเรื่อง การวิเคราะห์ปัญหาด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกัน 2. ควรพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันของภาครัฐ เพื่อ ให้ทราบผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและการดำเนินงานในปัจจุบัน เพื่อลดความซ้ำซ้อนของงาน 3. ควรสนับสนุนงบประมาณสำหรับโครงการให้คำปรึกษาเพื่อปรับปรุงการจัดการภายในสถานประกอบการ หรือ Logistics Clinic ซึ่งเป็นรูปแบบการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพให้มากขึ้นและมอบหมายให้มีหน่วยงานดำเนินการโดยตรง เพื่อให้สามารถขยายผลสู่	กระทรวงอุตสาหกรรม ควรเร่งจัดทำแผนการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมใน 13 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้แล้วเสร็จเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นระบบ รวมทั้งของข้อมูลเชิงลึกวัตถุประสงค์ด้านการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ให้ครบทุกกลุ่ม พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ให้ครบทุกกลุ่ม อุตสาหกรรมเพื่อให้ผู้ประกอบการใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพของตนเอง	กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงการคลัง/กระทรวงการต่างประเทศ/ สท.

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. ทาจีเล็ทพอร์ทนิคม และจากออกไปรับรอนำเข้าส่งออกของอุตสาหกรรมแร่ และน้ำตาลทราย วางกรอบยุทธศาสตร์โลจิสติกส์อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง กำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ ปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์ส่งเสริมการลงทุนเกี่ยวกับการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย นอกจากนี้ กระทรวงอุตสาหกรรม อยู่ระหว่างการปรับปรุงเพิ่มรายการข้อมูลใน พ.ร.บ. 9 เพื่อให้สถานประกอบการรายงานข้อมูลที่ใช้ในการค้าผ่านวงเงินทุน โลจิสติกส์ต่อข้อมูลอย่างต่อเนื่อง และอยู่ระหว่างพิจารณาการพิจารณาแก้ไขกฎกระทรวงเพื่อปรับปรุงรายการข้อมูลใน พ.ร.บ. 8 เช่นกัน 2. กรมการขนส่งทางบก ในปี 2551 จัดทำคู่มือหลักสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง ด้วยรถบรรทุก เพื่อกระตุ้นให้กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าได้ตระหนักถึงความเปลี่ยนแปลงในระบบการขนส่งสินค้าและเตรียมความพร้อมและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการได้พัฒนาศักยภาพขนส่งให้มีคุณภาพมาตรฐาน ในปี 2552 มีการสำรวจจัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งแยกประเภทเป็นรายอุตสาหกรรม เพื่อให้เป็นข้อมูลในการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง ในปี 2553 จะดำเนินโครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการศึกษาเส้นทางที่มีศักยภาพในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เพื่อยกระดับมาตรฐานในการประกอบกิจการขนส่งทางถนนของประเทศไทยและศึกษาเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งทางระหว่างประเทศ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรจัดให้มีขึ้น และการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งใน Mode อื่นๆ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ 3. กรมศุลกากร พัฒนาระบบงานศุลกากรให้เป็นมาตรฐานโลกโดยจัดทำโครงการนำร่องการบริหารวินิจัยราคาศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling Rules on Valuation) และได้ปรับปรุงแก้ไขร่างคำสั่งกรมศุลกากรและประกาศกรมศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการ นอกจากนี้ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบัง ได้จัดทำมาตรการส่งเสริมโลจิสติกส์ร่วมกับกับการรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างประสานงานและจัดทำมาตรการดังกล่าวให้เป็นรูปแบบการวิจัย 4. กระทรวงการต่างประเทศ เช่น โครงการสัมมนาวิชาการ Thal-U.S. Logistics Fair & Symposium 2006 การสัมมนาส่งเสริมของค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้ภาคเอกชนไทย โครงการฝึกอบรมผู้ชำนาญการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Training the Trainers) และการจัดบรรยายเรื่อง "Leveraging Suvarnabhumi and Thailand's Other Airports for Competitive Advantage" และอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการสัมมนาเกี่ยวกับกฎระเบียบการตรวจสอบคอนเทนเนอร์	สถานการณ์ของหน่วยงานต่างๆ สถานประกอบการในวงกว้างอย่างมีประสิทธิภาพ 4. การปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพของชาติ ควรกำหนดให้เป็นภาระแห่งชาติ โดยคำสั่งของนายกรัฐมนตรี และมีกลไกที่สามารถผลักดันให้เกิดผลได้โดยเร็ว กระทรวงการต่างประเทศมีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. ควรส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ/กำลังคน ให้สามารถรองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการแข่งขันในทุกๆระดับ			

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ส่งเสริมและสนับสนุนระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Mode Shift) เช่น ทางน้ำ ทางรถไฟ และสามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่ประหยัดกว่า (Energy Shift) เช่น NGV, Bio-diesel เป็นต้น	บรรทุกสินค้าทางเรือเข้าสู่สหรัฐอเมริกา ภายใต้ Improving America's Security Act of 2007 โครงการพัฒนาองค์ความรู้และศึกษานโยบายของ Green Logistics ให้กับผู้ประกอบการ และโครงการจัด Roundtable Discussion เกี่ยวกับภาวการณ์โดยผู้ใช้บริการโดยผู้เกี่ยวข้องจากสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป เป็นต้น สนช. ได้จัดทำโครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเชิงลึกต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสู่ยุคและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ แล้วเสร็จ (ม.ย. 2552) การส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนในสาขาขนส่ง กระทรวงพลังงานดำเนินการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ 1. การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งน้ำมันที่ประหยัดพลังงาน เช่น การจัดทำแผนปรับปรุงระบบขนส่งน้ำมันทั่วประเทศ และ บ.ปตท.วางกลยุทธ์การขนส่งน้ำมันและก๊าซ LPG ไปยังภาคเหนือและภาคอีสาน โดยใช้การขนส่งทางรถไฟได้มากที่สุด ซึ่งโดยที่ผ่านมามีบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล (เคอียู บ.ปตท.) ขนส่งทางรถไฟ ในปี 2552 เป็นปริมาณ 146,898 ตัน หรือ 8,161 ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 47 จากการขนส่งทั้งสิ้น 310,392 ตัน หรือ 17,277 ตู้ 2. ส่งเสริมโครงการลดการใช้พลังงานในสาขาขนส่ง เช่น โครงการลดการใช้พลังงานในสาขาขนส่งร่วมกับสถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โครงการนำร่องการลดต้นทุนพลังงานด้วยโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบจำลองการขนส่งด้วยรถบรรทุกเปล่าของผู้ประกอบการภาคต่อ.เจียงเหิน ซึ่งสามารถลดการขนส่งได้ 7.5% สูงกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ 5% เล็กน้อย ประหยัดน้ำมันได้ 1.1 ล้านบาท/ปี (ณราคาน้ำมันดีเซลที่ 42 บาท/ลิตร) และลดค่าใช้จ่ายด้านขนส่งได้ถึง 30% 3. ส่งเสริมโครงการด้านพลังงานทดแทน เช่น สนับสนุนเงินหมุนเวียนให้กับ บ.ปตท. ในการสนับสนุนค่าติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในยานยนต์ สนับสนุนการวิจัยปาล์มน้ำมัน เป็นต้น 4. โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเอทานอล การผสมและการขนส่งแก๊สโซลีนที่มีประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการแล้วเสร็จ - กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้มีผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ตามผังภาคต่างๆ 6 ภาค ซึ่งได้เสนอให้มีศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในจังหวัดต่างๆ และเสนอแนวเส้นทางระบบราง (ประหยัดพลังงาน) ให้ดังนี้ 1. ผังภาคเหนือ เสนอให้มีศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในจังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเชียงใหม่ และแนวเส้นทางระบบรางเชื่อมจังหวัดนครสวรรค์ ตาก เชียงใหม่ และเชียงใหม่	กระทรวงคมนาคมมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) ได้กำหนดแนวเส้นทางรถไฟรางคู่ไว้ทั้งสิ้น 3 แนวเส้นทาง คือ (1) ลพบุรี-นครสวรรค์ (2) มาบตาพุด-นครราชสีมา และ (3) นครปฐม-หัวหิน กระทรวงการต่างประเทศมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. ควรใช้นโยบายอุปสรรคหลังงานเป็นนโยบายที่กำกับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ไทยควบคู่ไปด้วย เช่น การสร้างศูนย์กระจายสินค้าที่ลดการใช้พลังงาน/ใช้พลังงานหมุนเวียน ซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้ด้วยมาตรการภาษี หรือมาตรการอื่นๆ ของภาครัฐ กระทรวงพลังงานมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. การขนส่งทางถนนที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดความต้องการใช้พลังงานเพื่อการขนส่งมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้น้ำมันซึ่งมีราคาสูง จึงควรลดต้นทุนการขนส่งน้ำมัน โดยส่งเสริมให้ใช้พลังงานทางเลือก เช่น NGV, Bio-Diesel ให้น้ำมัน 3. ควรกำหนดให้รถยนต์ส่วนบุคคลใช้ Bio-Diesel B5 โดยไม่ต้องลงทุนปรับปรุงเครื่องยนต์เนื่องจากเครื่องยนต์ Bio-Diesel B5 ได้อยู่แล้ว 4. การขนส่งน้ำมันทางท่อเป็นโครงการใช้เงินลงทุน สูง ควรได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐโดยการขยายเส้นทางให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เพราะผลดีจากการขนส่งน้ำมันทางท่อ เช่น ขนส่งไปยังภาคเหนือ ภาคอีสาน จะทำ	กระทรวงคมนาคมมีความกังวลใจต่อการดำเนินการในส่วนของการขยายให้เสรีตามแผนงาน เช่น 1.1 โครงการจัดหารถโดยสารประจำทาง 308 คัน 1.2 โครงการจัดหารถโดยสารประจำทางไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 7 คัน (20 คันต่อผล) 1.3 โครงการจัดหารถโดยสารประจำทางไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (Barter Trade) 1.4 โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ช่วงแก่งคอย-แก่งเสือเต้น สุรนารายณ์ -บ้านใหญ่ ชุมทางถนนจิระ-บ้านใหญ่ ระยะทาง 308 กม. 1.5 โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ช่วงชุมทางบ้านใหญ่ -หนองคาย ระยะทาง 278 กม. 1.6 โครงการจัดหารถโดยสารประจำทางไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 13 คัน และโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ นอกจากนี้ ความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบังให้เสร็จโดยเร็วและดำเนินการร่วมกับภาคเอกชนผู้ให้บริการเรือชายฝั่งกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการที่เป็นธรรม และสนับสนุนให้บริการเรือชายฝั่งสามารถแข่งขันกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ ได้ 2. กระทรวงคมนาคมควรจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) อย่างมีประสิทธิภาพทั้งระบบพร้อมทั้งผลักดันให้เกิดผลทางปฏิบัติโดยเร็ว 3. กระทรวงพลังงาน และกระทรวงคมนาคมควรร่วมกันส่งเสริมการผลิตและการใช้พลังงานทางเลือกสำหรับการขนส่งอย่างต่อเนื่อง การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบเพื่อการพัฒนาขนส่ง	กระทรวงคมนาคม

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. ผลักดันการออกเรือเชิงเหวี่ยง เสนอให้มีความยืดหยุ่นในการขนส่งเรือหลายรูปแบบในจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา และจังหวัดอุดรธานี และแนวเส้นทางระบบรางเชื่อมในแนวแกนการพัฒนา East - West จากฝายลัด - พิษณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร 3. ผลักดันให้ เสนอให้มีความยืดหยุ่นในการขนส่งเรือหลายรูปแบบในจังหวัดสงขลา สุราษฎร์ธานี และภูเก็ต เป็นต้น รวมทั้งมีการวางแผนผังโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเชียงราย ซึ่งได้กำหนดแผนงาน / โครงการสนับสนุนระบบ และเส้นทาง การขนส่งทำให้เกิดการประหยัดพลังงาน การพัฒนากระบวนการขนส่งทางราง - กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการจัดทำโครงการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2553 และโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่ เพื่อการขนส่ง และจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) คาดว่าแล้วเสร็จกันยายน 2553 - การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สามารถจัดหาตั๋วรถไฟทุกเพิ่มเดิม 112 คัน และอยู่ระหว่างจัดหาเพิ่มเดิมอีก 308 คัน รวมทั้งหัวรถจักร 7 คัน และจัดทำข้อเสนอการจัดหาหัวรถจักรเพิ่มเดิม 13 คันต่อคณะกรรมการรถไฟ - รฟท. พัฒนาระบบรางโดยก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วง จะเข้-เขา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ณ 30 มิ.ย. 2552 โดยรวมคืบหน้า 34.35% ชำกว่าแผน 15.41% เนื่องจากเป็นช่วงฤดูฝนคาดว่าแล้วเสร็จในปี 2553 สำหรับการศึกษาการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วง จะเข้-เขา-คลองสิริก-แก่งคุดคู้ และก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างสายทาง (Chord Lines) 3 แห่ง ที่สถานีชุมทางจะเข้-เขา-ชุมทางแก่งคุดคู้ และชุมทางบ้านภาชี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ หลังจากนี้จะนำเสนอขออนุมัติโครงการต่อกระทรวงภายในตุลาคม 2552 - รฟท. ดำเนินการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (CY) เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อ (node) ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของแต่ละภูมิภาคแล้วเสร็จทั้งสิ้น 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟดิลกาสสน จังหวัดอุดรธานี สถานีรถไฟภูคอก จังหวัดนครราชสีมา สถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่น และสถานีรถไฟทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี - โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา เช่น โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชายฝั่งทะเลตะวันออก เชียงเหนือ ช่วงมาบตาพต-ปากช่อง-นครราชสีมา ระยะทาง 129 กม. พร้อมปรับแก้แนวเส้นทางเพิ่มเติมบางส่วน รวมทั้งติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม เส้นทางนครสวรรค์-ลพบุรี ระยะทาง 113 กม. เส้นทางนครราชสีมา-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กม. โครงการเสริมความมั่นคงของทาง รวมโครงการปรับปรุงทางช่วงสถานีพิษณุโลก-บ้านด่าน ช่วงสถานีบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน-บ้านฉิมพลี และช่วงสถานีชุมทางทุ่งสง-บ้านต้นไทร		ให้ลดการใช้เรือเพลิงทางรถยนต์ ลดอุบัติเหตุบนถนน ลดงบประมาณการซ่อมบำรุงถนน เป็นต้น 5. การพัฒนาระบบการขนส่งทางเรือ เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ควรศึกษาเพื่อลดผลกระทบของการขนส่งทางถนน ซึ่งควรได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง 6. การขนส่งทางราง (รถไฟ) ในปัจจุบันปริมาณการขนส่งน้ำมันทางรางยังไม่มาก เนื่องจากจำนวนหัวรถจักรมีไม่เพียงพอต่อความต้องการและระบบรางที่ต้องพัฒนาให้ได้มาตรฐาน จึงควรเร่งการก่อสร้างรางรถไฟรางคู่	บนเส้นทางที่มีศักยภาพ และร่วมมือกับในการวางแผนด้านพลังงานทดแทน โดยสนับสนุนมาตรการภาษี หรือมาตรการจูงใจอื่นๆ	

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
รูปแบบจังหวัดเขียวรายได้ และพิจารณาขยายไปจังหวัดอื่นๆ ตามแนวชายแดน เช่น นครพนม มุกดาหาร หนองคาย สระแก้ว และกาญจนบุรี เป็นต้น	ได้ขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบการพิจารณาเรื่องนี้ออกไปก่อน ทั้งนี้มีการปรับปรุงร่างเดิมเกือบทั้งหมด โดยเฉพาะเรื่องสำคัญ ได้แก่ 1. รูปแบบและการจัดตั้ง มีการลดขนาดเขตเศรษฐกิจพิเศษจากเมืองใหญ่เป็นเขตเฉพาะกิจกรมไปรษณีย์ที่มีกรมการได้มาซึ่งที่ดินที่เขตสามารถจัดตั้งเขตเศรษฐกิจมาได้ และสนับสนุนให้ท้องถิ่นที่มีความพร้อมสามารถจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Bottom-up) โดยจัดหาที่ดิน รับฟังความคิดเห็นแบบประชาชน และยื่นคำร้องมาที่คณะกรรมการนโยบายเพื่อศึกษาความเหมาะสมและจัดตั้งต่อไป 2. การได้มาซึ่งที่ดิน กรณีการได้มาซึ่งที่ดินสาธารณะที่เป็นพื้นที่ก่อนหรือมีการแก้ไขใหม่โดยยึดหลักให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การถมทะเลต้องศึกษา EIA และผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ การให้พื้นที่ป่ามาพัฒนาเป็นเขตท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์จะต้องทำความตกลงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดพื้นที่สำหรับพัฒนาโดยการใช้ประโยชน์จะต้องไม่กระทบป่าต้นน้ำ และการได้มาซึ่งที่ดินสาธารณะดำเนินการตามขั้นตอนกฎหมายคณะสงฆ์ เป็นต้น 3. สิทธิพิเศษด้านภาษีและการใช้แรงงานต่างด้าว กำหนดให้สิทธิพิเศษทางภาษีเฉพาะผู้ประกอบการ โดยไม่เน้นรวมผู้อยู่อาศัยทั่วไป และการนำคนต่างด้าวเข้ามาประกอบกิจการเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการให้แรงงานต่างด้าวใช้ฝีมือให้เป็นไปตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี	กระทรวงอุตสาหกรรมมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. ผู้ประกอบการขาดความรู้ในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ และศักยภาพของตนเอง ทำให้ไม่สามารถกำหนดแนวทางและเป้าหมายการพัฒนาตนเองได้ 2. ระบบการจัดเก็บข้อมูลภาครัฐเพื่อการจัดทำฐานข้อมูลต่างๆ ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ให้เกิดประโยชน์ร่วมกันได้	เขตเศรษฐกิจพิเศษ 2. กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง ร่วมกันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนควรเร่งผลักดันการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดนครพนม เป็นต้น 3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและกำหนดรูปแบบการดำเนินงานร่วมกัน ภายใต้กรอบกฎหมายต่างๆ ที่มีอยู่	คมนาคม/กระทรวงการคลัง/กระทรวงมหาดไทย/กระทรวงพาณิชย์/ศศช.
1.6 จัดทำฐานข้อมูลโลจิสติกส์และปฏิบัติการที่ดี (Best Practice) สำหรับการบริหารงานโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ	กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดทำฐานข้อมูลและการปฏิบัติการปฏิบัติที่ดีสำหรับให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมใช้เปรียบเทียบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของตนเอง ดังนี้ 1. ต้นทุนโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเหล็ก เซรามิก ปูนซีเมนต์ หินอุตสาหกรรมหาย 2. Best Practices การจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรของ อุตสาหกรรมรถยนต์และน้ำตาลทราย อุตสาหกรรมเหล็ก เซรามิก กุ้งแช่แข็งและทุเรียนรูป 3. มาตรฐานการจัดการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม (Logistics Scorecards) 4. มาตรฐานเปรียบเทียบความสามารถและสร้างเครือข่าย สำหรับเพิ่มความสามารถของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง 5. จัดทำเว็บไซต์ www.industry4u.com เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม และส่งเสริมการเชื่อมโยงระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน ด้วยระบบ e-Market Place, Logistics Information Center และ Backhauling บนข้อมูลฐานแผนที่อิเล็กทรอนิกส์	กระทรวงอุตสาหกรรมมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. ผู้ประกอบการขาดความรู้ในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ และศักยภาพของตนเอง ทำให้ไม่สามารถกำหนดแนวทางและเป้าหมายการพัฒนาตนเองได้ 2. ระบบการจัดเก็บข้อมูลภาครัฐเพื่อการจัดทำฐานข้อมูลต่างๆ ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ให้เกิดประโยชน์ร่วมกันได้	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง ร่วมกันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนควรเร่งผลักดันการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดนครพนม เป็นต้น พัฒนาเขตเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและกำหนดรูปแบบการดำเนินงานร่วมกัน ภายใต้กรอบกฎหมายต่างๆ ที่มีอยู่	กระทรวงอุตสาหกรรม/ศศช./
2. ดัชนีวัดขีดความสามารถการแข่งขันและโลจิสติกส์				
2.1 ต้องลดต้นทุนการขนส่งสินค้าด้วยการปรับปรุงระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าให้ตรงต่อเวลาโดยมีระบบเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ	กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ดำเนินการเชื่อมโยงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมสำคัญทั้งในรูปของการศึกษา จัดทำแผน และพัฒนาระบบเชื่อมโยง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เช่น 1. จัดทำแผนพัฒนาเครือข่ายการขนส่งผลิตภัณฑ์หลัก พัฒนาระบบเชื่อมโยงกลางและปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	กระทรวงอุตสาหกรรมมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. การเชื่อมโยงโซ่อุปทานทั้งในรูปแบบปกติ และแบบที่ใช้ IT พบว่า ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน ทำให้การเชื่อมโยงธุรกรรมโดยใช้	กระทรวงคมนาคมควรเร่งจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยให้มีความครอบคลุมการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างระบบถนน ระบบรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ เพื่อ	กระทรวงคมนาคม/กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงมหาดไทย/กระทรวงการคลัง/กระทรวงมหาดไทย/กระทรวงพาณิชย์/ศศช.

