

ด้านที่สุด

ที่ กค 0814/ 14709



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

กระทรวงพาณิชย์	6811	ม.๒๖
วันที่ 22 ก.ย. 2547	เวลา 16.03	

คณ. 8/672
22 ก.ย. 47
H.45

๙ กันยายน 2547

จัดเข้าวาระ 28 ก.ย. 2547

เรื่อง รายงานผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง “การยกระดับ Logistics เพื่อเพิ่มขีดความสามารถไทย ในเวทีโลก”

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย (1) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้าน Logistics
(2) การปรับปรุงด้านกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้อง
(3) กรอบตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการกำกับและติดตามผลตามแผนยุทธศาสตร์
(4) แนวทางสนับสนุนที่จะดำเนินการต่อไป

ตามที่กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้จัดให้มีการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง การยกระดับ Logistics เพื่อเพิ่มขีดความสามารถไทยในเวทีโลก ระหว่างวันที่ 21-22 สิงหาคม 2547 ณ โรงแรมฮิลตัน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมีวัตถุประสงค์ให้เกิดความบูรณาการด้านการวางแผนและการดำเนินงานของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศในระดับนานาชาติต่อไป นั้น

บัดนี้ กระทรวงการคลังได้จัดทำรายงานผลการสัมมนาดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์ในการจัดสัมมนา

1.1 ระบบ Logistics ของไทยในปัจจุบัน ยังคงมีปัญหาสำคัญที่ต้องแก้ไขหลายประการ เช่น ปัญหาคอขวดที่จุดรับ-ส่งสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณ Gateway ต่างๆ รวมทั้งปัญหาการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นฐานที่ไม่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนด้าน Logistics ต่อ GDP ของไทยสูงกว่าประเทศคู่แข่ง ทำให้สินค้าไทยไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ให้ สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลักดันยุทธศาสตร์เร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยมุ่งเน้นการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกด้านข้อมูลและเอกสารในการนำเข้า/ส่งออก

/1.2 กระทรวงการคลัง...

1.2 กระทรวงการคลัง โดย สคร. ในฐานะผู้กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบ Logistics ซึ่งประกอบด้วยรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) องค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บพด.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และรัฐวิสาหกิจอื่นที่มีส่วนสนับสนุนระบบ Logistics เช่น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท.) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) และองค์การคลังสินค้า (อคส.) เป็นต้น เห็นควรที่จะพัฒนาศักยภาพของรัฐวิสาหกิจกลุ่มนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและสนับสนุนระบบ Logistics ของไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ จึงได้จัดการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ขึ้น เพื่อร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ Logistics ตลอดจนแก้ไขกฎ ระเบียบ ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ประกอบการและผู้บริโภค อันจะนำไปสู่การแข่งขันระดับสากลต่อไป

2. ผลการสัมมนา

2.1 **แผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ** (โดย สคร. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำขึ้นเพื่อนำเสนอในระหว่างการสัมมนา ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์ คือ

2.1.1 **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางภาคพื้น (Surface)** (เสนอโดย รฟท. กทท. รสพ. และ บพด.) ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ย่อย คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 “การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่ภูมิภาค” เพื่อสร้างรายได้เปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (LCB) เพื่อรองรับและดึงดูดปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกอินโดจีนและจีนตอนใต้ และพัฒนาท่าเรือสตูล เพื่อรองรับประเทศในแถบเอเชียใต้ ตลอดจนขยายขีดความสามารถของ ICD ลาดกระบัง และย่านพหลโยธิน เพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่ง รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 2 “การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes)” เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าประจำภาค โดยจัดตั้ง Hub และเชื่อมต่อระบบการขนส่งระหว่างรูปแบบการขนส่งเดียวกัน (Intramodal) และต่างรูปแบบ (Intermodal) ให้เกิดการใช้ประโยชน์และลดต้นทุนด้าน Logistics อย่างเต็มที่ (Fully Utilization) รวมทั้งสร้างและพัฒนา Container Yard & Truck Terminal