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2.2 เพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางด้วยการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางราง ตามเส้นทางหลักเชื่อมโยนกทุกภูมิภาค 2.3 พัฒนาการใช้ระบบรางผู้โดยสารที่สถานีเชื่อมต่อด้านที่สถานีปลายทางเชื่อมโยนกทางฝั่งที่ขึ้นและระหว่างประเทศ	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา - ของอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า - พัฒนาระบบโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานและลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้กับอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย - พัฒนาและส่งเสริมการสร้างระบบโครงข่ายการเชื่อมโยงธุรกิจ ด้วยการร่วมมือกับ RosettaNet ในกระบวนการด้านธุรกิจแบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ - เชื่อมโยงธุรกิจห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ - จัดทำโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับกรเชื่อมโยงระหว่างการผลิตผลิตภัณฑ์เหล็กชิ้นส่วนประกอบสำเร็จ และการก่อสร้าง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำหรับกรออกแบบโครงสร้าง และการผลิต - จัดทำรูปแบบการเชื่อมโยงต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำของผลิตภัณฑ์ยางพาราและการวิเคราะห์ Product champion ของยางพารา - กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ - โครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของสินค้าที่เป็น - โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ - กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้ดำเนินการดังนี้ - มีการวางแผนงาน / โครงการพัฒนาเส้นทางทางกรรมสิทธิ์โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามผังเมืองรวมจังหวัด ของจังหวัดชายแดนใต้แก่ จังหวัดเชียงรายและหนองคาย และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาเส้นทางของจังหวัดตาก และกาญจนบุรี (ตามผลการติดตามการพัฒนาตามผังประเทศ) - มีการวางแผนผังโครงการคมนาคมและขนส่ง เพื่อให้มีการขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว ประหยัดพลังงาน แก้ปัญหา Missing Link แก้ไขจุดคอขวดของการจราจรในเขตพื้นที่เมือง / ชุมชน ซึ่งได้ดำเนินการในพื้นที่เทศบาลนคร เทศบาลเมือง และเทศบาลตำบลบางแห่งแล้ว	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ ข้อมูลจริงไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การลดปริมาณสินค้าคงคลังยังไม่เกิดผลที่ชัดเจน 2. ผลการศึกษาในบางส่วนไม่สามารถดำเนินการต่อได้เนื่องจากขาดเจ้าภาพดำเนินการ และงบประมาณที่เพียงพอ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยระบบรางและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าในระยะยาว 2. กระทรวงคมนาคมและกระทรวงพาณิชย์ควรร่วมจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและกระทรวงพาณิชย์โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มสินค้าส่งออกและเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงกับประตูการค้าหลักก่อน พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กระทรวงพาณิชย์
	เหมือนข้อ 1.3 การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง - กรมโยธาธิการและผังเมืองได้เสนอแผนงาน / โครงการพัฒนาเส้นทางระบบรางในแผนผังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของผังเมืองรวมจังหวัด ซึ่งได้เสนอไว้ฝั่งประเทศและฝั่งภาค เหมือนข้อ 1.3 การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางรางภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ดังนี้ - โครงการจัดหาเรือโดยสารที่ท่าเรือท่าเรือ 308 คัน - โครงการจัดหาเรือโดยสารที่ท่าเรือท่าเรือ 308 คัน		กระทรวงคมนาคมควรเร่งจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเส้นทางผู้ทั่วประเทศ โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเส้นทางอำนาจความสะดวกเชื่อมโยนกทางฝั่งระหว่างระบบถนนระบบรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยระบบรางและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าในระยะยาว	กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพาณิชย์

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ผลา) 3. โครงการจัดการทรัพยากรที่ดินฟ้า จำนวน 7 คัน (Barter Trade) 4. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ช่วงแก่งคอย-แก่งเสือเต้น ตระนาวยนต์-บัวใหญ่ ขุมทางถนนเจริญบุรีใหญ่ ระยะทาง 308 กม. 5. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ช่วงชุมทางบัวใหญ่ - หนองคาย ระยะทาง 278 กม. 6. โครงการจัดการทรัพยากรที่ดินฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 13 คัน และโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ - สนย. ได้ดำเนินโครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงโครงการพัฒนาคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน แล้วเสร็จ (ปี ค. 2552) การพัฒนากระบวนขนส่งทางถนน - กรมทางหลวง (ทล.) ได้ขยายเส้นทางถนนเป็น 4 ช่องจราจรตามแผนงานประจำปีของกรมทางหลวงแล้ว ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคและได้รับเงินสนับสนุนจากแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็งก่อสร้างเส้นทางถนนเมียวดี-กอละเท็ก ให้กับประเทศพม่าด้วย - กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ดำเนินการก่อสร้างช่วงเส้นทางที่ขาดในโครงการก่อสร้างถนนด่านชายแดนอรัญประเทศ สาย สก.ระหวาง 4029 แยกทางหลวงหมายเลข 3383 - ป.คลองทับจันทร์ และส่วนต่อขยายเข้าจุดผ่อนปรนหนองบืออ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ระยะทาง 8.08 กม. คาดว่า จะแล้วเสร็จในปี 2552 การพัฒนากระบวนขนส่งทางน้ำ - การขนส่งตามแม่น้ำโขงนั้น ยังติดปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อเนื่องมาจากการระเบิดเกาะแก่งเพื่อการเดินเรือบริเวณ อ.เวียงทอง ทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือจากประเทศจีนถึงแค่ อ.เวียงแสน - กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเวียงแสน แห่งที่ 2 โดยลงนามสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 12 พ.ค. 52 ในวงเงิน 1,546 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 28 ธ.ค. 54 - การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล ขน. ลงนามในสัญญาฉบับที่ปรึกษาเมื่อวันที่ 24 มิ.ย. 48 ในวงเงิน 38.4 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำแบบรายละเอียด ผลงานร้อยละ 90 ส่วนเรื่องการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ขน. ได้ผ่านสน.สผ. แล้ว เมื่อวันที่ 19 พ.ค. 52 ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการของส่วนราชการและ รัฐบาลอีก และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคมแล้ว เมื่อวันที่ 14 ม.ค. 52 - การก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด ขน. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกับ บ.ที่ปรึกษา เมื่อวันที่ 28 ก.ย. 47 ในวงเงิน 9.33 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด ผลงานประมาณร้อยละ 90 กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอเรื่องนี้ให้ ครม. พิจารณาแล้วเมื่อวันที่ 12 พ.ค. 52	กระทรวงการต่างประเทศมีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. ควรเร่งพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ เนื่องจากทางขนส่งทางน้ำจะเป็นเส้นทางที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุด 2. ควรคำนึงถึงการสร้างความร่วมมือกับนานาชาติโดยเฉพาะการสร้างความร่วมมือกับชาติเอเชียที่มีเป้าหมายทางการค้าร่วมกัน	1. กระทรวงคมนาคมควรเร่งรัดโครงการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในส่วนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค และควรพิจารณาปรับระเบียบการพิจารณาโครงการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) และด้านบำรุงรักษาทันที (Road Maintenance) 2. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ควรดูแลระบบคุ้มครองประกันภัยตัวรถ สินค้า และบุคคลในประเทศเพื่อนบ้าน	กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงการคลัง

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2.6 เปรียบเทียบการสร้างพื้นที่เชื่อมต่อเมืองจุดขาด (Missing link) ให้แล้วเสร็จอย่างรวดเร็วโดยการศึกษาดูแบบตัวอย่างโครงการศึกษาเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและมีความเป็นไปได้อย่างเต็มที่ เช่น รถไฟฟ้าสายสีแดง เชื่อมพื้นที่สถานี-สถานีบนสุพรรณภูมิ และอื่นๆ	และ ครม. มีมติเห็นชอบในหลักการเมื่อวันอังคารที่ 14 มี.ค. 52 โดยใช้งบประมาณจากโครงการไทยเข้มแข็ง 2555 แบ่งเป็น - งบประมาณปี 2553: 259.139 ล้านบาท - งบประมาณปี 2554 : 431.89 ล้านบาท - งบประมาณปี 2555 : 604.648 ล้านบาท - การก่อสร้างท่าเรือสายฝั่งจังหวัดตรัง ขน. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเรือสายฝั่งจังหวัดตรัง เมื่อวันที่ 24 มี.ย. 48 โดยบริษัทที่ปรึกษา ได้ส่งรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมแล้ว ผลงานร้อยละ 90 ส่วนเรื่องการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ได้นำ EIA เสนอ สม. แล้ว เมื่อวันที่ 22 พ.ค. 52 และ สม. ได้พิจารณาแล้วเมื่อวันที่ 15 ก.พ.ค. 52 ปรากฏว่ายังมีประเด็นให้ปรับปรุง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำเป็นงานของที่ปรึกษา - การศึกษาการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลสาบไทยตอนล่าง ขน. ได้ลงนามจ้างบ.ที่ปรึกษาแล้ว เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลสาบไทยตอนล่าง - การก่อสร้างท่าเรือสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร ขน. ได้ขจัดงบประมาณประจำปี 2553 จำนวน 25 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบในรายละเอียด เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือที่จังหวัดสมุทรสาคร แต่ไม่ได้รับการพิจารณาจัดสรร อย่างไรก็ตาม ขน. จะได้ขอจัดสรรงบเพิ่มเติมในปีงบประมาณ 2554 - กระทรวงคมนาคม ดำเนินโครงการศึกษาในพื้นที่ Missing Link หลายจุด ดังนี้ 1. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอำเภอไทยและฝั่งอานดามัน ได้รับงบประมาณปี 2552-2553 อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา 2. โครงการศึกษาออกแบบเบื้องต้นการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา จ.สตูล รัง พท. เคยของบประมาณเพื่อดำเนินโครงการดังกล่าวแล้วแต่ไม่ได้รับการจัดสรร 3. ศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสู่ท่าเรือระนอง	กระทรวงคมนาคมมีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. ศึกษาออกแบบเบื้องต้นการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา จ.สตูล รัง พท. เคยของบประมาณเพื่อดำเนินโครงการดังกล่าวแล้วแต่ไม่ได้รับการจัดสรร 2. ศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสู่ท่าเรือระนอง (สนข. ดำเนินการตามโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอำเภอไทยและฝั่งอานดามัน)	กระทรวงคมนาคมติดตามความก้าวหน้า และเร่งรัดการดำเนินงานในโครงการที่เชื่อมโยงพื้นที่จุดขาดต่างๆ	
2.6 เปรียบเทียบการพัฒนาท่าแพขนานยนต์ ณ ด้านสุดถาวรชายแดนต่าง ๆ เช่น เชียงแสน เชียงของ นครพนม แม่สาย เป็นต้น เพื่อสะดวกและรวดเร็วในการค้าขายถาวรและรวดเร็ว	- ปัจจุบันมีการดำเนินงานท่าแพขนานยนต์แล้วที่ จังหวัดมุกดาหาร เชียงของ นครพนม		กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงท่าแพขนานยนต์ที่มีอยู่ให้สามารถให้บริการในการขนส่งได้สูงสุดอย่างมีประสิทธิภาพ	กระทรวงคมนาคม/กระทรวงการคลัง

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ				
2.7 ขยายโครงข่ายคมนาคมทางบก เพื่อเชื่อมโยงจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งใหม่ ทั้ง 3 แห่ง	- สถานการณ์ได้เป็นมาของโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1. สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ก่อสร้างแล้วเสร็จโดยอยู่ระหว่างการดำเนินการดำเนินงานผลักดันการขนส่งสินค้าและคนข้ามพรมแดนภายใต้หลักการ GMS CBTA 2. สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) ไทยให้ความช่วยเหลือ สป.ลาว ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงมูลค่า 1,300 ล้านบาท โดยกรมทางหลวง (ทล.) กำลังดำเนินการจัดหาผู้ก่อสร้าง 3. สะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (เชียงของ-ห้วยทราย) ไทยให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแก่ สป.ลาว ร่วมกันขึ้นเพื่อก่อสร้างสะพานฯ มูลค่าโครงการ 1,300 ล้านบาท โดยกำลังอยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาผู้ก่อสร้าง โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้เดือน กุมภาพันธ์ 2553 และคาดว่าจะแล้วเสร็จเดือน พฤศจิกายน 2555 ทล. กำลังประสานงานอัยการสูงสุดเรื่องร่างสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการ โดยคาดว่าจะก่อสร้างได้ในปี 2553-2555 - กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้ดำเนินการดังนี้ 1. ตามผังภาคเหนือ และแผนผังโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เมืองรวมจังหวัด ได้ศึกษาวิเคราะห์โครงการขยายคมนาคมขนส่ง และได้เสนอแนะเส้นทางระบบรางสายใหม่ คือ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงแสน - เชียงของ เพื่อรองรับการขนส่งผ่านแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) 2. แผนผังโครงการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานของจังหวัดสุรินทร์ เสนอให้มีการปรับปรุง / ขยายช่องจราจรทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 ที่มีแนวเชื่อมกับช่องจอม และผ่านไปประเทศกัมพูชาได้ ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไปเชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 68 ของกัมพูชา	1. กระทรวงคมนาคมเร่งรัดพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงกับสะพานไทย-ลาว ทั้ง 3 แห่ง 2. กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ควรเร่งรัดการก่อสร้างและผลักดันให้เกิดความร่วมมือตามข้อตกลงผลักดันการขนส่งสินค้าและคนข้ามพรมแดนภายใต้หลักการ GMS CBTA โดยเร็วต่อไป	กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์จากอากาศยานในภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมทั้งจัดทำแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์จากอากาศยานภูมิภาคที่ลดลงไปแล้ว	กระทรวงคมนาคม/กรมการคลัง/กระทรวงมหาดไทย/สศช.
2.8 พัฒนาสนามบินที่มีอยู่แล้ว ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น สนามบินแม่สอดจังหวัดตาก สนามบินนครพนมบุรีรัมย์ นครราชสีมา และระนอง เป็นต้น	- กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) พัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถของท่าอากาศยาน ให้สามารถให้บริการได้สูงสุด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ในปีงบประมาณ 2552 เช่น 1. ท่าอากาศยานกระบี่ : ก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมพร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน และต่อเติมลานจอดเครื่องบิน 2. ท่าอากาศยานอุดรธานี : ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปรับปรุงระบบไฟฟ้าภายในสนามบิน 3. ท่าอากาศยานลำปาง : บำรุงทางวิ่ง/ทางขับ ลานจอดเครื่องบินและถนนภายใน - นอกจากนี้ ขอ. ได้ให้ความสำคัญเร่งใจให้สายการบินที่การบินไทยไปยู่ท่าอากาศยานภูมิภาคที่ไม่ใช่เที่ยวบินพาณิชย์ไปขึ้น/ลงเป็นประจำวัน (เช่น นครราชสีมา แพร่ ตาก เพชรบูรณ์ ชุมพร ระนอง และปัตตานี) เพื่อเพิ่ม	กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ที่ทำจาก Aerropolis ที่ทำจาก Aerropolis และที่ท่าอากาศยานแห่งอื่นทั่วประเทศ และเชื่อมโยงให้เป็นเครือข่ายการส่งออกทางอากาศของประเทศที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับและดึงดูดการลงทุนส่งเสริม การกระจายสินค้าที่รวดเร็ว โดยพัฒนาอย่างมีทิศทาง มีการวางแผนและโดยคำนึงถึงประเด็นด้านคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม 2. ควรกำหนดแผนดำเนินการเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นแก่ท่าอากาศยาน	กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์จากอากาศยานในภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมทั้งจัดทำแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์จากอากาศยานภูมิภาคที่ลดลงไปแล้ว	กระทรวงคมนาคม

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ประเด็น	ปริมาณการจราจรทางอากาศ เช่น สนับสนุนให้สายการบินขนาดเล็กใช้เครื่องบินที่เน้นความสะดวกสบายกับการบินไปยังสนามบินหลักนี้ ให้การคุ้มครองการปฏิบัติการบิน ยกเว้นค่าธรรมเนียมคงจากอากาศยาน - บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บพท.) ทำการบินไปยังท่าอากาศยานที่มีผู้ใช้ประโยชน์โดย บพท. ร่วมกับ บพ.พี.แอร์ จักระหว่ง ทำการบินเที่ยวบินร่วม (Code share) ไปยังท่าอากาศยานสกลนคร นครพนม ลำปาง น่าน ร้อยเอ็ด และบุรีรัมย์	ยาน ทำเรือหรือศูนย์กลางการขนส่งต่างๆ ของประเทศ โดยเฉพาะการบริหารจัดการสินค้าเกษตรซึ่งนำเสีย		
3. ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 3.1 ส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งของรัฐบาลและเอกชนที่ได้อยู่แล้วให้เกิดการบริหารจัดการในการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ให้จัดและเพิ่มพื้นที่ ICD (Inland Container Depot) และ OCD (Outland Container Depot) ให้ครบองค์ประกอบโครงข่ายใช้งานตามระบบ ในจุดสำคัญของทางขนส่งผ่านแดน เช่น แม่สอด แม่สาย ระนอง อรัญประเทศ และ ท่าอากาศยาน เป็นต้น	ผลการทำงานที่ผ่านมา ก.น.อ. และกระทรวงคมนาคม ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ 1. ก.น.อ. ได้ดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาท่าอากาศยานเป็นศูนย์การผลิต วัสดุภัณฑ์ และกระจายสินค้า (Distribution Center) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตามแนวเชื่อมโยงมหาสมุทรแปซิฟิก และทะเลอันดามัน (The East-West Economic Corridor) แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2549 โดยมีข้อสังเกตในประเด็นความเสี่ยงของโครงการด้านอุปสงค์สินค้าที่จะใช้บริการ และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบบนแดนของ กลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน 2. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน (ขบ.) 3. ทำเรือระนอง ได้ดำเนินการติดตั้งเสาไฟฟ้าพร้อมโคมไฟแสงสว่าง และไฟกะพริบบริเวณทางเข้า - ออก เพื่อความปลอดภัยของรถบรรทุกสินค้าที่ใช้บริการทำเรือระนอง 4. การส่งเสริมให้เอกชนลงทุนดำเนินการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในบริเวณ สถานีรถไฟในจังหวัดนครสวรรค์และนครราชสีมา (สปรค.) 5. โครงการก่อสร้างลานเก็บกอง/ขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY) และ DC ที่สถานีต่างๆ ในภูมิภาค (ศึกษา สำรองออกแบบ และก่อสร้าง) (รฟท.) - รัฐบาลดำเนินการเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านด่านศุลกากรต่างๆ ดังนี้ 1. ด้านศุลกากรสระแก้วและด่านศุลกากรอรัญประเทศ ได้จัดทำโครงการประตูศุลกากรค้าสินค้าขึ้น ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้างปรับปรุงที่ทำการด่านศุลกากร/ด่านตรวจ คนเข้าเมืองและด่านกักกันพืช (CIQ) โดยใช้งบประมาณบูรณาการ จังหวัดสระแก้ว 2. สำนักงานศุลกากรภาคที่ 2 ร่วมกับสำนักงานพาณิชย์ 3 และด่านพาส์จังหวัดระยอง 2 ของแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว จัดทำแผนงานแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าล่วงหน้าก่อนที่รถบรรทุกสินค้าจะเดินทางเข้าในราชอาณาจักร โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นเครื่องมือในการเชื่อมโยงข้อมูล 3. ด้านศุลกากรกรมกศนิจการ ร่วมผลักดันการลงนามตามฝ่ายในบันทึกความ	กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงพาณิชย์ ควรจัดทำแนวทางการใช้ประโยชน์จาก CY ที่ได้ลงทุนไปแล้ว และเร่งผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว	กระทรวงพาณิชย์ กระทรวง อุตสาหกรรม/ กระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม มีข้อเสนอ ดังนี้ 1. อยู่ระหว่างการพัฒนา CY ที่ได้ลงทุนไปแล้ว (ที่สถานีคลองท่าช้าง ท่าพระ ชุมทางบ้านทุ่งใหญ่) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด สำหรับการลงทุนเพิ่มเติมที่จังหวัดพิษณุโลก บุรีรัมย์ อุบลราชธานี และสงขลา อยู่ระหว่างการพิจารณาหาหน่วยงาน กระทรวงการต่างประเทศมีข้อเสนอแนะ ดังนี้ 1. การพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ไทย ให้มีศักยภาพมากขึ้น และควรให้ความสำคัญกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3.2 สำหรับกิจการของรัฐควรมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังให้เพียงพอ เพื่อลดภาวะต้นทุน ควรส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ประกอบกิจการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการจากต่างชาติได้	เข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนอนุภาคระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดน ระหว่างวัน-ลาวบาว (MOU on the IICBTA หรือ Memorandum of Understanding on The Initial Implementation of The Cross-Border Transport Agreement) ซึ่งอยู่ระหว่างจัดทำร่างคำสั่งทั่วไปและร่างประกาศกรมศุลกากร 4. ด้านศุลกากรพิธีพลเมืองเสรี จัดตั้งศูนย์ Classification Center เป็นศูนย์บริการให้คำปรึกษาด้านข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการศุลกากรผ่านทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเอง โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ คอยให้คำปรึกษา และติดตามเรื่องร้องเรียน CCTV ณ ด้านพรมแดนช่องเม็กเพื่อติดตามแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระบบขนส่งสินค้า ขาเข้า-ขาออก - สนย. อยู่ระหว่างเตรียมการโครงการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและบริหารจัดการจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของ จ.เชียงราย และระบบการขนส่งเชื่อมโยงเพื่อให้เกิด North-South Corridor สุทวาริอ์ในฝั่งละตินตามจำนวน 27.88 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2553		กระทรวงคมนาคมเร่งพัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เพื่อช่วยลดภาวะต้นทุนโลจิสติกส์โดยเฉพาะการจัดกาารสินค้าคงคลังของประเทศ	กระทรวงคมนาคม
4.1 ให้นำเทคโนโลยีระบบ	รัฐบาลสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบ ICT ระหว่างด่านพรมแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (ดำเนินการโดย กสท. ณ ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เพื่อให้ดำเนินการสามารถติดต่อประสานงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ ADB ได้เตรียมการให้ความช่วยเหลือพัฒนาระบบภายในประเทศเพื่อนบ้าน - รมต. ต่างประเทศของไทยและกัมพูชาได้ร่วมลงนามความตกลงเพื่อการอนุวัติการตรวจลงตราเดี่ยว ในกรอบ ACMECS (ACMECS Single Visa) ซึ่งต่างฝ่ายจะต้องดำเนินการตามกฎหมายภายในเพื่อรองรับประเภทการตรวจลงตราดังกล่าวเพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2550 - บกท. ได้เข้าสู่ระบบพิธีการศุลกากรในการนำเข้าและส่งออก โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ก่อให้เกิดความคล่องตัวในทางปฏิบัติ - กระทรวงการคลัง ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1. เปิดให้บริการศุลกากรแบบไร้เอกสารทั่วประเทศทั้งระบบนำเข้าและส่งออก ตั้งแต่ กรกฎาคม 2551 2. การลงนามข้อตกลงว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้าส่งออก (MOU) ร่วมกับกรมศุลกากร เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2551 3. การเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับอนุญาตนำเข้า-ส่งออกเพื่อที่ยังไม่ได้ชำระใบระหว่างกรมศุลกากรกับกรมการค้าต่างประเทศ (อนุพาณิชย์ 2552) การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองและหรือใบอนุญาตเพื่อการนำเข้าของเข้าหรือการส่งออก	กระทรวงอุตสาหกรรมมีข้อเสนอแนะดังนี้	กระทรวงคมนาคมเร่งพัฒนาระบบเอกสารข้ามแดน และผ่านแดนให้เป็นรูปแบบเดียวกัน และพัฒนาสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์	กระทรวงการคลัง/กระทรวงเทคโนโลยี/กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงการต่างประเทศ/ สศท.
4.2 ให้นำเทคโนโลยีระบบ	ให้นำเข้าส่งออกให้มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพสูง และอาจต้องมีการพัฒนาระบบข้อมูลช่วยเหลือในการบูรณาการข้อมูลระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การฝึกอบรมและให้ความช่วยเหลือด้านอุปกรณ์บางประเภทที่จำเป็นในการเชื่อมโยงระบบบริการที่ต่อเนื่อง อาทิ การตรวจสินค้า ซึ่งผลประโยชน์ทางการค้าร่วมกัน และเห็นควรให้จัดทำศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (Single Window Entry) ระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (e-logistics) ที่สาขาเดี่ยว (Single Visa) ในกลุ่มประเทศอนุภาคน้ำโขง (GMS) และกลุ่มประเทศความร่วมมือทาง	กระทรวงคมนาคมมีข้อเสนอแนะดังนี้	กระทรวงคมนาคมเร่งพัฒนาระบบเอกสารข้ามแดน และผ่านแดนให้เป็นรูปแบบเดียวกัน และพัฒนาสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์	กระทรวงการคลัง/กระทรวงเทคโนโลยี/กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงการต่างประเทศ/ สศท.

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เศรษฐกิจ อีโคโนมิค เฝ้าระวัง (ACMECS) และสนับสนุนกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) โดยภาพรวมการใช้เทคโนโลยีนี้ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลเครือข่ายสารสนเทศให้สามารถเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เอกชน และประเทศเพื่อนบ้าน	ของออกจาเขตประเทศไทย (มีนาคม 2552) 4. การเชื่อมโยงข้อมูลในแจ้งข้อเท็จจริงตามแบบ จอ./อาช.ทรวง 6 สำหรับนำเข้าส่งออกวัตถุดิบทราย ระหว่างกรมศุลกากรกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม 5. การทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ NSW ระหว่าง กรมศุลกากรและสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ - กระทรวงอุตสาหกรรม ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1. วิจัยพัฒนาระบบออกใบอนุญาตส่งออกและส่งออกกรมโรงงานฯ และใบอนุญาตนำเข้าในราชอาณาจักร และใบอนุญาตและใบรับรองเพื่อการส่งออกและนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมนำตาลทราย เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกับ National Single Window 2. พัฒนาระบบออกใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบทราย - กระทรวงคมนาคม ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1. จัดทำโครงการศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงข้อมูลของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับหน่วยงานที่ด้านพรมแดน (ขบ.) 2. เริ่มโครงการติดตั้งระบบนำร่องสำหรับการจัดการด้านโลจิสติกส์ เพื่อการควบคุมกิจกรรมต่างๆ ในเขตปลอดอากรสุวรรณภูมิพร้อมสามารถเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร (ทศท.) เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อได้กับระบบของกรมศุลกากรที่พัฒนาจาก EDI เป็น EBXML เพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกและนำเข้า ณ เขตปลอดอากรสุวรรณภูมิท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีความสะดวกรวดเร็วขึ้น ซึ่งขณะนี้สามารถให้บริการได้แล้วบางส่วน และคาดว่าจะสามารถพัฒนาระบบให้เสร็จสมบูรณ์ทั้งหมดได้ภายในปี 2553 3. มท. ได้ให้บริการส่งปล่อยเครื่องจักรและอุปกรณ์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์กับ BOI ในโครงการนำเข้าเครื่องปั้นแบบ A330-300 จำนวน 8 ลำ (ปัจจุบันได้นำเข้ามาแล้วจำนวน 2 ลำ) โดยได้ปรึกษากฎในการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นการเชื่อมโยงระบบ ระหว่าง กรมศุลกากร - BOI - บริษัทฯ นับเป็นส่วนหนึ่งของ Single Window Entry 4. มท. อยู่ระหว่างการจัดดำเนินการจัดทำระบบ Cargo Movement Control System เป็นระบบรับส่งข้อมูลกับกรมศุลกากร ที่ช่วยให้การทำงานภายในอาคารขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น - กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1. จัดทำโครงการศึกษาและวิเคราะห์ระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกปัจจุบัน และ โครงการจัดทำมาตรฐานข้อมูล และแบบจำลองข้อมูลสำหรับระบบการเชื่อมโยงข้อมูลเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์		National Single Window กลาง ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว 4.2 เสร็จหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW ของประเทศและยังเข้าในการพัฒนาระบบ Back Office และระบบเชื่อมโยงกับกรมศุลกากร ให้จัดทำโครงการและขอสนับสนุนงบประมาณเพื่อดำเนินการโดยเร็ว 4.3 หน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาเตรียมความพร้อมในการปรับกระบวนการขึ้นตอนและเอกสาร พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงและจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศ 4.4 กรมศุลกากรและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนควรร่วมกันพิจารณารูปแบบทางธุรกิจ อัตราค่าธรรมเนียม พร้อมกับการขอ Regulatory Framework สำหรับการบริหารจัดการระบบ NSW ในอนาคต เพื่อให้ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย สนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจการค้าระหว่างประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นได้อย่างแท้จริง	

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4.2 เปรียบเทียบการจัดทำข้อตกลงเบื้องต้น การผ่านแดน และกฎเกณฑ์การให้ข้าราชการจากด่านศุลกากรออกไม่ทำงานนอกด่านร่วมกับด่านเพื่อนบ้านได้ เช่น การตรวจร่วมระหว่างศุลกากรไทยกับศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น	- รัฐบาลได้มีการดำเนินการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนในลักษณะของการตรวจปล่อย ณ จุดชายแดนเดี่ยว (Single Stop Inspection) โดยให้เจ้าหน้าที่ (ทั้งด้านศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และตรวจมาตรฐานความปลอดภัยและสัตว์) ผู้มีอำนาจของประเทศที่ต้นแดนติดต่อกัน โดยฝ่ายไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบันภาคผนวกที่เกี่ยวข้องได้เนื่องจากต้องจัดเตรียมความพร้อมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการตรวจร่วมระหว่างศุลกากรไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 2 ฉบับ ได้แก่ (1) ร่าง พรบ. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาแล้วเสร็จ โดยกระทรวงคมนาคม หน่วยงานรับผิดชอบหลักจะนำร่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป (2) ร่าง พรบ. แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. ศุลกากร 2469 (ฉบับที่...) พ.ศ. ... (ร่าง) การอนุวัติการให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง) เพื่อให้สามารถนำเสนอสื่อเข้าพิจารณาใน CCA ได้ ทางกระทรวงการคลัง โดยกรมศุลกากรได้นำเสนอร่างเข้าพิจารณาในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เพื่อส่งไปพิจารณาว่าสิ่งที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาต่อไป	2. ส่งเสริมและสนับสนุนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการพัฒนาระบบ Back-end-Integration แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมต่อกับระบบ National Single Window (NSW) ที่กรมศุลกากรเป็นเจ้าภาพ 3. โครงการบริหารจัดการและประสานงานการพัฒนาการพัฒนาระบบ e-Logistics ของหน่วยงานภาครัฐ 4. การจัดทำ National Root CA (2008) 5. โครงการศึกษาวิจัยพัฒนาเพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นมาตรฐานสากลในการทำธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ของภาคธุรกิจในประเทศไทย 6. โครงการพัฒนาระบบต้นแบบและโปรแกรมเปิดเผยแพร่เพื่อการยื่นคำร้องแบบ Single Window Entry สำหรับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก 7. โครงการพัฒนาระบบต้นแบบและโปรแกรมเปิดเผยแพร่เพื่อการสร้างลายน้ำดิจิทัลบนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์	1. เปรียบเทียบการแก้ไขกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การดำเนินการตรวจปล่อย ณ จุดชายแดนเดี่ยว (Single Stop Inspection) ตามข้อตกลงระหว่างประเทศ สามารถดำเนินการได้โดยเร็ว 2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยต้องเตรียมการวางแผนรองรับด้านโครงสร้างพื้นฐาน (สถานที่ปฏิบัติงานและพื้นที่ควบคุมร่วม) และงบประมาณรองรับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในประเทศ และงบประมาณอื่น ๆ ซึ่งบุคลากรต้องมีความพร้อมในด้านภาษาที่จะใช้สื่อสารกับเจ้าหน้าที่ประเทศเพื่อนบ้านด้วย	กระทรวงการคลัง/ กระทรวงการต่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม/ สศท.
4.3 เปรียบเทียบการจัดทำข้อตกลง การสร้างมาตรฐานด้านศุลกากร การขนส่ง การประกันภัย และความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานสากล	- รัฐบาลได้ดำเนินการเรื่องความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ซึ่งมีองค์ประกอบที่สำคัญดังนี้ 1. การประกันภัย อยู่ภายใต้ภาคผนวก 9 ว่าด้วยหลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการณ์ขนส่งสำหรับบริการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน สถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างออกประกาศคณะกรรมการขนส่งทางบกกลาง เพื่อรองรับการให้สัตยาบันแต่ยังคงติดเรื่องเอกสารประกันภัยเพื่อประกอบการยื่นขอเป็นผู้ประกอบการขนส่ง ทางกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักของภาคผนวกนี้ ได้เชิญกรมการประกันภัยมาหารือหารือว่าเรื่องประกันภัยสามารถดำเนินการได้เลย แต่เรื่องประกันภัยบุคคลยังไม่ได้กำหนดแนวทางดำเนินการ	กระทรวงการต่างประเทศไทยและประเทศอื่นๆในภูมิภาค 1. ระบบศุลกากรของไทยและประเทศอื่นๆในภูมิภาคแม่น้ำโขงยังไม่เอื้อต่อการกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่นๆในภูมิภาค	1. รัฐบาลไทยควรให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการและการเงิน ควบคู่ไปกับการเจรจาเร่งรัดข้อตกลงฯ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความเข้าใจและยกระดับการพัฒนาในด้านต่างๆ รวมถึงการขอรับการประเมินรับรองรับเพื่อให้งานดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานสากล 2. หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องควรเร่งบูรณาการกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนระหว่างประเทศคู่ค้า และเร่งดำเนินการเรื่องการประกันภัยบุคคลและสินค้าในต่างประเทศ	กระทรวงการคลัง/ กระทรวงการต่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงพาณิชย์/ สศท.

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ปรับปรุงระบบภาษี และพิธีทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกให้สอดคล้องกับกฎระเบียบองค์การค้าโลก (WTO) และข้อตกลงความร่วมมือในอนุภูมิภาค รวมทั้งข้อตกลงทวิภาคีกับประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกองค์การค้าโลก (WTO)	2. การขนส่งและความสะดวกปลอดภัย ระบบอยู่ภายใต้เรื่องของการยอมรับระหว่างประเทศสมาชิก ประกอบด้วย การกำหนดให้รถเชิงพาณิชย์จะต้องมีความปลอดภัยของอุปกรณ์และมาตรฐานไอเสียตามประเทศเจ้าขอรถ และมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกสูงสุด และขนาดของรถตามที่กำหนดในประเภทผู้รับ และปฏิบัติตามข้อบังคับการประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากรถต่อบุคคลที่สามที่กำหนดโดยประเทศผู้รับ รวมถึงเครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนนของทุกประเทศจะต้องได้รับการปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐาน 3. การสร้างมาตรฐานด้านศุลกากร มีการวางกฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสินค้าผ่านแดน กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์ และในเรื่องการอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามเขต ดังนี้ (1) Single Window Inspection กำหนดให้การตรวจสอบต่างๆ และการควบคุมบุคคล การตรวจสอบรถยนต์และสินค้า ต้องดำเนินการร่วมกันและพร้อมกันระหว่างผู้มีอำนาจเกี่ยวข้อง (2) Single Stop Inspection กำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศที่ต้นแดนติดต่อกัน จะดำเนินการตรวจสอบร่วมกันและพร้อมกัน โดยหากสภาพพื้นที่ไม่เอื้อต่อการตั้งพื้นที่ควบคุมร่วม (Common Control Area) ณ จุดพรมแดน ให้เจ้าหน้าที่ของประเทศหนึ่งไปปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ของอีกประเทศหนึ่งได้ (3) การประสานเวลาการปฏิบัติงานของด่านพรมแดน และ (4) การทำงานร่วมกันของประเทศสมาชิกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าและการทำพิธีการสินค้าและบุคคล		3. ผลักดันให้มีการขยายระบบศุลกากรผ่านแดน Customs Transit System ให้ครบในประเทศคู่ค้า พร้อมทั้งการจัดตั้งองค์กรค้าประกันระหว่างประเทศซึ่งสามารถดำเนินการได้จริงในทางปฏิบัติ	
	- กระทรวงการคลัง โดย กรมศุลกากร ได้มีการปรับปรุงพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก โดยได้ส่งกฎหมายจำนวน 3 ฉบับ ดังนี้ 1. ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ว่าด้วยการอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาเกี่ยวกับ (ฉบับแก้ไข) และว่าด้วยการนำวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการศุลกากร) โดยนำหลักการเรื่องการวินิจฉัยราคาล่วงหน้า ก่อนการนำเข้า และการนำวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการศุลกากร 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดที่กีดกันการศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ว่าด้วยการอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาเกี่ยวกับ (ฉบับแก้ไข) ฯลฯ) โดยนำหลักการวินิจฉัยกว่าด้วยถิ่นกำเนิดหรือถิ่นกำเนิดของของนำเข้าล่วงหน้าก่อนการนำเข้า และการจำแนกประเภทที่ได้อัตราศุลกากรล่วงหน้าก่อนการนำเข้า 3. ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. (ว่าด้วยการอนุวัติการให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง) โดยนำหลักการเรื่องการตรวจสอบสินค้าที่นำเข้าและส่งออกเดี่ยว (Single Window Inspection) ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ซึ่งกระทรวงคมนาคมยืนยันการเสนอร่างเข้า ครม. แล้ว (11 มี.ค. 2552) แต่ สสค. ส่งเรื่องขึ้นกระทรวงคมนาคม(24 มิ.ย. 2552)		กระทรวงการคลังควรเร่งรัดการยกเว้นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบภาษีและพิธีการศุลกากรให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว โดยเฉพาะเรื่องการผ่านพิธีศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน และการดำเนินการตามหลักการนำเข้าและส่งออกเดี่ยว (Single Window Inspection)	กระทรวงการคลัง/ศศช