ยุทธศาสตร์ที่ 3 “Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ” เพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งในปริมาณมาก ซึ่งจะลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงาน เพิ่มความปลอดภัย และตรงเวลา โดยการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ และการมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งระบบรางและทางน้ำอย่างจริงจัง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 “การพัฒนาระบบ Logistics Management” เพื่อจัดระบบให้เอื้อต่อการพัฒนาระบบ Logistics และอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานด้าน Logistics โดยจัดตั้งคณะกรรมการ Logistics แห่งชาติ และเร่งรัดการออกกฎหมายผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) ตลอดจนการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการรวบรวมและการขนถ่ายสินค้า

2.1.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางอากาศ (Air) (เสนอโดย บกท. ทอท. บวท. ปณท. และ รสพ.) ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ย่อย คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 “Global Destination Network” เพื่อความเป็นศูนย์กลางด้าน Logistics ของสินค้าในกลุ่มประเทศ Greater Mekong Sub-Region และ South Asia กับตลาดโลก ตลอดจนการเชื่อมโยงระบบ Logistics ในประเทศต่างๆ ในการขนส่งสินค้า Door to Door การขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมทั่วโลก โดยเน้นการเปิดเส้นทางการบินมุ่งสู่ประเทศต่างๆ ที่มีศักยภาพ ทั้งใน Asia Europe และ USA

ยุทธศาสตร์ที่ 2 “การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็น Gateway ระดับโลก” เพื่อการเป็น Gateway ในระดับภูมิภาค โดยพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าภาคเหนือ เชื่อมโยงกลุ่มประเทศ Greater Mekong Sub-Region & South Asia โดยเน้นสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม และพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางภาคใต้ เชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่ม South East Asia โดยเน้นสินค้าอาหารทะเลสด ตลอดจนการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็น Gateway ในระดับโลก เชื่อมโยงกับประเทศในทวีปต่างๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 “Center for Logistics ของโลก ด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์และเครื่องประดับ” โดยการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการขนถ่ายสินค้า เช่น E-Commerce และ E-Licensing อนุญาตด้วย การขนส่งระหว่าง Mode ต่างๆ เป็นต้น การประสานให้เกิด Multi-modal Linkage between Surface and Air ตลอดจนการจัดตั้งคณะกรรมการกลางขึ้นรับผิดชอบ

2.2 มาตรการในทางปฏิบัติที่จะดำเนินการได้ทันที จากแผนยุทธศาสตร์ที่ได้นำเสนอข้างต้น ได้มีการกำหนดมาตรการดำเนินงานที่จะช่วยสนับสนุนระบบ Logistics ให้เกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ จำนวน 2 มาตรการ คือ

2.2.1 ปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้อง กระทรวงการคลัง โดยกรมศุลกากร จะแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่เกี่ยวกับ Transshipment ให้สามารถทำการขนส่งได้ในทุก Mode และปรับปรุงใบส่งปล่อยสินค้าโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ตัวแดง) ให้เชื่อมโยงกับการทำเรือแห่งประเทศไทยและสายการบินอื่นๆ ตลอดจนจัดทำระบบ One Day Clearance นับตั้งแต่นำสินค้าเข้าเก็บ ณ ท่าหรือหรือที่ที่นำเข้า-ส่งออก เป็นต้น เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติภายใน 30 วันนับจากการสัมมนา ครั้งนี้ (ดังปรากฏรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

2.2.2 ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำข้อตกลงที่จะพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศจำนวน 4 ฉบับ ดังต่อไปนี้

ข้อตกลงฉบับที่ 1 “One Day Clearance” ระหว่าง บกท. ทอท. กทท. และกรมศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า/ส่งออกสินค้าให้เสร็จสิ้นภายใน 1 วัน

ข้อตกลงฉบับที่ 2 “ความร่วมมือในการขนส่ง Port-to-Door & Door-to-Port” ระหว่าง บกท. และ รสพ. เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้า

ข้อตกลงฉบับที่ 3 “การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า” ระหว่าง กทท. บกท. รพท. และ รสพ. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าและเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ

ข้อตกลงฉบับที่ 4 “การนำส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด่วนถึงมือผู้รับ” ระหว่าง บกท. ปณท. และ รสพ. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

2.3 ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในทางปฏิบัติ

2.3.1 การส่งมอบสินค้าให้สายการบิน ลดเวลาจาก 3 ชม. เหลือน้อยกว่า 2 ชม.