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4.5 ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เช่น กลุ่มสินค้าการเกษตร อุตสาหกรรม หัตถกรรม และบริการ เป็นต้น	4. ร่าง พรบ. ศุลกากร พ.ศ..... (ร่างด้วยข้อบทเรื่องการผ่านแดน) ซึ่งกระทรวงคมนาคมยื่นยื่นการเสนอร่างเข้า ครม. แล้วเมื่อ 11 มี.ค. 2552 แต่ สสค. ส่งเรื่องคืนกระทรวงคมนาคมเมื่อ 24 มิ.ย. 2552 และขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาของกระทรวงคมนาคม - กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1. จัดทำแผนพัฒนาเครือข่ายการขนส่งสินค้าของอุตสาหกรรมหลัก 2. พัฒนาระบบโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับอุตสาหกรรมย่อยและนำตลาดหาย 3. พัฒนาและส่งเสริมการสร้างระบบโครงข่ายการเชื่อมโยงธุรกิจ ด้วยการใช้นาตรฐาน Rosetanet ในกระบวนการด้านธุรกิจแบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ 4. พัฒนาระบบเชื่อมโยงกลางและปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ Logistics และ Supply Chain อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า 5. พัฒนาระบบเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ด้วยการเชื่อมโยงธุรกิจด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ภาษา XML 6. จัดทำโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการเชื่อมโยงระหว่างการผลิตผลิตภัณฑ์เหล็กชิ้นส่วนประกอบสำเร็จ และการก่อสร้าง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำหรับตรวจสอบแบบโครงสร้าง และการผลิต 7. จัดทำรูปแบบการเชื่อมโยงด้านน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำของผลิตภัณฑ์ยางพาราและการวิเคราะห์ Product champion ของยางพารา	กระทรวงอุตสาหกรรมมีข้อเสนอดังนี้ 1. การเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน เป็นแนวคิดที่ดี แต่การดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผลเป็นเรื่องที่ต้องบูรณาการระหว่างหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่สมัครใจเป็นโครงการนำร่อง ทำให้การดำเนินงานให้เกิดการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทานโดยแท้จริง ต้องการระยะเวลาในการดำเนินงาน ดังนั้นการดำเนินงานในระยะเริ่มต้นจึงอาจเริ่มจากการเชื่อมโยงในบางส่วนของห่วงโซ่อุปทาน โดยการแก้ไขจุดต่างๆที่เป็นคอขวด ก่อนการเชื่อมโยงในส่วนอื่นๆต่อไป 2. การเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานทั้งในรูปแบบปกติ และแบบที่ต้องใช้ IT พบว่าผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน ทำให้การเชื่อมโยงธุรกรรมโดยใช้ข้อมูลจริงไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การลดปริมาณสินค้าคงคลังยังไม่เกิดผลที่ชัดเจน	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับ และมีการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และองค์ความรู้ด้านการบริหารโลจิสติกส์เพื่อยกระดับพัฒนาบริการโลจิสติกส์ให้ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิตที่ยั่งยืนมีคุณภาพ	กระทรวง อุตสาหกรรม/ กระทรวงพาณิชย์
5.1 ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีศูนย์กระจายสินค้า (DC) และ/หรือ ศูนย์โลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจหลัก (EWEC) เช่น แม่สอด จังหวัดตาก พิจิตร โขงแก่นเฒ่า มุกดาหาร เชียงของ/เชียงแสนแม่สาย จังหวัดเชียงราย อัญประเทศ สระแก้ว ขุขันธ์ราชธานี จุฬาราชบุรี นครราชสีมา เป็นต้น	- จังหวัดมุกดาหาร กบค. ได้ดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นศูนย์การผลิต ระบบแบบรูป และกระจายสินค้า (Distribution Center) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ตามแนวเชื่อมโยงมหาสมุทรแปซิฟิก และทะเลอันดามัน (The East-West Economic Corridor) แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2549 โดยมีข้อสังเกตในประเด็นความเสี่ยงของการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในพื้นที่ใช้การ และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบข้ามแดนของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน - จังหวัดพิจิตร โขงแก่นเฒ่า มุกดาหาร ได้ดำเนินการศึกษาการจัดตั้งศูนย์ Distribution Center ใน จ.พิจิตรแล้วเสร็จเมื่อปี 2544 แต่ยังไม่มีการลงทุน - กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนดไว้ในผังนโยบายการพัฒนาของฝั่งประเทศ ฝั่งภาค และแผนผังโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดที่วิเคราะห์แล้วทั้งมีความจำเป็น	กระทรวงการต่างประเทศมีข้อคิดเห็นดังนี้ 1. ภาครัฐควรเร่งเชิญชวนภาคเอกชนให้ลงทุนในการจัดตั้ง DC ในจังหวัดตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจต่างๆ โดยให้เพิ่มประสิทธิภาพเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้การอำนวยความสะดวกทางด้านการปรับปรุงแล้ว	เหมือนกับข้อ 1.1	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวง อุตสาหกรรม/ กระทรวง คมนาคม/ กระทรวงการคลัง/ กระทรวงมหาดไทย/ สศช.

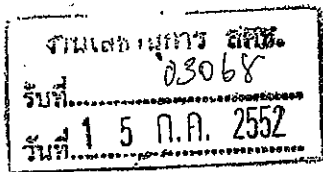
ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5.2 ส่งเสริมและสนับสนุน กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Thai Logistics Service Provider) ให้มีปริมาณและคุณภาพมากขึ้น เชื่อมโยงโครงข่ายพันธมิตรธุรกิจไทยและต่างประเทศ	- กระทรวงพาณิชย์ ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1. พัฒนาด้านการบริหารจัดการและการตลาดธุรกิจขนส่งสินค้า จำนวน 51 ราย ในปี 2549 ซึ่งเป็น การเพิ่มขีดความสามารถให้ผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทยที่มีศักยภาพมากขึ้น 2. ในปี 2550 ได้มีการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายธุรกิจบริการโลจิสติกส์ และมีการจัดตั้ง "บริษัท ไทย โลจิสติกส์ อัลลายนซ์ จำกัด" หรือ "Thai Logistics Alliance : TLA" จากการรวมตัวของผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ จำนวน 31 ราย 3. ในปี 2551 ได้มีการพัฒนาในด้านต่างๆ เช่น การพัฒนาศักยภาพด้านการบริหารจัดการและการตลาดธุรกิจขนส่งสินค้าในศูนย์กลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวม 156 ราย ซึ่งทำให้มีจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในเขตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ส่งเสริมการจัดตั้งเครือข่ายธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยได้มีการรวมตัวกันจำนวน 26 บริษัท จัดตั้ง "บริษัท สยาม โลจิสติกส์ อัลลายนซ์ จำกัด" หรือ "Siam-Logistics Alliance : SLA" ทำให้เกิดการร่วมมือเชิงพันธมิตรเป็นเครือข่ายให้บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ การจัดทำด้านแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายฯ ด้านการจัดการและติดตามคำสั่งซื้อเพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้กับเครือข่ายเดิม รวมทั้งเพื่อเป็นต้นแบบสำหรับการบริหารจัดการเครือข่ายเครือข่ายใหม่ในอนาคต และการจัดทำต้นแบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ธุรกิจค้าส่งสินค้าประจำวัน เพื่อเพิ่มศักยภาพให้ผู้ประกอบการ ทางด้าน การบริหารจัดการธุรกิจค้าส่งสินค้าประจำวัน - จังหวัดเชียงราย 1. กบอ. ได้จัดสนนกลางการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมการจัดตั้งนิคมฯ และ/หรือสถานีขนส่งสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ให้จังหวัดเชียงราย เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาและการขยายตัวของเมือง 2. ตั้งแต่ปี 2546-2550 รัฐบาลอนุมัติงบประมาณกว่า 1,300 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาเมือง ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาแผนสนับสนุนด้านคน สังคมและสิ่งแวดล้อม วางผังเมืองและการอนุรักษ์เมือง จัดตั้งด้านอุตสาหกรรมและแหล่งที่ 2 การสนับสนุนสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานนานาชาติเชิงเส้นให้เป็นศูนย์พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ได้ครอบคลุม GMS และ ACMECS จังหวัดตาก 1. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 ประกาศเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดตาก และอนุมัติงบประมาณปี 2548 เพื่อดำเนินโครงการเร่งด่วน ได้แก่ ศึกษาความเหมาะสมพัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด ก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วม วางผังเมือง ศึกษาจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อขยายถนนสายตาก-อ.แม่สอด ตลอดจนดำเนินการด้านแรงงานต่างด้าว และการจัดสรรงบประมาณ	กระทรวงพาณิชย์มีข้อเสนอ ดังนี้ 1. การวางผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเพื่อรองรับการพัฒนา อันจะก่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยภาคอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. การวางผังเมือง มั่งมีเมือง และการวางผังโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและกลุ่มจังหวัด ต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ยุทธศาสตร์ภาค และยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด และจังหวัดควรวางแผนและดำเนินการพัฒนาในเชิงบูรณาการตามศักยภาพและบทบาทเด่นของเมือง ในขณะที่ด้วยกันต้องได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณและมาตรการต่างๆ จากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดเป็นรูปธรรม	1. หน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องควรเร่งยกระดับความเป็นมืออาชีพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในทุกระดับ โดยเฉพาะคนชั้นบรรษัทธุรกิจ โดยมุ่งพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ควบคู่กับ การค้าระหว่างประเทศ และกฎระเบียบข้ามแดน ภาษาต่างประเทศ และเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเตรียมการให้ผู้ประกอบการไทยสามารถได้ประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศได้ 2. กระทรวงพาณิชย์ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยพัฒนาเครือข่ายพันธมิตรจากทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้มีขีดความสามารถให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จมากขึ้น (Integrated Services)	กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงแรงงาน/กระทรวงคมนาคม
ขอ ดำเนินการปรับปรุงการวางผังเมือง และโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดที่มีจุดเชื่อมต่อกับคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ และการขยายตัวของเมือง และกลุ่มจังหวัด		กรมโยธาธิการและผังเมืองและกระทรวงคมนาคม ควรบูรณาการแผนการพัฒนาผังเมืองเฉพาะในพื้นที่เมืองชายแดนและแผนการพัฒนา ระบบโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งบังคับใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ	กรมโยธาธิการและผังเมืองและกระทรวงคมนาคม ควรบูรณาการแผนการพัฒนาผังเมืองเฉพาะในพื้นที่เมืองชายแดนและแผนการพัฒนา ระบบโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งบังคับใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ	กระทรวงมหาดไทย/กระทรวงคมนาคม

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5.4 พัฒนาศูนย์กลางการบินในแต่ ละภูมิภาคของประเทศไทยควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน	ภายใต้โครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดตาก ในระหว่างปี 2548-2549 มี 20 โครงการ วงเงิน 508.29 ล้านบาท ครอบคลุม 4 ด้าน คือ การพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานหลัก การพัฒนาชุมชนเมือง แผนต้นแบบเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม และการเชื่อมโยงสังคมวัฒนธรรมไทย-พม่า - นอกจากนี้ กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้มีการวางแผนเมืองในจังหวัดที่มี จุดเชื่อมต่อการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านของฝั่งในระดับจังหวัดและฝั่ง เมือง / ชุมชน รวมทั้งการวางแผนผังโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ แผนงาน / โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์ ICD Container Yard และ Truck Terminal ในพื้นที่จังหวัดชายแดน จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดหนองคาย สุรินทร์ เชียงรายบุรีรัมย์ ศรีสะเกษ และประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งแผน / ผังดังกล่าวพร้อมที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ - กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้ 1. พัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานเพื่อความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค 1.1 ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2552-2556) โดยปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคารคลังสินค้า ฯลฯ เพื่อให้รองรับผู้โดยสาร และปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ. 2561 1.2 ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ ขยายอาคารคลังสินค้า ฯลฯ โครงการจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2552 2. พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 80 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะเพียงพอในการรองรับจำนวนผู้โดยสารได้จนถึงปี 2562 2.1 โครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ (ปี 2553-2556) 2.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปี 2554-2559) โดยก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ฯลฯ 3. พัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงเส้นทางบินสายหลักภายในประเทศกับเส้นทางระหว่างประเทศ โดย บกท. ได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและปรับเปลี่ยนแบบอากาศยานให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา รวมทั้งได้ปรับปรุงเวลาเข้าออก ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เชียงราย อุบลราชธานี ขอนแก่น ภูเก็ต และกระบี่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มขึ้น และสนับสนุนการบินสู่ศูนย์กลางการบิน			
			กระทรวงคมนาคม ควรเร่งพัฒนาแผนการลงทุน พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สอดคล้องกับแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในอนาคต รวมทั้งจัดทำแผนธุรกิจสำหรับการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยมีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคต่อไป	กระทรวงคมนาคม

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ในภูมิภาค 4.โครงการศึกษาแผนการพัฒนากระบวนการขนส่ง เพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ สนข. ได้ดำเนินโครงการเพื่อจัดทำแผนแม่บทระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2552-2562) และแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2552-2556) พัฒนาระบบขนส่งสำหรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิและพื้นที่โดยรอบ (ในรัศมี 30 กิโลเมตรเป็นหลัก) ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองระบบโลจิสติกส์ และกิจกรรมต่อเนื่องในอนาคต			
5.5 ส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจ ประกันภัยระหว่างประเทศร่วมกัน การแก้กฎระเบียบ การจัดตั้งบริษัท ประกันภัยกลางระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน	รัฐบาลได้มีการดำเนินในเรื่องความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) เรื่องประกันภัยบุคคลที่สาม		ผลักดันให้มีการจัดตั้งองค์กรกำกับระหว่างประเทศของไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งสามารถดำเนินการได้จริงในทางปฏิบัติ รวมถึงระบบคุ้มครองประกันภัยตัวรถที่ออกโดยบริษัทประกันภัยของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงการคลัง/ สศท.
5.6 ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีธุรกิจขนส่ง ท่องเที่ยว ฯลฯ ระหว่างประเทศเพื่อนบ้านร่วมกัน	รัฐบาลได้เปิดการค้าเป็นการขนส่งระหว่างเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย ซึ่งรวมถึงรถโดยสารท่องเที่ยวระหว่าง 3 ประเทศ ส่งผลให้ทั้งสามประเทศสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้อย่างสะดวก		เร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีการเจรจาความร่วมมือทางธุรกิจด้านขนส่ง และท่องเที่ยว ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน และระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนามโดยเร็ว	กระทรวงการท่องเที่ยว/ กระทรวงคมนาคม/ สศท.
6. คือองค์ความรู้และประสบการณ์ที่ดีจากต่างประเทศ				
6.1 กำหนดให้มีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค โดยเฉพาะระดับปฏิบัติการ และระดับบริหาร	หน่วยงานรัฐและเอกชน และภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนปฏิบัติการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2551-2554 แล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหาร สศท. แล้วในวันที่ 6 ตุลาคม 2551 โดยกำหนดกลยุทธ์การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ไว้ 3 ประเด็น คือ 1. การยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพกำลังคนในสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานสากล 2. พัฒนาระบบการเรียนรู้ภาษาสอนให้เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ 3. จัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์ สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา (สกอ.) ได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์โดยกำหนดกิจกรรม/โครงการ ที่พัฒนาทั้งอาจารย์และนักศึกษา เช่น สนับสนุนงบประมาณการศึกษาวิจัยด้านโลจิสติกส์ของอาจารย์ในสถาบันอุดมศึกษา จำนวน 13 โครงการ สร้างระบบฐานข้อมูลหลักสูตร บุคลากรและงานวิจัยด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน พัฒนาหลักสูตรและมีกรอบโลจิสติกส์และสหพัฒนเทน จำนวน 8 หลักสูตร จัดทำโครงการสหกิจศึกษาสำหรับหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาคุณภาพบัณฑิตให้มีความรู้ความสามารถสอดคล้องกับความต้องการของสถานประกอบการ และ พัฒนาอาจารย์ให้สามารถจัดทำทางด้านโลจิสติกส์	สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) มีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. ส่งเสริมและผลักดันการจัดทำคุณวุฒิวิชาชีพ สาขาวิชาโลจิสติกส์ให้เป็นรูปธรรม 2. จัดทำ แผนพัฒนากำลังคนสาขาวิชาโลจิสติกส์ในระดับปฏิบัติและระดับจัดการ กระทรวงแรงงาน มีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. นอกจากการพัฒนาองค์ความรู้ด้านระบบโลจิสติกส์ในสถานศึกษา โดยเฉพาะระดับปฏิบัติ ระดับจัดการ และระดับบริหารแล้ว ควรดำเนินการพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ให้แก่บุคลากรในสถานประกอบการ การพัฒนาการผลิตและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ด้วย	1. หน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องจัดทำ ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกำลังคน ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2551-2554 ให้มีคุณภาพและขยายผลให้ครอบคลุม กำลังคนทั่วประเทศ ใน 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ 1.1 กายยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพ กำลังคนในสถานประกอบการให้ได้ มาตรฐานสากล ซึ่งรวมทั้ง ผู้ประกอบการ ผู้บริหาร และพนักงานในระบบบริษัท 1.2 พัฒนาระบบการเรียนรู้การสอนให้ เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ 1.3 จัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิ วิชาชีพสาขาโลจิสติกส์ 2. หน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องควรเร่ง ยกระดับความเป็นมืออาชีพของ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในทุกๆระดับ โดยเฉพาะคนขับรถบรรทุกทั่วประเทศ โดยมุ่ง พัฒนาคนขับรถบรรทุกที่บริหารจัดการ โลจิสติกส์ ควบคู่กับ การค้าระหว่างประเทศ กฎระเบียบข้ามแดน ภาษาต่างประเทศ และ	กระทรวงแรงงาน/ กระทรวงศึกษาธิการ (สกอ. สอศ.) /กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงอุตสาหกรรม/ กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงการต่างประเทศ/ สศท./

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	จัดการเรียนการสอน และสหกิจศึกษาภาษาอังกฤษในสาขาวิชาโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและขยายเครือข่ายกลุ่มอุตสาหกรรม เพื่อสนับสนุนและประชาสัมพันธ์การจัดการเรียนการสอนสาขาวิชาโลจิสติกส์ในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และสร้างความร่วมมือการพัฒนาการจัดการอาชีวศึกษาในด้านการศึกษาและการวิจัยในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์กับสถานประกอบการภาคเอกชน - กระทรวงการต่างประเทศ โดยกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น พัฒนากลยุทธ์มาตรฐานโลจิสติกส์ 2 หลักสูตร และส่งผลการดำเนินงานให้สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เพื่อพิจารณาให้ประโยชน์ต่อไป พัฒนามาตรฐานโลจิสติกส์โดยวิเคราะห์โครงสร้างระบบโลจิสติกส์ของไทย เปรียบเทียบกับมาตรฐานของ বিশ্বเอกชนต่างประเทศโดยเฉพาะบริษัทของสหรัฐฯ		เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเตรียมการให้ผู้ประกอบการไทยสามารถได้รับประโยชน์สูงสุดจากเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศได้ นอกจากนี้ ควรเร่งให้มีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์แบบทันเวลา (Just in Time) แก่สถานประกอบการเพื่อช่วยลดต้นทุนด้านสินค้าคงคลังในภาคการผลิต 3. พัฒนางองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์การวางแผนเชิงกลยุทธ์ การเปลี่ยนแปลงไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามและประเมินผล ให้กับบุคลากรภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	
7. ดัชนีชี้วัด	7. ดัชนีชี้วัด			
7.1 การเจรจาข้อตกลงเรื่องการค้าชายพรมผ่านแดน ต้องเป็นรูปธรรมใช้บังคับได้อย่างเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย ตามมาตรฐานสากล	รัฐบาลไทยได้ดำเนินการความตกลงการค้าชายพรมผ่านแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ดังนี้ 1. การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรระหว่างประเทศสมาชิกแผนงาน GMS โดยกำหนดเส้นทางและจุดเข้าออกการอนุญาตให้รถของประเทศไทยหนึ่งถึงผ่านไปยังอีกประเทศหนึ่งได้ ซึ่งทำให้เกิดความเป็นธรรมในระหว่างประเทศที่มีระดับการพัฒนาและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไม่เท่ากัน ความตกลง CBTA จึงกำหนดให้โดยตกลงเชิงพาณิชย์ที่จะอนุญาตให้วิ่งในกลุ่มประเทศ GMS ได้ไม่เกินประเทศละ 500 ใบอนุญาต (1 ใบอนุญาตต่อ 1 คัน) ใน 3 ปีแรกนับแต่ความตกลงมีผลบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม ซึ่งในเรื่องการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร หากดำเนินการระหว่าง 3 ประเทศจะเชื่อมโยงไปถึงการค้าเป็นงานความร่วมมืออำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดนด้วย โดยประเทศ GMS ได้เริ่มดำเนินการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรนำร่องตามแนว East-West Economic Corridor: EWEC ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ภายใต้วตา 400 ใบอนุญาตต่อประเทศ 2. การขนส่งผ่านแดนระหว่าง 3 ประเทศ กรมศุลกากรของไทยได้ทำข้อตกลงกับพม่าลาวไทย เพื่อให้พม่าลาวไทยทำหน้าที่เป็นองค์กรค้าประกัน โดยพม่าลาวไทย และภาคเอกชนของประเทศลาวและเวียดนามตามแนว East-West Economic Corridor: EWEC ได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างศุลกากรและองค์กรค้าประกันสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนและระบบนำเข้าชั่วคราว (Customs Transit and Temporary Admission System: CTS) เพื่อให้สามารถเริ่มต้นในการระบบศุลกากรผ่านแดนนำร่องตามแนว EWEC ได้ โดยในระยะต่อไป จะเป็นการเจรจาระหว่างไทย-กัมพูชา และไทย-ลาว-จีน	กรมศุลกากรมีข้อเสนอ ดังนี้ 1. ขณะนี้ประเทศไทยในกลุ่ม ASEAN กำลังพิจารณา Rules and Procedures หากประเทศไทยในกลุ่ม ASEAN ได้มีการลงนามในความตกลงดังกล่าว และมีผลบังคับใช้แล้วก็จะทำให้การขนส่งผ่านแดนในกลุ่มประเทศ ASEAN มีความสะดวก รวดเร็ว และส่งเสริมต่อการพัฒนาศุลกากรระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศ ASEAN มากยิ่งขึ้น	1. ควรสนับสนุนให้มีการเปิดสิทธิการจราจรระหว่างประเทศตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และผลักดันการดำเนินงานระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System: CTS) ให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว โดยเร่งเสริมสร้างความพร้อมของภาคเอกชนของประเทศสมาชิกในฐานะองค์กรค้าประกัน และพัฒนาระบบประกันภัยรถยนต์ข้ามแดน	กระทรวงการคลัง/ กระทรวง คมนาคม/ ศศช.