2.3.2 การขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือสงขลา จะลดเวลาดำเนินการจาก 24 ชม. เหลือต่ำกว่า 18 ชม. และลดค่าใช้จ่ายจาก 380 บาท/ตัน เหลือ 340 บาท/ตัน ตลอดจนประหยัดน้ำมันจาก 12 ลิตร/กม. เหลือ 1 ลิตร/กม.

2.3.3 การจัดระเบียบการขนยกตู้สินค้าที่รถไฟ ลดเวลาจาก 4 ชม. เหลือภายใน 2 ชม.

2.3.4 การลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร จาก 5 วัน เหลือภายใน 1 วัน

2.4 การกำหนดกรอบตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการกำกับและติดตามผลตามแผนยุทธศาสตร์ โดยเน้นที่ผลลัพธ์หลัก 3 ประการ คือ ความมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน (Cost Efficiency) ความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ (Responsiveness) และความเชื่อมั่นได้ (Reliability/Security) ซึ่งคาดว่าจะเริ่มนำมาใช้ในการกำกับผลการดำเนินงานของรัฐบาลกิจที่เกี่ยวข้องได้ตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นไป (ดังปรากฏรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

2.5 แนวทางสนับสนุนที่จะดำเนินการต่อไป จากแผนยุทธศาสตร์และมาตรการที่กำหนดข้างต้นที่ประชุมได้มีการกำหนดผู้รับผิดชอบและระยะเวลาที่จะดำเนินการในแนวทางอื่นๆ เพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาระบบ Logistics ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ในประเด็นต่างๆ ได้แก่ ด้าน Institutional Framework ด้าน Capacity Building และด้าน Logistics Intelligence (โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

3. ข้อสังเกตจากการสัมมนา

3.1 ในการลงทุนโครงการต่างๆ รัฐบาลกิจควรมีแผนการลงทุนที่ชัดเจน เกี่ยวกับแหล่งเงินในการดำเนินการ การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ตลอดจนพิจารณาผลกระทบต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น เพื่อให้สำนักงานงบประมาณสามารถวางแผนการจัดสรรเงินงบประมาณและกระทรวงการคลังจะได้

/วางแผนการกู้เงิน...

วางแผนการกู้เงินได้อย่างเหมาะสม ในกรณีที่ต้องการความสนับสนุนจากภาครัฐ

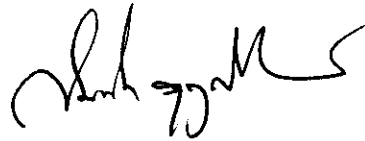
3.2 ในการพัฒนาระบบสารสนเทศต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ควรคำนึงถึงการเชื่อมต่อกับระบบกับภาคเอกชนในอนาคตด้วย โดยต้องกำหนดมาตรฐานของระบบที่จะไม่ก่อให้เกิดต้นทุนในการพัฒนาระบบของภาคเอกชน

3.3 กระทรวงที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการพัฒนาระบบ Logistics ตามแผนยุทธศาสตร์และมาตรการในทางปฏิบัติ ตลอดจนหน่วยงานสนับสนุนอื่นๆ ควรมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานแล้วรายงานให้คณะรัฐมนตรีรับทราบถึงความคืบหน้าเป็นระยะๆ เพื่อจะนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงและพัฒนาระบบ Logistics ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3.4 ควรกำหนดหน้าที่ของ Logistics Council ให้ครอบคลุมถึงการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดต้นทุนหรืออัตราค่าบริการที่จะเรียกเก็บต่อไปในอนาคต

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

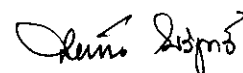
ทศ 6/16
ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 28 ก.ย. 2547 ลงมติว่า
ทราบ 

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

โทร. 0-2298-5825

โทรสาร. 0-2618-4807

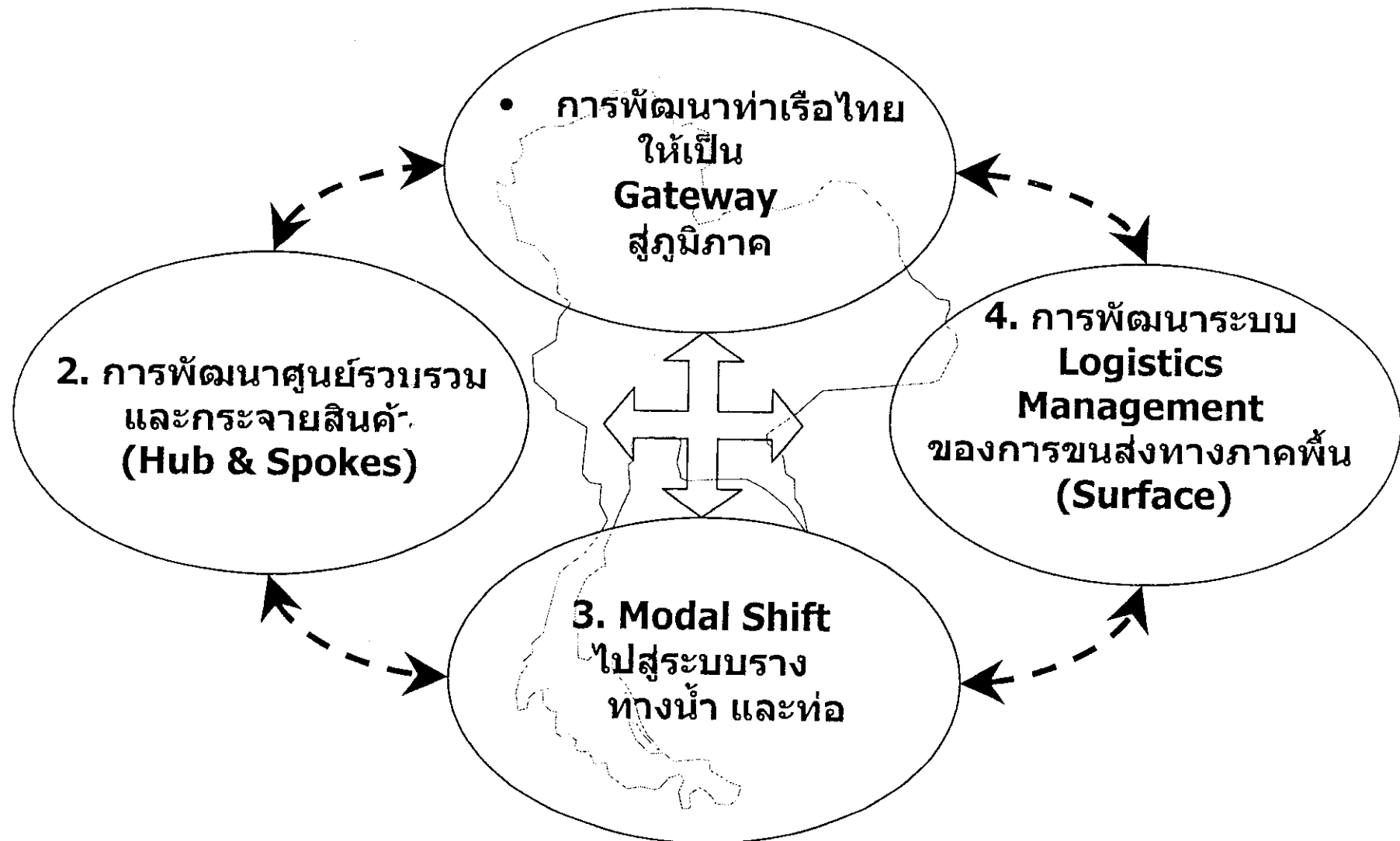
จัดอยู่ในประเภทเรื่อง ๓ ที่เสนอคณะรัฐมนตรีได้โดยตรง