ประเด็น	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	ความเห็นของหน่วยงานต่างๆ	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	กรมศุลกากรได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ดังนี้ 1. ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุม Special Meeting of the Customs Procedures and Trade Facilitation Working Group on the ASEAN Customs Transit System จำนวน 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาร่าง ASEAN Customs Transit Rules and Procedures ที่จัดทำโดย ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support-Phase II (APRIS II)-Technical Assistance Team 2. แต่งตั้งคณะทำงานขนส่งผ่านแดน เพื่อพิจารณาร่าง ASEAN Customs Transit Rules and Procedures ดังกล่าว ตามคำสั่งกรมศุลกากรที่ 70/2552 ลงวันที่ 24 เมษายน 2552			
7.2 ส่งเสริมให้มีความร่วมมือในการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) ทั้งสองฝ่าย เช่น การบริหารบุคลากรระดับนโยบาย การปฏิบัติงานในเงื่อนไขของระยะเวลา ดำเนินการ			พัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์และการวางแผนเชิงกลยุทธ์ การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามและประเมินผล ให้กับบุคลากรภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	สศช./หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง
7.3 ควรมีหน่วยงานของรัฐสำหรับกำกับดูแลและบูรณาการกับหน่วยปฏิบัติการต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ โดยมี  ภาครัฐมนตรีเป็นประธาน	- สศช. ได้ยกย่องระเบียบสำนักงานกฤษฎีการัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการจัดการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ให้นายกรัฐมนตรีลงนามเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 ใน และประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2552 เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกถาวรในการกำกับนโยบายและขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง		สนับสนุนให้คณะกรรมการ กบส. ผลักดันให้มีการตัดสินใจในเชิงนโยบายด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง และ มีการบูรณาการนโยบายการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศทั้งระบบ	สศช./หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง



ตพ. คณะกรรมการการศึกษาระดับอุดมศึกษา
ที่ ๖๘๗๓
๕๙ ก.ค. ๒๕๕๒
๑๔.๓๕

ที่ นร ๐๕๐๖/๑๑๖๒๑

กระทรวงศึกษาธิการ

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

วันที่รับ ๑๕๖
วันที่ 20 ก.ค. ๒๕๕๒

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐
งานเลขานุการ ทบ.ช.ชาญวิ

๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๒

เลขที่รับ ๑๖๑๘
รับวันที่ 17.11.52

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

งานประสานและอำนวยความสะดวกบริหาร / สสค.
รับที่ ๖๐๕
วันที่ 9 ก.ค. ๒๕๕๒
วันที่ 16.๑๐.๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่ สศ ๐๐๐๑/๑๑๐๕ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๒

๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๓๑๔

ลงวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๑

พ.ร.บ.การปกครอง
11941
15 ก.ค. ๒๕๕๒

ด้วยสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก มาเพื่อดำเนินการความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

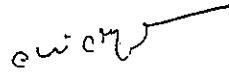
รองนายกรัฐมนตรี (นายกรณ์ศักดิ์ สกราวสุ) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี ได้มีคำสั่งมอบให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลัก รับความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในเรื่องนี้ไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น ทั้งนี้ ให้เชิญผู้แทนสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เข้าร่วมพิจารณาด้วย เพื่อจัดทำรายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาและมีมติแล้ว สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี จะได้แจ้งผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีต่อสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเปิดเผยให้สาธารณชนทราบตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป

อนึ่ง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๑ เห็นชอบแนวทางการดำเนินการของคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะหรือความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี กรณีเป็นเรื่องที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งคำสั่งนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้หน่วยงานหลักเป็นเจ้าภาพจัดประชุมพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แล้วให้หน่วยงานหลักแจ้งผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการรวมทั้งแนบเอกสารสรุปย่อตามรูปแบบที่คณะรัฐมนตรีกำหนดไปให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายใน ๒๕ วัน

/จึงเรียนมา ...

จึงเรียนมาเพื่อขอได้โปรดดำเนินการต่อไปด้วย แล้วแจ้งผลการพิจารณา
และผลการดำเนินการรวมทั้งเอกสารสรุปย่อในเรื่องดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบ
ภายในวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๒ เพื่อจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิชัย วิทวัสการเวช)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

Nm52-7-1/วามุกดา



ที่ ศค ๐๐๐๑/๑๑๐๕

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๒๔ อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น ๒๗ กทม. ๑๐๕๐๐

๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๒

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง "ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก"

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวน ๑๐๐ ชุด

ตามที่สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๙/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ได้มีมติเห็นชอบให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง "ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก" ต่อคณะรัฐมนตรี นั้น

ในการนี้ สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงขอส่งความเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวเยาวลักษณ์ สุขวิวัฒน์พร)

รองเลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รักษาราชการแทนเลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง

สำนักกิจการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. ๐-๒๖๑๒-๙๒๒๒ ต่อ ๒๒๕ / ๒๑๕

โทรสาร ๐-๒๒๑๖-๕๒๒๒

(นางสาวนฤดา นิธิยะ)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ



ที่ ศศ ๐๐๐๑/๑๐๙๓

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๒๔ อาคารพญาไทพลาซ่า ถ.พญาไท กทม. ๑๐๕๐๐

๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๒

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก”

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวน ๑ ชุด

ด้วยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ตระหนักและเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค และเพิ่มขีดความสามารถของไทยในเวทีโลก จึงได้ดำเนินการศึกษาเพื่อจัดทำร่างความเห็นและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก” เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ได้มีมติให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก” ต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีสาระสำคัญดังนี้

๑. ด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

๑.๑ ส่งเสริม สนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมตามแนวบริเวณชายแดน เช่น แม่สอด จังหวัดตาก เชียงแสน หรือเชียงของ หรือแม่สาย จังหวัดเชียงราย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว จังหวัดกาญจนบุรี เป็นต้น เพื่อรองรับการค้า การลงทุน แรงงาน วัตถุดิบ และสินค้า กับประเทศเพื่อนบ้าน

๑.๒ ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อรองรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในอนาคต

๑.๓ ส่งเสริมและสนับสนุนระบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Mode Shift) เช่น ทางน้ำ ทางรถไฟ และสามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่ประหยัดกว่า (Energy Shift) เช่น NGV, Bio-diesel เป็นต้น

๑.๔ รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนอย่างจริงจังต่อการย้าย หรือขยายฐานการผลิตเข้าสู่แหล่งวัตถุดิบ หรือตลาดผู้บริโภค เช่น การเกษตรพันธสัญญา (Contract Farming) เพื่อนำเข้า

/เป็นวัตถุดิบ...

เป็นวัตถุดิบบริเวณชายแดน หรือผลิตเป็นวัตถุดิบสำเร็จรูปเพื่อนำเข้ามาแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศไทย

๑.๕ เร่งรัดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามมติคณะรัฐมนตรี ให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรมที่จังหวัดเชียงราย และตาก และพิจารณาขยายไปจังหวัดอื่นๆ ตามแนวชายแดน เช่น นครพนม มุกดาหาร หนองคาย สระแก้ว กาญจนบุรี เป็นต้น

๑.๖ จัดทำฐานข้อมูลโลจิสติกส์และการปฏิบัติที่ดี (Best Practice) สำหรับการบริหารงานโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ

๒. ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์

๒.๑ ต้องลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ด้วยการปรับปรุงระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าให้ตรงต่อเวลา โดยมีระบบเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ

๒.๒ เพิ่มปริมาณการขนส่งทางราง ด้วยการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางราง ตามเส้นทางหลักเชื่อมโยงทุกภูมิภาค

๒.๓ พัฒนาการให้ระบบรางคู่โดยเร่งด่วน ที่สามารถเชื่อมต่อศูนย์กระจายสินค้าจุดเชื่อมโยงการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศ

๒.๔ พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางบกและทางน้ำ โดยการดำเนินการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๕ เร่งรัดการสร้างพื้นที่เชื่อมโยงจุดขาด (Missing link) ให้แล้วเสร็จอย่างรวดเร็ว โดยการศึกษาโครงสร้างและความเป็นไปได้ของพื้นที่

๒.๖ เร่งพัฒนาท่าแพขนานยนต์ ณ ด้านศุลกากรชายแดนต่าง ๆ เช่น เชียงแสน เชียงของ นครพนม แม่สาย เป็นต้น เพื่อสะดวกและรวดเร็วในการค้าช่วงฤดูแล้ง และดำเนินการศึกษาโครงสร้างของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ

๒.๗ ขยายโครงข่ายคมนาคมทางบกเพื่อเชื่อมโยงจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ เช่น สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งใหม่ ทั้ง 3 แห่ง

๒.๘ พัฒนาสนามบินที่มีอยู่แล้ว ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น สนามบินแม่สอดจังหวัดตาก สนามบินนครพนม บัรรมย์ นครราชสีมา และระนอง เป็นต้น

๓. ข้อเสนอแนะด้านการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า สินค้าคงคลังหรือศูนย์แสดงสินค้า

๓.๑ เร่งรัดการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าทั้งของรัฐ และเอกชนที่มีอยู่แล้วให้เกิดการบริหารจัดการในการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ให้จัดและเพิ่มพื้นที่ ICD (Inland Container Depot) และ OCD (Outland Container Depot) ให้ครอบคลุมประกอบโครงข่ายใช้งานตามระบบ ในจุดสำคัญของการขนส่งผ่านแดน เช่น แม่สอด แม่สาย ระนอง อรัญประเทศ อุบลราชธานี เป็นต้น

๓.๒ สำหรับกิจการของรัฐควรมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังให้น้อยที่สุด เพื่อลดภาระต้นทุน ควรส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ประกอบการและอำนวยความสะดวกให้แข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างชาติได้

๔. ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

๔.๑ ให้นำเทคโนโลยีระบบสารสนเทศมาใช้กับพิธีการศุลกากรในการนำเข้าส่งออก ให้มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพสูง และอาจต้องมีข้อตกลงว่าด้วยความช่วยเหลือในการบูรณาการข้อมูลระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การฝึกอบรมและให้ความช่วยเหลือด้านอุปกรณ์ บางประเภทที่จำเป็นในการต้องใช้ระบบบริการที่ต่อเนื่อง อาทิ การตรวจสินค้า ซึ่งผลประโยชน์ทางการค้าร่วมกัน และเห็นควรให้จัดทำศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (Single Window Entry) , ระบบโลจิสติกส์ อิเล็กทรอนิกส์ (e-logistics) , วีซ่าขาเดียว (Single VISA) ในกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) และกลุ่มประเทศความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี เจ้าพระยา แม่น้ำโขง ตามปฏิญญาพุกาม (ACMECS) และสนับสนุนกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) โดยภาพรวมการใช้เทคโนโลยีนี้ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลเครือข่ายสารสนเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ เอกชน และประเทศเพื่อนบ้าน

๔.๒ เร่งรัดการจัดทำข้อตกลง เจรียงการผ่านแดน และกฎหมายการให้ข้าราชการ จากด้านศุลกากร ออกไปทำงานนอกด่านร่วมกับด่านเพื่อนบ้านได้ เช่น การตรวจร่วมระหว่างศุลกากร ไทยกับศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

๔.๓ เร่งรัดเจรจาข้อตกลง การสร้างมาตรฐานด้านศุลกากร การขนส่ง การประกันภัย และความปลอดภัยสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตามมาตรฐานสากล

๔.๔ ปรับปรุงระบบภาษี และพิธีทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกให้ สอดคล้องกับกฎระเบียบองค์การค้าโลก (WTO) และข้อตกลงความร่วมมือในอนุภูมิภาค รวมทั้ง ข้อตกลงทวิภาคีกับประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกองค์การค้าโลก (WTO)

๔.๕ ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เช่น กลุ่มสินค้า การเกษตร อุตสาหกรรม หัตถกรรม และบริการ เป็นต้น

๕. ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

๕.๑ ส่งเสริม สนับสนุนให้มีศูนย์กระจายสินค้า (DC) และ/หรือศูนย์โลจิสติกส์ตาม แนวระเบียบเศรษฐกิจหลัก (EWEC) เช่น แม่สอดจังหวัดตาก พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร เชียงของ/ เชียงแสน/แม่สาย จังหวัดเชียงราย อร์ญประเทศ สระแก้ว อุบลราชธานี อุตรธานี และนครราชสีมา เป็นต้น

๕.๒ ส่งเสริม สนับสนุน กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Thai Logistics Service Provider) ให้มีปริมาณและคุณภาพมากยิ่งขึ้น เชื่อมโยงโครงข่ายพันธมิตรธุรกิจไทยและต่างประเทศ

๕.๓ ดำเนินการปรับปรุงการวางผังเมือง และโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดที่มีจุดเชื่อมต่อคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ และการขยายตัวของเมือง และกลุ่มจังหวัด

๕.๔ พัฒนาศูนย์กลางการบินในแต่ละภูมิภาคของประเทศควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน

๕.๕ ส่งเสริม สนับสนุนธุรกิจประกันภัยระหว่างประเทศร่วมกัน การแก้กฎระเบียบการจัดตั้งบริษัทประกันภัยกลางระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

๕.๖ ส่งเสริม สนับสนุนให้มีธุรกิจขนส่ง ท่องเที่ยว ฯลฯ ระหว่างประเทศเพื่อนบ้านร่วมกัน

๖. ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนากำลังคนและยุทธศาสตร์การพัฒนา

๖.๑ กำหนดให้มีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านระบบโลจิสติกส์ในสถานศึกษา โดยเฉพาะระดับปฏิบัติ ระดับจัดการ และระดับบริหาร

๗. ข้อเสนอแนะด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ การเจรจาข้อตกลงเรื่องการนำยานพาหนะผ่านแดน ต้องเป็นรูปธรรมใช้บังคับได้ อย่างเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย ตามมาตรฐานสากล

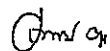
๗.๒ ส่งเสริมให้มีความร่วมมือในการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) ทั้งสองฝ่าย เช่น การบริหารบุคลากรระดับนโยบาย การปฏิบัติงานในเงื่อนไขของระยะเวลาดำเนินการ

๗.๓ ควรมีหน่วยงานของรัฐสำหรับกำกับดูแลและบูรณาการกับหน่วยปฏิบัติการต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากผลการพิจารณาเป็นประการใด ขอได้โปรดแจ้งให้ทราบในโอกาสแรกด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายโคทม อารียา)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักกิจการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. ๐-๒๖๑๒-๙๑๕๔

โทรสาร ๐-๒๖๑๒-๙๑๕๒-๓

ความเห็นและข้อเสนอแนะ
ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์
เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก
โดย คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. ความเป็นมา

ปัจจุบันสถานการณ์เศรษฐกิจทางการค้าระหว่างประเทศทั้งในด้านสินค้าและบริการได้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นและมีการแข่งขันกันระหว่างประเทศผู้ส่งออกสูง ขณะที่ผู้นำเข้ามีความต้องการในด้านต่างๆ ที่ซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่าประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการบริหารจัดการระบบการขนส่งและการกระจายสินค้า การขยายการค้า และอุตสาหกรรม และบริการ ให้มีประสิทธิภาพจะเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งในการเพิ่มศักยภาพที่ช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการทำธุรกิจ เนื่องจากระบบการขนส่งและการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ จะสามารถนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพในด้านคุณภาพสินค้า การบริการ และระยะเวลาในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าต่างๆ ที่สูงขึ้น คุณภาพบริการที่เพิ่มขึ้น ทั้งในแง่ของระยะเวลาการนำส่งสินค้า คุณภาพสินค้าและบริการ รวมทั้งความพอใจของลูกค้าที่ได้รับสินค้าในสภาพสมบูรณ์ภายในเวลาอันรวดเร็ว

ภาวะการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจในปัจจุบัน ทุกประเทศล้วนแต่แสวงหายุทธศาสตร์และวิธีการในการเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันบนเวทีโลก ที่เน้นกระบวนการไหลลื่นของสินค้าและบริการที่เรียกว่า "ระบบโลจิสติกส์" (Logistics) ซึ่งจำเป็นที่ต้องมีการพัฒนาระบบบริหาร การจัดการที่สามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ลดต้นทุนสินค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันที่เป็น "อินเทรนด์ใหม่"

ประเทศไทย ได้มีการศึกษา วิจัย และพัฒนาระบบการขนส่งและกระจายสินค้าภาคอุตสาหกรรม ภาคการบริการมาเป็นระยะเวลานาน แต่ในปัจจุบันต้นทุนต่างๆ ตั้งแต่การขนส่งสินค้าและบริการของประเทศโดยรวมยังคงอยู่ในเกณฑ์ที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันเป็นที่น่ายินดีที่ทั้งรัฐบาลและผู้ประกอบการได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบการขนส่งและการกระจายสินค้าและบริการ ซึ่งเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและจากการที่ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - Region : GMS) เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศไทย พม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชา เวียดนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีน (ยูนนาน)

ภาคตะวันตก ตั้งแต่ปี 2535 โดยมีธนาคารเอเชีย (ADB : Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก โครงการ GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตรและบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถทั้งโอกาสของเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก ซึ่งจะต้องร่วมกันผลักดันและสนับสนุนการลดกฎระเบียบ เช่น ด้านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการข้ามแดน และการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกันอีกทั้งยังเป็นการเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศจากภาคตะวันออกไปยังภาคตะวันตกของประเทศ (East - West Corridor) และมีเส้นทางคมนาคมภาคเหนือไปยังภาคใต้ (North - South Corridor) โดยที่ประเทศไทยมีแนวโน้มที่ชัดเจนที่จะเป็นประเทศหน้าด่านทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรอาศัยโอกาสและความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์นี้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยการเพิ่มประสิทธิภาพคุณภาพของระบบการขนส่งสินค้า การจัดศูนย์กระจายสินค้าแสดงสินค้า (DC. Distribution Center) และการบริการทั้งในส่วนผู้ประกอบการและผู้ให้บริการในประเทศ ที่สามารถดึงดูดให้กิจกรรมขนส่งสินค้าและการบริการในภูมิภาค GMS นี้ได้เข้ามาใช้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นยังจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการที่เข้มแข็งโดยภาครัฐในส่วนที่กำหนดและผลักดันนโยบายให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต้องมีความรู้และความเข้าใจเรื่องระบบการขนส่ง ศูนย์กระจายสินค้าและการบริการอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเชื่อมโยงต่อเนื่องระหว่างกันในรูปแบบการขนส่งต่างๆ (การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ) ด้วยความคล่องตัว และมีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ มีการให้ข้อมูล เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาช่วยในการบริหารจัดการ รวมทั้งมีผู้ให้บริการ (Service Providers) ที่เข้มแข็ง พัฒนาเชื่อมโยงอุตสาหกรรมรับช่วงผลิต อุตสาหกรรมแปรรูปการวัตถุดิบ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ การค้าชายแดนตลอดจนบริการเกี่ยวเนื่องเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain)

คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหน้าที่ศึกษาและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายคมนาคมของประเทศ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพระบบการขนส่ง ศูนย์กระจายสินค้าแสดงสินค้าและการบริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศไทยในภูมิภาคนี้ ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ดำเนินการศึกษาเรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค และการศึกษาศักยภาพระบบการขนส่งทุกมิติเชื่อมโยงการกระจาย

สินค้าและบริการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทยในเวทีโลก เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค และเพิ่มขีดความสามารถของไทยในเวทีโลก และจัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะเรื่อง "ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก" เสนอต่อสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

2. การดำเนินงาน

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ร่วมกับ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ได้ดำเนินการศึกษาสภาพปัญหาและแนวทางการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก ดังนี้