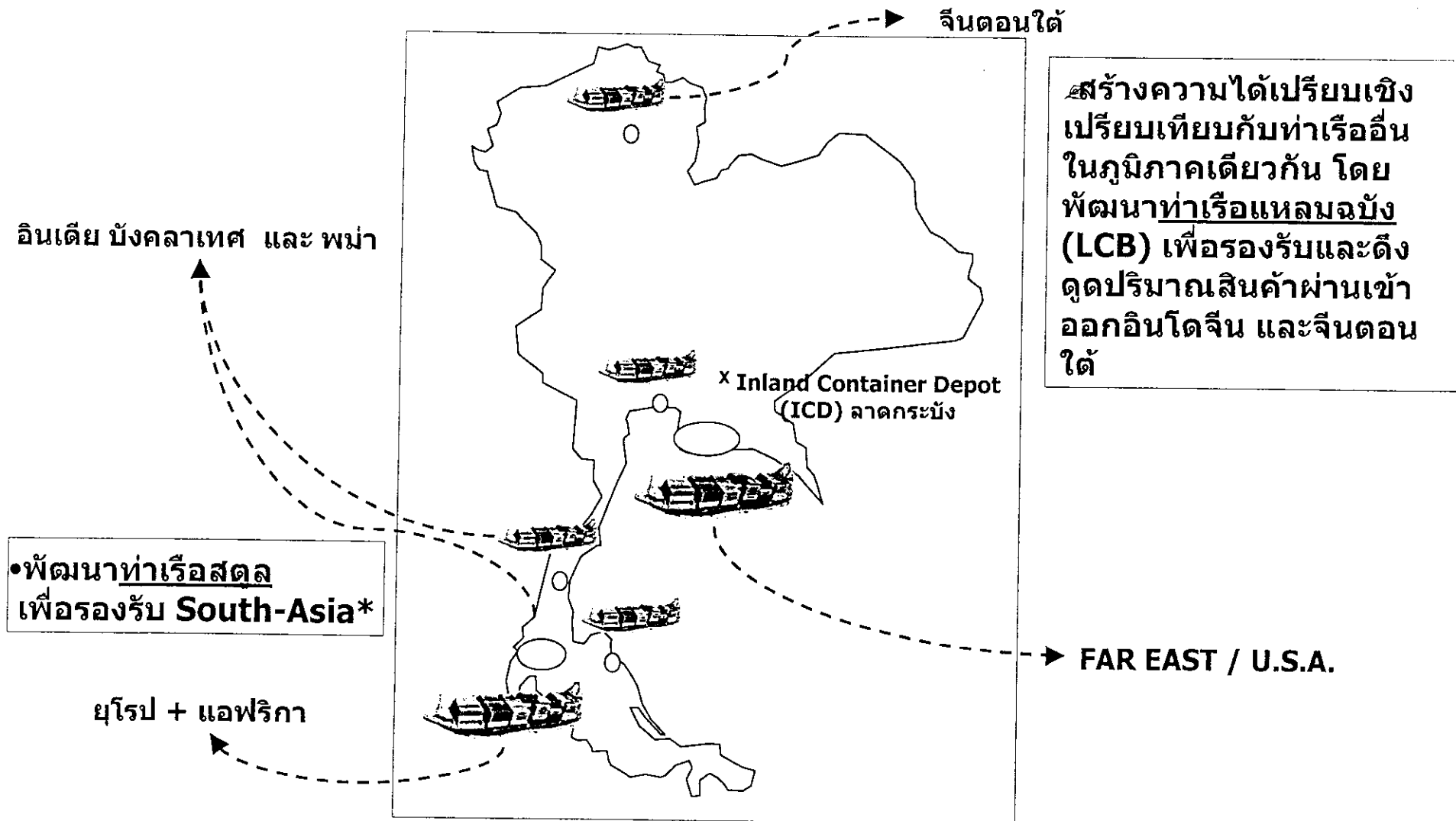
(นางสาวสิมพันธ์ วานวิสุทธิ์)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางภาคพื้น (Surface)