2.1 ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ โดยรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ และทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง จากเอกสาร ตำรา หนังสือ บทความทางวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เครือข่ายอินเตอร์เน็ตของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน นโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัดต่างๆ และของชาติ และจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

2.2 ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ ด้วยการสำรวจภาคสนามเชิงประจักษ์ จากการเดินทางตามเส้นทางต่างๆ เก็บข้อมูลด้วยการสังเกต สอบถาม สัมภาษณ์ และข้อมูลเอกสารบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การบริการ ศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า ระบบการสื่อสาร การค้าชายแดน พิธีทางศุลกากรจากจังหวัดชายแดน และบนเส้นทางที่ดำเนินการสำรวจ ประกอบด้วย 11 เส้นทาง

2.3 สัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องระดับนโยบาย อาทิ ผู้ว่าราชการจังหวัด รองผู้ว่าราชการจังหวัด ประธานหอการค้า หัวหน้าพาณิชย์จังหวัด การขนส่ง นายด่านศุลกากร การท่องเที่ยว และเจ้าของผู้ประกอบการภาคเอกชน

2.4 จัดเสวนากลุ่มเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่เป้าหมายภาคเหนือ ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดเชียงราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร และภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว และกรุงเทพมหานคร

2.5 ประชุมคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน เพื่อจัดทำร่างความเห็นและข้อเสนอแนะเรื่อง "ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก" เสนอต่อสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

3. สาระสำคัญของเรื่องและข้อวิเคราะห์

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศทั้งสินค้าและบริการมีการเปลี่ยนแปลงขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศผู้ส่งออกรุนแรงขึ้น ขณะที่ในส่วนของผู้นำเข้ามีความต้องการซับซ้อน รวดเร็ว และข้อเรียกร้องอื่นๆ ประกอบอีกมากมาย ทำให้ระบบโลจิสติกส์ซึ่งเป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนสินค้า บริการ ข้อมูลข่าวสาร และการเงินมีความสำคัญมากขึ้น เป็นทวีคูณ เนื่องจากการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ต้นทุนรวมของสินค้าถูกลง สินค้าไปถึงมือผู้บริโภคปลายทางสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น และถูกต้องตามเงื่อนไขความต้องการของลูกค้ามากขึ้น เป็นการพัฒนาระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวมประเทศต่างๆ จึงพยายามที่จะช่วงชิงเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ (Logistic Hub) หากพิจารณาสภาพภูมิศาสตร์ทำเลที่ตั้งของประเทศไทย พบว่า ตั้งอยู่ในทำเลที่ได้เปรียบต่อการเป็นศูนย์กลางคมนาคม เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เป็นจุดกึ่งกลางของอาเซียน ได้เปรียบเรื่องระยะเวลาการบิน เส้นทางขนส่ง อยู่ใกล้กับสหประชาจีน ตอนใต้ ยกเว้นเส้นทางเดินเรือที่ผู้ท่าเรือของประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย หรือแม้กระทั่งประเทศเวียดนามไม่ได้

ดังนั้น รัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2547 และเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554) และมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเกิดความเป็นบูรณาการและสามารถผลักดันให้เกิดการปฏิบัติจริง โดยมีเป้าหมายหลักในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) จากประมาณร้อยละ 19 ในปี พ.ศ. 2548 ให้เหลือไม่เกินร้อยละ 16 ในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งจะได้ใกล้เคียงกับอารยประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป (EU) ที่มีต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ประมาณ ร้อยละ 11, 10 และ 7 ตามลำดับ

ระดับการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น กล่าวคือ เป็นการเน้นการส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค (Physical Distribution) ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาอีกมากในการที่จะก้าวไปสู่ระดับขั้นของการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัท ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ จนกระทั่งจัดส่งสินค้าไปถึงมือผู้บริโภค (Internally Integrated Logistics) การเชื่อมโยงระหว่างบริษัทตลอดโซ่อุปทาน (Externally Integrated Logistics) อย่างเช่น ประเทศสิงคโปร์ ฮองกง ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และสุดท้ายคือ การจัดซื้อวัตถุดิบและจัดส่งสินค้าที่ครอบคลุมได้ทั่วโลก (Global Logistic

Management) โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับ ศูนย์วิจัยด้านโลจิสติกส์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้ศึกษาตัวเลข ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2549 ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศตั้งแต่ปี 2543 ถึง 2549

	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
- ต้นทุนการขนส่งสินค้า	9.5	9.2	7.8	7.6	7.1	10.3	12.7
- ต้นทุนการถือครองสินค้า	10.3	9.4	8.8	7.5	6.9	7.3	9.0
- ต้นทุนในการบริหารจัดการ	2.0	1.9	1.7	1.5	1.4	1.8	2.2
รวมต้นทุนโลจิสติกส์	21.8	20.53	18.3	16.6	15.4	19.4	23.9

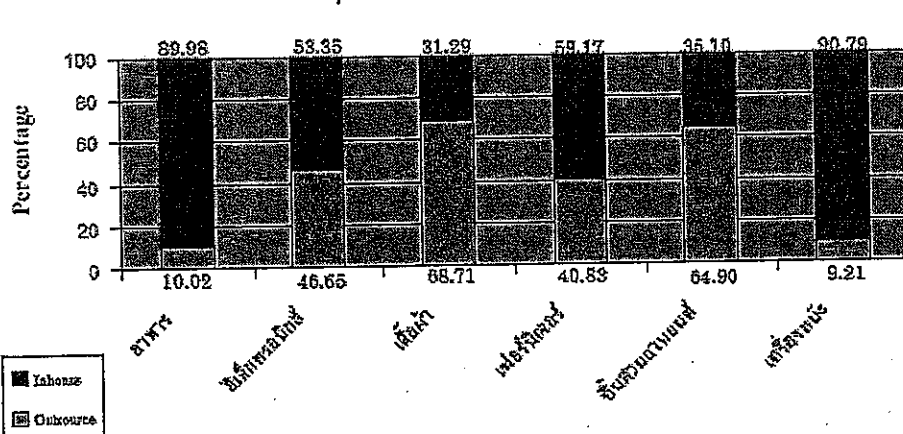
ที่มา : สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, พ.ศ. 2550

ตารางที่ 2 การจัดการกิจกรรมขนส่งภายในประเทศของกลุ่มตัวอย่างอุตสาหกรรม 6 กลุ่ม

อุตสาหกรรม	ผู้ขนส่งภายนอก (ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	ขนส่งเอง (ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	รวม (ล้านบาท)
อาหาร	122.60	10.02	1,101.27	89.98	1,223.87
อิเล็กทรอนิกส์	50.68	46.65	57.96	53.35	108.64
เสื้อผ้า	612.29	68.71	278.79	31.29	891.08
เฟอร์นิเจอร์	70.26	40.83	101.81	59.17	172.07
ชิ้นส่วนยานยนต์	98.09	64.90	50.84	35.10	148.93
เครื่องหนัง	12.86	9.21	126.74	90.79	139.60
รวม	961.78	35.90	1,716.91	64.10	2,678.69

ที่มา : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ ปี พ.ศ. 2546

แผนภูมิที่ 1 แสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนของรูปแบบการจัดการกิจกรรมการขนส่งภายในประเทศระหว่างการจัดการการขนส่งเองและการจ้างผู้ให้บริการการขนส่งภายนอกแยกอุตสาหกรรม



ที่มา : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ ปี พ.ศ. 2546

ตารางที่ 3 ต้นทุนค่าใช้จ่ายเพื่อการส่งออก

หน่วย: ล้านบาท

อุตสาหกรรม	ค่าระวาง	ค่าใช้จ่ายเพื่อการส่งออกอื่นๆ	รวม
Foods	8,809.29	778.04	9,587.33
Garment	752.93	101.60	854.53
Leather	182.29	22.68	204.97
E-goods	375.24	64.57	439.81
Furniture	1,312.02	101.52	1,413.54
Automobile	982.65	70.52	1,053.17
รวม (ล้านบาท)	12,414.65	1,138.93	13,553.35
สัดส่วน (%)	91.60	8.40	100

ที่มา: สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ ปี พ.ศ.2546

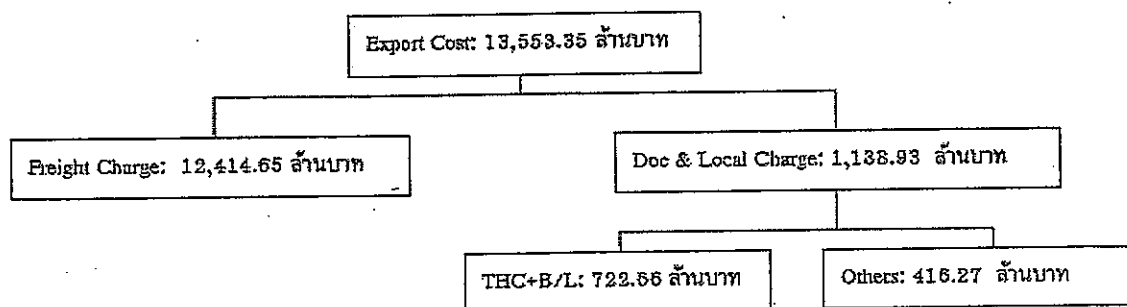
พบว่าสำหรับต้นทุนการส่งนั้น จะพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อสินค้าถูกส่งไปถึงยังท่าเรือเท่านั้นดังนั้นเพื่อให้สามารถทำการเปรียบเทียบต้นทุนการส่งออกของแต่ละอุตสาหกรรมอยู่บนพื้นฐานเดียวกันจึงต้องทำการพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายในการส่งออกอื่นๆ (Documentation & Local charge) โดยจะไม่นำค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าระวาง (Freight Charge) เข้ามาร่วมพิจารณา แต่จะทำการพิจารณาแบ่งตาม Incoterm ได้แก่ Term F และ Term C ซึ่งสำหรับ Term F นั้นจะไม่มีค่าใช้จ่ายส่วนของค่าระวางเข้ามาเกี่ยวข้องอยู่แล้ว และสำหรับ Term C ก็จะพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายในการส่งออกอื่นๆ เท่านั้นหรือสามารถถือได้ว่าเป็นรูปแบบการขนส่งแบบ Term F ไปก็ได้และเมื่อพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายในการส่งออกอื่นๆ นี้พบว่าสามารถแบ่งตามรูปแบบของค่าใช้จ่าย โดยสามารถแบ่งออกเป็นค่าใช้จ่ายของ THC + B/L และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ได้แก่ cargo insurance, customs clearance, payment fee และ inland transport ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4 ต้นทุนค่าใช้จ่ายเพื่อการส่งออก

หน่วย: ล้านบาท

อุตสาหกรรม	Documentation & Local Charge		รวม
	ค่า THC	ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	
Foods	456.18	321.86	778.04
Garment	75.39	52.43	203.21
Leather	16.63	6.05	22.68
B-goods	48.11	16.45	64.57
Furniture	74.44	27.08	101.52
Automobile	51.91	18.61	70.52
รวม (ล้านบาท)	722.66	416.27	1138.93
สัดส่วน (%)	63.45	36.55	100

ดังนั้น จากยอดรวมของต้นทุนการส่งออกทั้งสิ้น 13,553.35 ล้านบาท โดยมีค่าใช้จ่ายเพื่อการส่งออกอื่น ๆ จำนวน 1,138.93 ล้านบาท (ค่า THC และ B/L เป็นจำนวน 722.66 ล้านบาทและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เป็นจำนวน 416.27 ล้านบาท) และค่าระวาง 12,414.65 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.07 และร้อยละ 88.93 ตามลำดับ



จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นทำให้ต้องเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในด้านระบบการขนส่งโดยดูแล Mode ดังนี้

3.1 โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ด้านระบบการขนส่งของประเทศไทย

3.1.1 เครือข่ายถนน การขนส่งทางถนนเป็นประเภทที่สะดวกและได้รับความนิยมมากที่สุด เพราะสามารถขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) ได้โดยตรง และสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง ทำให้ประเทศไทยมีถนนเชื่อมโยงภายในประเทศมีความยาวถึง 179,944.9 กิโลเมตร¹ และมีรถขนส่งสินค้าทั่วประเทศจดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก ปี พ.ศ.

¹ สำนักวิเคราะห์ลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ตุลาคม 2550

2549 ประมาณ 305,435 คัน สามารถขนส่งสินค้าบนถนนได้ในปี พ.ศ. 2549 จำนวน 427.581 ล้านตัน สินค้าส่วนใหญ่เป็นพืชผลทางการเกษตร วัสดุก่อสร้าง เชื้อเพลิง สินแร่ และสินค้าระวางบรรทุกมาก เป็นต้น โดยถนนในประเทศไทยสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ 1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Special Highways) ระยะทาง 450 กิโลเมตร การจราจรสามารถผ่านได้ตลอดรวดเร็ว ควบคุมการเข้า-ออกอย่างเต็มรูปแบบ (Fully-Controlled Access) จุดตัดแยกของถนนจะทำเป็นทางแยกต่างระดับหรือสะพานให้ถนนสายอื่นยกข้ามทางหลวงพิเศษ 2) ทางหลวงแผ่นดิน (National Highways) ระยะทาง 51,297 กิโลเมตร เป็นถนนสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ 3) ทางหลวงชนบท (Rural Road) ระยะทาง 4,400 กิโลเมตร เป็นถนนนอกเขตเทศบาลที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดและกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการและดูแลรักษา 4) ทางหลวงท้องถิ่น/เทศบาล (Municipal Roads) ระยะทาง 84,000 กิโลเมตร เป็นถนนที่อยู่ในเขตเทศบาล ดำเนินการและดูแลรักษาโดยเทศบาล คุณภาพของโครงข่ายถนนเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่ศึกษา 125 ประเทศและกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่าประเทศไทยถูกจัดลำดับ 28 และ 3 ตามลำดับ

3.1.2 ทางรถไฟ การขนส่งทางระบบรางนับได้ว่าเป็นการขนส่งที่ปลอดภัยและประหยัดค่าใช้จ่ายต่ำกว่าวิธีอื่นๆ ประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศประมาณ 4,129 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด ส่วนใหญ่เป็นรางเดี่ยว (Single Track) และเป็นรางคู่ (Duo Track) ระยะทางเพียง 270 กิโลเมตร สามารถขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2550 ปริมาณ 12.419 ล้านตัน หรือประมาณร้อยละ 2 ของการขนส่งทั้งหมด สินค้าส่วนใหญ่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงและปูนซีเมนต์ เป็นต้น ด้วยข้อจำกัดของขนาดความกว้าง 1.0 เมตร (Meter Gauge) สภาพหัวรถจักรที่ไม่สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของรางและการขาดแคลนเครื่อชักรากตู้สินค้ารวมทั้งเครื่องมือขนถ่ายทำให้เกิดข้อจำกัด ด้านความสามารถบรรทุกสินค้าและความเร็ว โดยจะต้องอาศัยการขนส่งระบบอื่นอีกทั้งยังขาดการเชื่อมต่อโครงข่ายที่สมบูรณ์ในลักษณะศูนย์กระจายสินค้าทางบก (ICD) เพื่อเปลี่ยนโหมด (Mode) การขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคท้ายสุด ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มและเสียเวลามากขึ้นที่ผ่านมามาภาครัฐเคยมีนโยบายที่จะส่งเสริมการพัฒนาทางรถไฟเป็นแบบรางคู่ (Duo Truck) ต่อเนื่อง 2,863 กิโลเมตร แต่สามารถทำได้เฉพาะเส้นทางสายอะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางเพียง 78 กิโลเมตร เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งขบวนรถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เส้นทางรถไฟรองรับการเชื่อมโยงและขนส่งสินค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคประกอบด้วย

(1) สายเหนือ สุดทางที่สถานีรถไฟเชียงใหม่ระยะทาง 751 กิโลเมตร ต้องเร่งรัดโครงการขยายรางคู่จากจังหวัดลพบุรีไปยังจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดนครสวรรค์ไปยังจังหวัดอุตรดิตถ์ (คิลาอาสน์) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่งสินค้า

(2) สายตะวันออกเฉียงเหนือ ไปถึงจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร ยังไม่เชื่อมต่อถึงชายแดนเข้าสู่ สปป.ลาวที่ช่องเม็ก ปัจจุบันมีโครงการขยายรางคู่จากอำเภอ บัวใหญ่ไปยังจังหวัดนครราชสีมา เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย ไปสถานีรถไฟทานาแล้ง ประเทศ สปป.ลาว ได้แล้ว และทางรถไฟจาก สปป.จีน มาสถานีทานาแล้งอยู่ระหว่างการศึกษาก่อสร้าง โดยความช่วยเหลือของ สปป.จีน ที่จะเชื่อมต่อถึงนครเวียงจันทน์ เมืองหลวงของ สปป.ลาว

(3) สายตะวันออก ไปถึงอำเภออรัญประเทศจังหวัดสระแก้ว แต่ยังไม่สุดที่ ชายแดนประเทศไทย-กัมพูชา ระยะทาง 255 กิโลเมตร มีโครงการที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟประเทศ กัมพูชาจากศรีโสภณถึงปอยเปตเชื่อมต่อจังหวัดอรัญประเทศ และมีเส้นทางแยกไปท่าเรือน้ำลึก แหลมฉบัง

(4) สายใต้ ไปถึงสุโขทัยไกลสุดแดนประเทศไทย-มาเลเซีย ระยะทาง 1,159 กิโลเมตร คุณภาพของโครงข่ายรถไฟประเทศไทยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่ศึกษา 125 ประเทศ และกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่าประเทศไทยถูกจัดอันดับอยู่ที่ 40 และ 3 ตามลำดับ

3.1.3 สนามบิน ประเทศไทยมีสนามบินพาณิชย์ 37 แห่ง เป็นสนามบินนานาชาติ 6 แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีสนามบินสุวรรณภูมิเป็น สนามบินหลักของประเทศ ตามยุทธศาสตร์ของประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เปิดให้บริการตั้งแต่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 เป็นต้นมา เพื่อเป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) เป็นประตูสู่ ประเทศในแถบเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Gateway to Land) และเชื่อมโยงไปยังจุด ต่างๆ ของโลก มีพื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ อยู่ห่างจากตัวเมืองประมาณ 25 กิโลเมตร รัฐบาลมีแนวคิด ที่จะพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Aerotropolis) โดยวางแผนการ ใช้พื้นที่โดยรอบให้เป็นศูนย์กลางการค้า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ศูนย์ธุรกิจเกี่ยวกับการบิน ศูนย์โลจิสติกส์ นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์ธุรกิจด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น สำหรับคุณภาพของ การขนส่งทางอากาศ รวมทั้งให้พิจารณาสนามบินที่มีอยู่ทุกสนามบินให้ถูกใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด

3.1.4 การขนส่งทางน้ำ ประเทศไทยมีแม่น้ำสำคัญๆ ที่สามารถใช้ในการขนส่ง ทั่วประเทศ ยาวประมาณ 1,750 กิโลเมตร แต่มีการขนส่งทางน้ำภายในประเทศประมาณร้อยละ 5.2 หรือประมาณ 31.094 ล้านตันในปี พ.ศ. 2549 และความยาวชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยทั้ง 2 ด้าน มีระยะทางอีก 2,400 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ รวม 11 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางอาเซียน 2) เส้นทางเอเชียตะวันออกไกล 3) เส้นทางเอเชียใต้ 4) เส้นทาง ออสเตรเลีย 5) เส้นทางแอตแลนติกยุโรป 6) เส้นทางเมดิเตอร์เรเนียน 7) เส้นทางทะเลแดงและอ่าว เปรเซีย 8) เส้นทางแอฟริกา 9) เส้นทางอเมริกาตะวันตก 10) เส้นทางอเมริกาตะวันออกและอเมริกา กลาง และ 11) เส้นทางอเมริกาใต้ ท่าเรือที่สำคัญดังนี้

(1) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกเพื่อการอุตสาหกรรม ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 10 ท่า ในระยะที่ 1 สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 1.65 ล้าน TEU/ปี หรือประมาณ 8 ล้าน ตัน/ปี และจำนวนสินค้าผ่านท่า 2.31 ล้าน TEU/ปี และขยายอีก 7 ท่าเรือในระยะที่ 2 สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีระวาง 80,000 ตัน (DWT) หรือบรรทุกตู้สินค้าได้ 4,000 TEU รวมสินค้าที่รองรับได้ 3.5 ล้าน TEU/ปี ในปี พ.ศ. 2550 มีปริมาณเรือเทียบท่า 6,645 ลำ ประมาณ สินค้าเข้า-ออก 44.59 ล้านตัน เป็นตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก 4.64 ล้านตู้ TEU/ปี

(2) ท่าเรือมาบตาพุด เป็นท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าปิโตรเคมี และวัตถุดิบ สำหรับปิโตรเคมีใน Eastern Seaboard สามารถรองรับเรือได้ขนาด 43,500 DWT หรือขนถ่ายสินค้าได้ 1.531 ล้านตันปี

(3) ท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือคลองเตย เป็นทั้งท่าเรือในประเทศและระหว่างประเทศ มีความลึกประมาณ 8.5-11.0 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถเชื่อมโยง การขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ และทางดวนยกกระดาน สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาดไม่เกิน 12,000 ตัน (DWT) ปีหนึ่งๆ มีปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออกรวมกันประมาณ 15 ล้านเมตริกตัน หรือ 1 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2550 มีปริมาณเรือเข้า-ออก 2,888 เที่ยว มีการขนส่งสินค้าผ่านท่านี้รวม 18.3 ล้าน ตัน จำนวนนี้เป็นสินค้าขาเข้า 9.4 ล้านตันต่อปี และสินค้าขาออก 8.9 ล้านตันต่อปี เป็นตู้สินค้าผ่าน ท่า 1.45 ล้าน TEUs เป็นตู้สินค้าขาออก 0.749 ล้าน TEUs และขาเข้า 0.701 ล้าน TEUs

(4) ท่าเรือสงขลา มีร่องน้ำลึกประมาณ 9 เมตร จากระดับน้ำทะเล ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ จำนวน 3 ท่า สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 ตัน (DWT) ยาวไม่เกิน 173 เมตร สำหรับขนส่งสินค้าทั่วไปและสินค้าต่อคอนเทนเนอร์ จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 55,000 TEU/ปี หรือประมาณ 1.3 ล้านเมตริกตัน สินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นยางพารา ลาเท็กซ์ (Latex) ปลากระป๋อง ไม้ เฟอ์นิเจอร์ ปัจจุบันนี้ให้เอกชนสัมปทานดำเนินการอยู่ ในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนเรือเทียบท่า 700 ลำ ปริมาณสินค้าเข้า-ออก รวม 1.83 ล้านตัน

(5) ท่าเรือภูเก็ต ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 2 ท่า สำหรับขนส่งสินค้า เทกอง และตู้คอนเทนเนอร์ มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 0.03 ล้านตันต่อปี ปัจจุบันนี้ให้เอกชน เข้าดำเนินการอยู่ ในปี พ.ศ. 2550 มีปริมาณสินค้าเทียบท่า 167 ลำ ปริมาณสินค้าเข้า-ออก รวม 142,381 ตัน และเรือโดยสารเทียบท่า 148 ลำ มีปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออก รวม 145,847 คน

คุณภาพของท่าเรือน้ำลึก (Sea Port) เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่ศึกษา 125 ประเทศและกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่าประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 37 และ 3 ตามลำดับ

(6) ท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และสำรวจออกแบบ

(7) ท่าเรือเชียงแสน 1 และเชียงแสน 2 จังหวัดเชียงราย (River port) เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและบริการทางน้ำ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน

3.1.5 โครงการข่ายถนนเอเชีย (Asian Highway) เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific ; ESCAP) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงอนุภูมิภาคต่างๆ ในทวีปเอเชียโดยการคัดเลือกเส้นทางที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์มากที่สุด เพื่อเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ รวมทั้งสิ้น 52 ประเทศ ศูนย์กลางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม ท่าเรือหลัก ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์กลางขนถ่ายสินค้า และเมืองท่องเที่ยว รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 140,000 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นจากทวีปยุโรป เชื่อมโยงผ่านประเทศอิหร่าน ต่อไปยังประเทศเวียดนามและประเทศฟิลิปปินส์ทางตะวันออก ประเทศอินโดนีเซียทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศศรีลังกาทางด้านใต้ ประเทศไทยได้ลงนามในข้อตกลงด้านโครงข่ายทางหลวงเอเชียเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2547 ในการประชุมคณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแปซิฟิก ณ กรุงเซี่ยงไฮ้ สปป.จีน โดยมีสาระสำคัญหลายด้าน อาทิเช่น การกำหนดโครงข่ายทางหลวงเอเชีย มาตรฐานการออกแบบ และการแบ่งประเภทของทางหลวงเอเชีย การระบุเส้นทาง และป้ายสัญลักษณ์ของโครงข่าย เป็นต้น ในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีโครงข่ายทางหลวงเอเชียเป็นระยะทาง 23,548 กิโลเมตร ผ่านประเทศบังคลาเทศ อินเดีย เนปาล พม่า ไทย สปป.ลาว สปป.จีน กัมพูชา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และศรีลังกา และเป็นโครงข่ายผ่านประเทศไทยจำนวน 12 สาย ดังแสดงในรูปที่ 1 รวมระยะทางทั้งสิ้น 7,440 กิโลเมตร ดังนี้

AH 1 : เส้นทางบ้านคลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) - อร์ญประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพฯ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/พม่า) รวมระยะทาง 701.0 กิโลเมตร จากพม่าสามารถเชื่อมต่อไปถึงอินเดีย

AH 2 : เส้นทางสะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ.คลองแงะ - บ.คองหงษ์ - บ.คูหา - พัทลุง - อ.ทุ่งสง - อ.เวียงสระ - อ.ไชยา - อ.ละแม - ชุมพร - อ.ท่าแซะ - อ.บางสะพานน้อย - ประจวบคีรีขันธ์ - อ.ปราณบุรี - อ.ชะอำ - เพชรบุรี - อ.ปากท่อ - นครปฐม - กรุงเทพฯ - อ. บางปะอิน - ตาก - อ.เถิน - ลำปาง - อ.งาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/พม่า) รวมระยะทาง 1,913.0 กิโลเมตร

AH 3 : เส้นทาง อ.เชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ด้าตลาด - บ.หัวดอย - เชียงราย รวมระยะทาง 116.5 กิโลเมตร เส้นทางนี้ผ่านห้วยทราย หลวงน้ำทา ป่อเต็น สปป.ลาว และเข้าสู่ สปป.จีน ผ่านคุนหมิงถึงเซี่ยงไฮ้

AH 12 : เส้นทางสะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อ.น้ำพอง - ขอนแก่น - อ.บ้านไผ่ - อ.พล - นครราชสีมา - อ.สีคิ้ว - อ.มวกเหล็ก - สระบุรี - หินกอง รวมระยะทาง 511.5 กิโลเมตร เส้นทางนี้ผ่านท่านาแล้ง เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และไปเชื่อมต่อกับ AH 3 ที่บ้านนาเตย สปป.ลาว ก่อนเข้า สปป.จีน ที่ป๋อเต๋น / ป๋อหาน

AH 13 : เส้นทางห้วยโก๋น (ชายแดนไทย/ลาว) - น่าน - แพร่ - อ.เด่นชัย - อุดรดิต์ - พิษณุโลก - อ.สามง่าม - นครสวรรค์ รวมระยะทาง 557.0 กิโลเมตร เส้นทางนี้จะไปเชื่อมต่อกับ AH 12 ที่แขวงอุดมไทย สปป.ลาว

AH 15 : เส้นทางนครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ธาตุนาเวจ (สกลนคร) - อ.พังโคน - อ.สว่างแดนดิน - อุดรธานี รวมระยะทาง 242.5 กิโลเมตร เข้าสู่ สปป.ลาวที่ท่าแขก ไปเวียดนามได้

AH 16 : เส้นทางมุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อ.หนองสูง - อ.สมเด็จพระกาฬสินธุ์ - อ.ยางตลาด - ขอนแก่น - อ.น้ำหนาว - อ.หล่มสัก - บ.แยง - อ.วังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก รวมระยะทาง 688.5 กิโลเมตร หรือเส้นทาง R-9 นั่นเอง

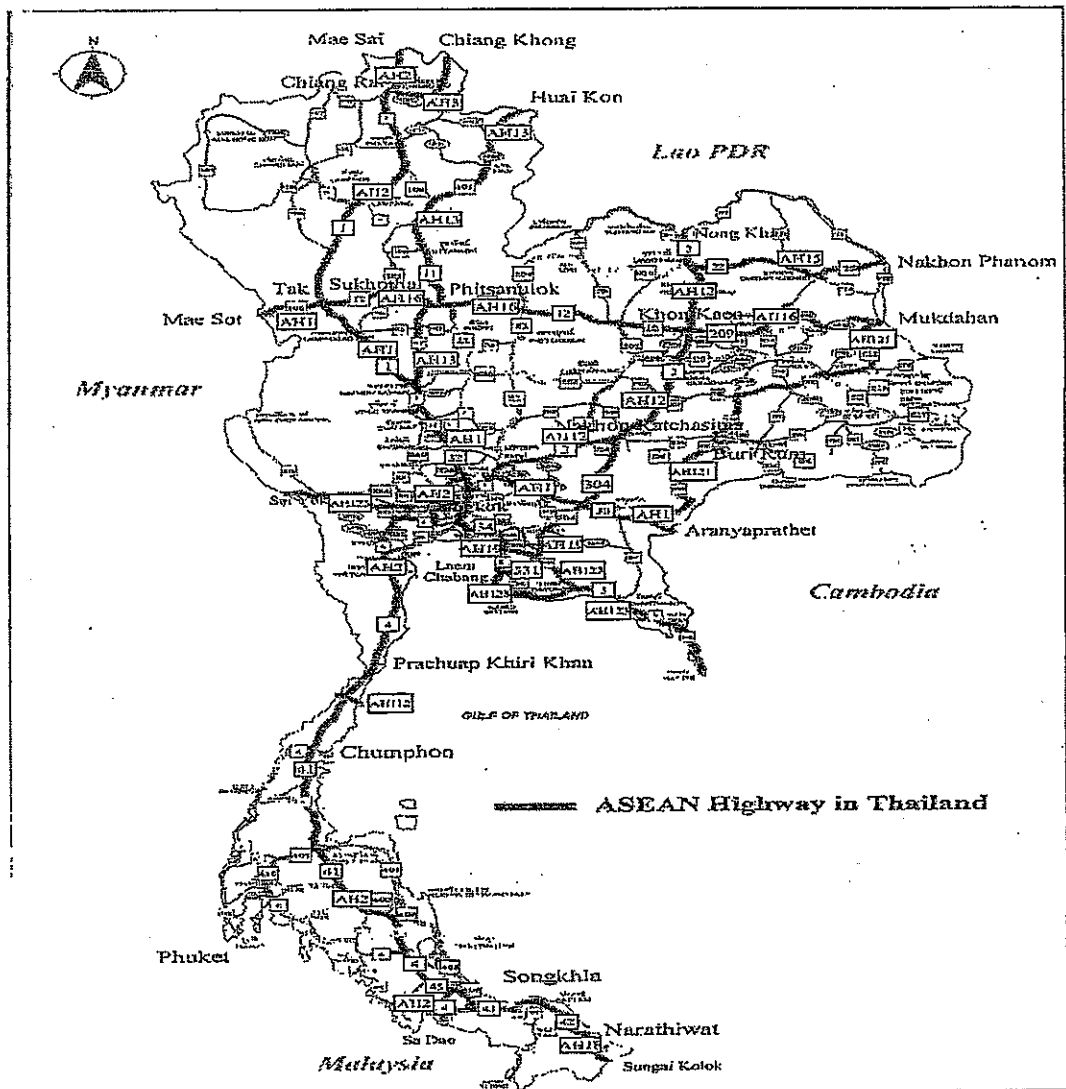
AH 18 : เส้นทางอ.สุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - อ.ตากใบ - นราธิวาส - อ.สายบุรี - อ.ปาล์ม - ปัตตานี - อ.หนองจิก - อ.เทพา - อ.จะนะ - อ.หาดใหญ่ รวมระยะทาง 268.0 กิโลเมตร

AH 19 : เส้นทางอ.ปักธงชัย - อ.กบินทร์บุรี - อ.แปลงยาว - ชลบุรี - กรุงเทพฯ รวมระยะทาง 459.5 กิโลเมตร

AH 112 : เส้นทางอ.คลองลพ - อ.บางสะพาน รวมระยะทาง 29.0 กิโลเมตร

AH 121 : อ.มุกดาหาร - อำนาจเจริญ - ยโสธร - อ.สุวรรณภูมิ - อ.พยัคฆภูมิพิสัย - บุรีรัมย์ - อ.นางรอง - อ.สัมปอ - บ.ช่องตะโก รวมระยะทาง 458.5 กิโลเมตร

AH 123 : บ.น้ำพุร้อน (ชายแดนไทย/พม่า) - กาญจนบุรี - นครปฐม - กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ชลบุรี - แหลมฉบัง - มาบตาพุด - ระยอง - อ.แกลง - ชลบุรี - ตราด - อ.หาดเล็ก รวมระยะทาง 747.5 กิโลเมตร



รูปที่ 1 ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย (ASEAN Highway in Thailand)

3.2 การวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางการขนส่งของประเทศ²

3.2.1 ด้านระบบขนส่งภายในประเทศ เส้นทางจากกรุงเทพฯ มุ่งสู่จังหวัดชายแดนที่มีผลทางการค้าและเศรษฐกิจ ทุกเส้นทางสะดวกเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร และ/หรือเส้นทางสู่บางจังหวัด บางช่วงเป็น 2 ช่องจราจร แต่ก็มีศักยภาพในการขนส่งสูง บางเส้นทางกำลังมีการพัฒนาจุดชายแดนด้วยการสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - ท่าแขก) สะพานเชียงของ - ห้วยทราย ที่บ้านดอนมหวิน จ.เชียงราย ส่วนการขนส่งด้วยระบบรางมีใช้กันมากคือ จากกรุงเทพฯ สู่หนองคาย ส่วนที่จังหวัดสระแก้ว ไปปอยเปตนั้นใช้เพื่อขนส่งน้ำมันบ้างประปราย เพราะเส้นทางนี้ใช้การขนส่งทางรถบรรทุกสะดวกกว่าเส้นทางใกล้ การขนส่งทางอากาศไม่มีการใช้มากนัก เพราะเป็นการเสียเวลาในการต้องขึ้นขึ้นขนส่ง

² โครงการศึกษาศักยภาพระบบการขนส่งทุกมิติเชื่อมโยงการกระจายสินค้าและบริการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทยในเวทีโลก
สภาพที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

และต้องชนต่อไปด้วยรถบรรทุกซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย แต่ก็มีแนวคิดเพื่อการพัฒนาบางจังหวัด เช่น ที่จังหวัดมุกดาหารพิษณุโลก และตาก แต่ก็ไม่มีความก้าวหน้าให้เห็นเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร ส่วนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศไม่มีการพัฒนาใดๆ การขนส่งภายในประเทศจึงใช้ระบบเส้นทางถนนเป็นสำคัญ

3.2.2 การขนส่งระหว่างประเทศ ตามเส้นทางแนวเศรษฐกิจจากชายแดนประเทศไทย ไปยัง สปป.ลาว กัมพูชา พม่า เวียดนาม และ สปป.จีน นั้น ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้สนับสนุนให้ดำเนินการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region ; GMS - EC) จากการสำรวจพบศักยภาพดังนี้

1) เส้นทาง R1 อรัญประเทศ - บ้านเตี้ยเมียนเจย (ศรีโสภณ) - พนมเปญ - โฮจิมินห์ เป็นระยะทางที่ใกล้ที่สุดจากกรุงเทพฯ หรือจากแหลมฉบังจากอรัญประเทศ สภาพถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร บนพื้นราบมีสภาพสมบูรณ์และกำลังสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในประเทศกัมพูชาระหว่างกรุงพนมเปญ - ชายแดนบาวเว็ต (Bavet) เส้นทางนี้มีศักยภาพในการท่องเที่ยวสูงเป็นเส้นทางที่ประเทศกัมพูชามีแผนพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก แห่งที่ 2 เชื่อมระหว่างท่าเรือน้ำลึกที่เมืองทวาย สหภาพพม่า และท่าเรือวงเตาของประเทศเวียดนาม

ปัญหาปัจจัยภายในประเทศ ขาดแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ส่วนปัญหาปัจจัยภายนอก ได้แก่ กฎหมายการคมนาคม การขนส่งสินค้า กฎระเบียบการจราจร วิธีการศุลกากรที่ไม่สอดคล้องกัน ทำให้ผลการใช้เทคโนโลยีระบบสารสนเทศที่ไม่เอื้อต่อการขนส่ง

2) เส้นทาง R-3E จ.เชียงราย อ.เชียงของ - ห้วยทราย - ป่อเต็น - ป่อหาน - จิ่งหง (เมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไต ลีบสองปันนา) - คุณหมิง ระยะทางประมาณ 1100 กิโลเมตร กำลังดำเนินการหาผู้รับสัมปทานในการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (เชียงของ - ห้วยทราย) คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2554 เมื่อสะพานเสร็จเรียบร้อยจะทำให้มีศักยภาพในการขนส่งสูงมาก เพราะเส้นทางใน สปป.ลาว เสร็จเรียบร้อยแล้ว เส้นทางถนนส่วนใหญ่บนพื้นราบมีบางส่วนเท่านั้นที่ขึ้นเขา สภาพถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ส่วนเส้นทางใน สปป.จีน สะดวกสบายมาก สภาพถนน 4 ช่องจราจร ตัดผ่านหุบเขา เป็นเส้นทางยาวตลอด บนถนนมีสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานสากล

ปัญหาจากปัจจัยภายในประเทศ ไม่มีศูนย์กระจายสินค้าในประเทศไทยขาดแคลนบุคลากร ที่มีความรู้ความเข้าใจด้านโลจิสติกส์ ส่วนปัญหาจากปัจจัยภายนอก สปป.ลาวไม่มีศูนย์กระจายสินค้า ด้านของ สปป.ลาว ไม่พร้อมที่จะให้บริการแก่ผู้ประกอบการและที่สำคัญคือ เรื่องประกันภัยลักษณะของยานพาหนะและระบบการจราจรที่แตกต่างกัน นโยบายการเมืองที่แตกต่างกัน ไม่มีสาธารณูปโภคที่สมบูรณ์ตามเส้นทาง เช่น ปั๊มน้ำมัน โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร ฯลฯ มีน้อย

3) เส้นทาง R-3W : จ.เชียงราย แม่สาย - เชียงตุง - เมืองมั่ว - เมืองลา - ชายแดน สปป.จีน (ด้าลอ) เส้นทางนี้มีระยะสั้นกว่า R-3E ประมาณ 98 กิโลเมตร แต่มีอุปสรรคในการขนส่ง เพราะเส้นทางถนนเป็นทางแคบ ตลอดเส้นทางมีชนกลุ่มน้อยอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้กฎเกณฑ์ในการผ่านแดนไม่เป็นสากล แต่สามารถส่งสินค้าผ่านได้เป็นครั้งคราว ด้วยภูมิประเทศแล้วน่าจะเป็นเส้นทางท่องเที่ยวธรรมชาติ และเมื่อด่านของ สปป.จีน เปิดจะทำให้เข้าไปท่องเที่ยวได้

ปัญหาจากปัจจัยภายนอก การเมืองของพม่าเคลื่อนไหวตลอดเวลา ทำให้นโยบายต่างๆ ไม่ชัดเจน ไม่เป็นมาตรฐานสากล กฎหมายการคมนาคม การขนส่งสินค้า และมีชนกลุ่มน้อยจำนวนมาก ต้องจ่ายค่าเส้นทางนอกระบบสูง เสียเวลาในการเดินทางมาก เส้นทางคดเคี้ยวเขาสูงชัน

4) เส้นทาง R-8 : นครพนม - ท่าแขก - วินท์ - ฮานอย ระยะทางรวม 3 ประเทศเพียง 510 กิโลเมตรเท่านั้น แต่สภาพถนนลัดเลาะไปตามไหล่เขา มีความชันมากในช่วงสั้น ๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าบ้าง แต่เป็นเส้นทางที่ใกล้เคียงสามารถส่งออกเวียดนามกลาง และส่งออกทางทะเลที่ท่าเรือเหมิงต๋ง ถ้าสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 สร้างเสร็จจะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งและท่องเที่ยวสูง

ปัญหาจากปัจจัยภายใน ด้านศุลกากรนครพนมคับแคบ ไม่มีที่ตรวจสินค้า ท่าแพขนานยนต์ เป็นจุดขาดของการขนส่ง ส่วนปัญหาจากปัจจัยภายนอกคือ ความไม่สะดวกของด่านท่าแขกเช่นกัน ตลอดจนเรื่องของระเบียบทางการค้าและการจราจรที่แตกต่างกัน กฎหมายการคมนาคม การขนส่งสินค้า โดยเฉพาะเรื่องการประกันภัย

5) เส้นทาง R-9 : มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - เว้ - ดานัง สภาพถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร เดินทางได้สะดวกอยู่บนพื้นราบและภูเขาตลอดเส้นทาง ขนส่งสะดวก มีโครงสร้างการคมนาคมสมบูรณ์ การขนส่งไม่มีจุดขาด เพราะมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มีศักยภาพในการขนส่งสูงมาก และสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวได้ในเวลาเดียวกับการขนส่ง

ปัญหาจากปัจจัยภายใน ชายแดนมีปัญหาแรงงานผิดกฎหมายจำนวนมาก ปัญหาจากศูนย์กระจายสินค้าของเอกชนมีแล้วไม่ได้ใช้เพื่อเชื่อมกับการขนส่งทางรถไฟ ขาดสนามบิน และต้องการนิคมอุตสาหกรรม ส่วนปัญหาจากปัจจัยภายนอก เป็นเรื่องของการไม่สามารถนำรถสินค้าเข้าไปในประเทศที่ทำการขนส่งได้ กฎหมายการคมนาคม การขนส่งสินค้า กฎเกณฑ์เรื่องการจราจร ระบบศุลกากรที่ไม่ตอบรับกันและกันของประเทศเพื่อนบ้าน

6) เส้นทาง R-12 : นครพนม - ท่าแขก - ฮาติง เป็นเส้นทางที่ไป สปป.ลาว สู่วิเยตนามที่สั้นที่สุด เส้นทางอยู่บนพื้นราบ มีเส้นทางไปถึงท่าเรือหุ่งอ้าว แต่เส้นทางแคบวิ่งบนไหล่เขาและชำรุด เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งมาก มีแหล่งท่องเที่ยวเขื่อนน้ำเทิน 2 และอุทยานแห่งชาติ มีศักยภาพในการท่องเที่ยวสูง

ปัญหาปัจจัยภายใน เป็นเส้นทางขนส่งที่ขาด (Missing Land) ด้านนครพนม คับแคบ ไม่มีพื้นที่ตรวจสินค้า และการให้บริการระบบ IT ยังไม่ครบวงจร ส่วนปัญหาจากปัจจัยภายนอก ได้แก่ รถไทย ไม่สามารถวิ่งได้ตลอดเส้นทาง กฎเกณฑ์การจราจรที่แตกต่างกัน กฎหมาย การคมนาคม การขนส่งสินค้า และต้องเสียค่าประกันภัยสูง

7) เส้นทาง R -13 หนองคาย – ท่านาแล้ง - เวียงจันทน์ หลวงพระบาง เป็นเส้นทางต่อเนื่องหลายรูปแบบ ถนนใน สปป.ลาว คับแคบและคดเคี้ยวไปตามไหล่เขา สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.จีน และเวียดนามได้ทางทะเล มีศักยภาพสูงในการขนส่ง

ปัญหาปัจจัยภายนอกมักมีกฎระเบียบการขนส่งข้ามแดน กฎหมายการ คมนาคม การขนส่งสินค้า และการประกันภัยในการขนส่ง

8) เส้นทางหนองคาย – เวียงจันทน์ – หลวงพระบาง – หลวงน้ำทา มีการขนส่ง ด้วยระบบรางไปถึงท่านาแล้ง สปป.ลาว ระยะทางหนองคาย บ่อหาน – บ่อเต็น ชายแดน สปป.ลาว สปป.จีน ประมาณ 650 กิโลเมตร สภาพถนน 2 ช่องจราจร แคบและลัดเลาะไปตามไหล่เขาไม่ สะดวกในการขนส่ง แต่ใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อการ ท่องเที่ยวสูง

9) เส้นทาง อุบลราชธานี – ปากเซ – อัดตบปือ – ดอนตูม – กวีเยิน ระยะทาง ประมาณ 760 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่เชื่อม 3 ประเทศที่ใกล้ที่สุด ถนนที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วมี มาตรฐาน และสามารถออกไปทางทะเลที่เวียดนามกลาง ไปยังเวียดนามเหนือ และเวียดนามใต้ได้

ปัญหาปัจจัยภายในไม่พบ แต่พบปัญหาปัจจัยภายนอก รถของไทยไม่สามารถ วิ่งเข้าไปในประเทศต่าง ๆ ได้ สภาพเขาบางช่วงสูงชัน การใช้ระบบสารสนเทศไม่พร้อม

10) เส้นทางวงกลมเศรษฐกิจ อุบลราชธานี – ปากเซ – กัมพูชา – โฮจิมินห์ ระยะทาง 710 กิโลเมตร สภาพถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพถนนบางช่วงในกัมพูชาก่อนถึงด่าน กัมพูชา – เวียดนาม 15 กิโลเมตร กำลังสร้าง คาดว่าจะเสร็จภายใน พ.ศ. 2552 นี้ ส่วนทางด้าน เวียดนามที่รอนั้นกำลังจะเสร็จในปี พ.ศ. 2552 เช่นกัน

ปัญหาจากปัจจัยภายในการเข้มงวดเก็บค่าธรรมเนียมเข้าออก ปัญหาปัจจัย ภายนอกยังไม่เสร็จเรียบร้อย และด่านชายแดนเป็นลักษณะด่านชั่วคราว

11) เส้นทางแม่สอด – เมียวดี – เมะละแหม่ง ถนนในช่องแรก ระหว่างเมียวดี – เชียงตุงระยะทาง 18 กิโลเมตร รัฐบาลไทยได้ให้ความช่วยเหลือในการสร้าง และส่วนต่อที่ เหลือเชื่อมต่อไปยังเมืองกอกะเร็ก กำลังพิจารณาให้ความช่วยเหลือต่อไป

ปัญหาปัจจัยภายใน ไม่มีศูนย์กระจายสินค้าที่จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัด ตาก การขนส่งไม่มีระบบต่อเนื่อง ไม่มีความพร้อมในระบบ IT ไม่มีนโยบายทางด้านระบบโลจิสติกส์

ที่ชัดเจน และไม่ต่อเนื่อง ส่วนปัญหาปัจจัยภายนอก การเมืองพม่าไม่หยุดนิ่งนโยบายต่างๆ ไม่ชัดเจน พม่าไม่มีความพร้อมในระบบ IT

โดยสรุป ระบบขนส่งภายในประเทศ ส่วนใหญ่มีความสะดวกในทุกเส้นทาง มีบางเส้นทางที่ขาดการขนส่งระบบราง ได้แก่ เส้นทาง R9 และบางเส้นทางกำลังดำเนินการพัฒนา ให้สมบูรณ์มากขึ้น ได้แก่ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - ท่าแขก) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชียงของ - ห้วยทราย ที่ด่านดอนมหาวัน ส่วนการขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศไม่มี และการขนส่งทางอากาศก็ไม่มี การสนับสนุนมากนัก ทั้งนี้เพราะชายแดน บางจังหวัดใกล้กรุงเทพฯ ไม่สะดวกจะขนส่งทางอากาศ เพราะต้องใช้เวลาในการจัดการน่าน จะมี การพัฒนาบ้างก็ที่จังหวัดมุกดาหาร พิชณุโลก และตาก แต่ไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร ส่วนการ ขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านตามเส้นทางต่างๆ พบว่าเส้น R-3E R-9 และเส้นหนองคาย - เวียงจันทน์ - หลวงพระบาง มีศักยภาพในการขนส่งสูงมาก ส่วนเส้นทาง R-1 อรัญประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญแม่สอด - เมียวดี - เมะละแหม่ง มีศักยภาพสูง ปัญหาใหญ่ที่พบในการขนส่ง คือ เรื่องของกฎระเบียบข้อบังคับ การประกันภัยรถบรรทุก การขนส่งที่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถ เพราะรถทุกชนิดของประเทศไทยเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้านไม่ได้ และปัญหาเรื่องเวลาในการเปิด ด่านไม่ตรงกัน เช่นที่สระแก้ว

3.2.3 ศูนย์กระจายสินค้า ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ชายแดน และเป็นของทางราชการมีด้าน ต่างๆ เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ บางด้านก็มี บางด้านก็ไม่มี และบางด้านก็ไม่ต้องการ จากการ สัมภาษณ์ทุกจังหวัดชายแดนต้องการให้มีการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า โดยเฉพาะที่จังหวัดสระแก้ว ซึ่งขณะนี้ ประเทศกัมพูชาได้มีแผนจะพัฒนาบริเวณที่ตรงกับอำเภอบ้านไร่ ของประเทศไทย ให้เป็น เมืองใหม่ ปัญหาที่เกิดเสมอๆ คือ มีผลการศึกษาชัดเจน แต่ติดขัดที่แต่ละหน่วยงานไม่มีการบูรณา การร่วมกัน อีกทั้งที่สำคัญคือ นโยบายของผู้บริหารของจังหวัดรวมทั้งของประเทศไม่ชัดเจน ไม่ต่อเนื่อง ไม่ดำเนินการเชิงรุก จึงทำให้ไม่สัมฤทธิ์ผล เช่นเดียวกับที่จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัด ตาก ซึ่งควรจะมีศูนย์กระจายสินค้า เพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าทั้งในและต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ด้านชายแดนบางด้านก็มีศูนย์ที่สมบูรณ์แบบ เช่นที่แม่สาย มีทั้ง ICD และ OCD และแบบเทกอง หรือ ที่เชียงแสน มีคลังสินค้าติดกับชุมชน และโบราณสถาน ด่านเชียงของก็เช่นเดียวกัน ตั้งอยู่ในชุมชน ทำให้ยากลำบากในการขนส่ง ส่วนทางด้านหนองคาย มีลานตรวจสินค้าได้มาตรฐาน จึงจำเป็นว่า ต้องมีศูนย์กระจายสินค้า ปัจจุบันด่านมีคลังสินค้าชั่วคราว มีพื้นที่ใช้งานเพียงพอ ส่วนของเอกชนนั้น พบที่มุกดาหารเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่สมบูรณ์แบบจริง และทางจังหวัดสนับสนุนการขนส่งตาม เส้นทาง R-9 โดยมีโครงการ Boder Land Port ขึ้น การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าจึงมีความสำคัญ ซึ่งเป็นศูนย์ที่กระจายไปทางเรือได้หลายประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์ สปป.จีน ไต้หวัน มะนิลา

แต่ก็พบปัญหาเรื่องกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน ผู้บริหารระดับจังหวัดควรผลักดันนโยบายให้ชัดเจนด้วยการเจรจาร่วมกัน การตรวจสินค้า และการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ควรดำเนินการแบบจุดเดียว

3.2.4 การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ สำหรับระบบสารสนเทศ มีการให้บริการอย่างครบวงจรทุกด้าน แต่บางด้านอาจมีสินค้าน้อย บางระบบจึงไม่ได้ใช้ ด้านที่ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ที่จังหวัดสระแก้ว ใช้ระบบ Paperless X-ray e-Customs แต่บางระบบก็ใช้ไม่เต็มที่เช่น One Stop Service : OSS เพราะมีสินค้าน้อยและ Single Window Inspection : SWI ประเทศกัมพูชาไม่มีการใช้ e-Export e-Import นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาการใช้ระบบเป็นแบบ One day Clearance ตามอนุสัญญาเกียวโต ที่ว่าการค้าที่ดีต้องปล่อยสินค้าออกอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ด้านบางแห่งยังใช้ทีวีวงจรปิดระยะไกล (CCN) เพื่อตรวจสอบการทำงานได้ทุกระยะ เช่น ด้านแม่สาย ส่วนที่ด่านแม่สายใช้ระบบ One Stop Service จนได้รับการจัดลำดับที่ 13 ของโลก และในทุกจังหวัดก็ได้ดำเนินการและพัฒนาระบบ IT มาตลอด จึงไม่พบปัญหาใดๆ เพียงแต่บางระบบอาจไม่เหมาะสมกับบางด่าน เช่น ที่จังหวัดสระแก้ว One Stop Service จะใช้เฉพาะมีสินค้ามาผ่านเท่านั้น

4. ความเห็นและข้อเสนอแนะ

4.1 ด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

(1) ส่งเสริม สนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมตามแนวบริเวณชายแดน เช่น แม่สอด จังหวัดตาก เชียงแสน หรือเชียงของ หรือแม่สาย จังหวัดเชียงราย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว จังหวัดกาญจนบุรี เป็นต้น เพื่อรองรับการค้า การลงทุน แรงงาน วัตถุดิบ และสินค้า กับประเทศเพื่อนบ้าน

(2) ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อรองรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในอนาคต

(3) ส่งเสริมและสนับสนุนระบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Mode Shift) เช่น ทางน้ำ ทางรถไฟ และสามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่ประหยัดกว่า (Energy Shift) เช่น NGV และ Bio-diesel เป็นต้น

(4) รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนอย่างจริงจังต่อการย้าย หรือขยายฐานการผลิตเข้าสู่แหล่งวัตถุดิบ หรือตลาดผู้บริโภค เช่น การเกษตรพันธสัญญา (Contract Farming) เพื่อนำเข้าเป็นวัตถุดิบบริเวณชายแดน หรือผลิตเป็นวัตถุดิบสำเร็จรูปเพื่อนำเข้ามาแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศไทย

(5) เร่งรัดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามมติคณะรัฐมนตรี ให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรมที่จังหวัดเชียงราย และจังหวัดตาก และพิจารณาขยายไปจังหวัดอื่นๆ ตามแนวชายแดน เช่น นครพนม มุกดาหาร หนองคาย สระแก้ว และกาญจนบุรี เป็นต้น

(6) จัดทำฐานข้อมูลโลจิสติกส์และการปฏิบัติที่ดี (Best Practice) สำหรับการบริหารงานโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ

4.2 ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์

- (1) ต้องลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ด้วยการปรับปรุงระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าให้ตรงต่อเวลา โดยมีระบบเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ
- (2) เพิ่มปริมาณการขนส่งทางราง ด้วยการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางรางตามเส้นทางหลักเชื่อมโยงทุกภูมิภาค
- (3) พัฒนาการใช้ระบบรางคู่โดยเร่งด่วน ที่สามารถเชื่อมต่อศูนย์กระจายสินค้าจุดเชื่อมโยงการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศ
- (4) พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางบกและทางน้ำ โดยการดำเนินการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (5) เร่งรัดการสร้างพื้นที่เชื่อมโยงจุดขาด (Missing link) ให้แล้วเสร็จอย่างรวดเร็ว โดยการศึกษาโครงสร้างและความเป็นไปได้ของพื้นที่
- (6) เร่งพัฒนาท่าแพขนานยนต์ ณ ด้านศุลกากรชายแดนต่าง ๆ เช่น เชียงแสน เชียงของ นครพนม แม่สาย เป็นต้น เพื่อสะดวกและรวดเร็วในการค้าช่วงฤดูแล้ง และดำเนินการศึกษาโครงสร้างของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ
- (7) ขยายโครงข่ายคมนาคมทางบกเพื่อเชื่อมโยงจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ เช่น สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งใหม่ ทั้ง 3 แห่ง
- (8) พัฒนาสนามบินที่มีอยู่แล้ว ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น สนามบินแม่สอดจังหวัดตาก สนามบินนครพนม บุรีรัมย์ นครราชสีมา และระนอง เป็นต้น

4.3 ข้อเสนอแนะด้านการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า สินค้าคงคลังหรือศูนย์แสดงสินค้า

- (1) เร่งรัดการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าทั้งของรัฐ และเอกชนที่มีอยู่แล้วให้เกิดการบริหารจัดการในการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ให้จัดและเพิ่มพื้นที่ ICD (Inland Container Depot) และ OCD (Outland Container Depot) ให้ครบองค์ประกอบโครงข่ายใช้งานตามระบบ ในจุดสำคัญของ การขนส่งผ่านแดน เช่น แม่สอด แม่สาย ระนอง อรัญประเทศ และอุบลราชธานี เป็นต้น
- (2) สำหรับกิจการของรัฐควรมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังให้น้อยที่สุด เพื่อลดภาระต้นทุน ควรส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ประกอบการและอำนวยความสะดวกให้แข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างชาติได้

4.4 ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

(1) ให้นำเทคโนโลยีระบบสารสนเทศมาใช้กับพิธีการศุลกากรในการนำเข้าส่งออกให้มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพสูง และอาจต้องมีข้อตกลงว่าด้วยความช่วยเหลือในการบูรณาการข้อมูลระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การฝึกอบรมและให้ความช่วยเหลือด้านอุปกรณ์บางประเภทที่จำเป็นในการต้องใช้ระบบบริการที่ต่อเนื่อง อาทิ การตรวจสินค้า ซึ่งผลประโยชน์ทางการค้าร่วมกัน และเห็นควรให้จัดทำศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (Single Window Entry) ระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (e-logistics) วีซ่าขาเดียว (Single VISA) ในกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) และกลุ่มประเทศความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี เจ้าพระยา แม่โขง ตามปฏิญญาพุกาม (ACMECS) และสนับสนุนกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) โดยภาพรวมการใช้เทคโนโลยีนี้ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลเครือข่ายสารสนเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เอกชน และประเทศเพื่อนบ้าน

(2) เร่งรัดการจัดทำข้อตกลง เจือจางการผ่านแดน และกฎหมายการให้ข้าราชการจากด้านศุลกากร ออกไปทำงานนอกด่านร่วมกับด้านเพื่อนบ้านได้ เช่น การตรวจร่วมระหว่างศุลกากรไทยกับศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

(3) เร่งรัดเจรจาข้อตกลง การสร้างมาตรฐานด้านศุลกากร การขนส่ง การประกันภัย และความปลอดภัยสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตามมาตรฐานสากล

(4) ปรับปรุงระบบภาษี และพิธีทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกให้สอดคล้องกับกฎระเบียบองค์การค้าโลก (WTO) และข้อตกลงความร่วมมือในอนุภูมิภาค รวมทั้งข้อตกลงทวิภาคีกับประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกองค์การค้าโลก (WTO)

(5) ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เช่น กลุ่มสินค้า การเกษตร อุตสาหกรรม หัตถกรรม และบริการ เป็นต้น

4.5 ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

(1) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีศูนย์กระจายสินค้า (DC) และ/หรือ ศูนย์โลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจหลัก (EWEC) เช่น แม่สอด จังหวัดตาก พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร เชียงของ/เชียงแสน/แม่สาย จังหวัดเชียงราย อรัญประเทศ สระแก้ว อุบลราชธานี อุดรธานี และนครราชสีมา เป็นต้น

(2) ส่งเสริมและสนับสนุน กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Thai Logistics Service Provider) ให้มีปริมาณและคุณภาพมากขึ้น เชื่อมโยงโครงข่ายพันธมิตรธุรกิจไทยและต่างประเทศ

(3) ดำเนินการปรับปรุงการวางผังเมือง และโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดที่มีจุดเชื่อมต่อกับพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ และการขยายตัวของเมือง และกลุ่มจังหวัด

(4) พัฒนาศูนย์กลางการบินในแต่ละภูมิภาคของประเทศควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน

(5) ส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจประกันภัยระหว่างประเทศร่วมกัน การแก้กฎระเบียบการจัดตั้งบริษัทประกันภัยกลางระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

(6) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีธุรกิจขนส่ง ท่องเที่ยว ฯลฯ ระหว่างประเทศเพื่อนบ้านร่วมกัน

4.6 ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนากำลังคนและยุทธศาสตร์การพัฒนา

(1) กำหนดให้มีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านระบบโลจิสติกส์ในสถานศึกษา โดยเฉพาะระดับปฏิบัติ ระดับจัดการ และระดับบริหาร

4.7 ข้อเสนอแนะด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(1) การเจรจาข้อตกลงเรื่องการนำยานพาหนะผ่านแดน ต้องเป็นรูปธรรมใช้บังคับได้ อย่างเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย ตามมาตรฐานสากล

(2) ส่งเสริมให้มีความร่วมมือในการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) ทั้งสองฝ่าย เช่น การบริหารบุคลากรระดับนโยบาย การปฏิบัติงานในเงื่อนไขของระยะเวลาดำเนินการ

(3) ควรมีหน่วยงานของรัฐสำหรับกำกับดูแลและบูรณาการกับหน่วยปฏิบัติการต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน