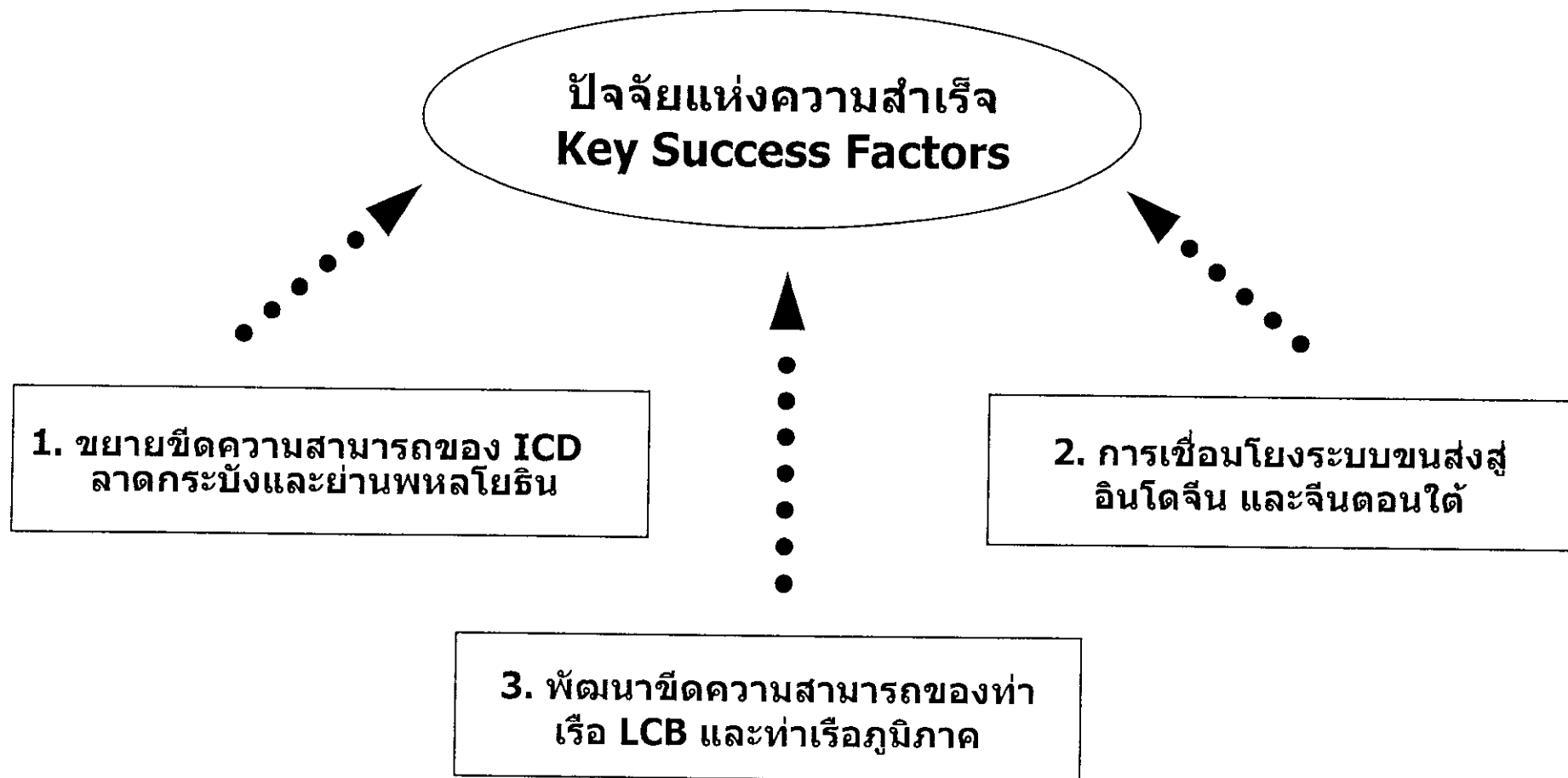


ยุทธศาสตร์ 1: การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่มุมภูมิภาค



*South-Asia: Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, the Maldives, Nepal ,Pakistan, Sri Lanka,

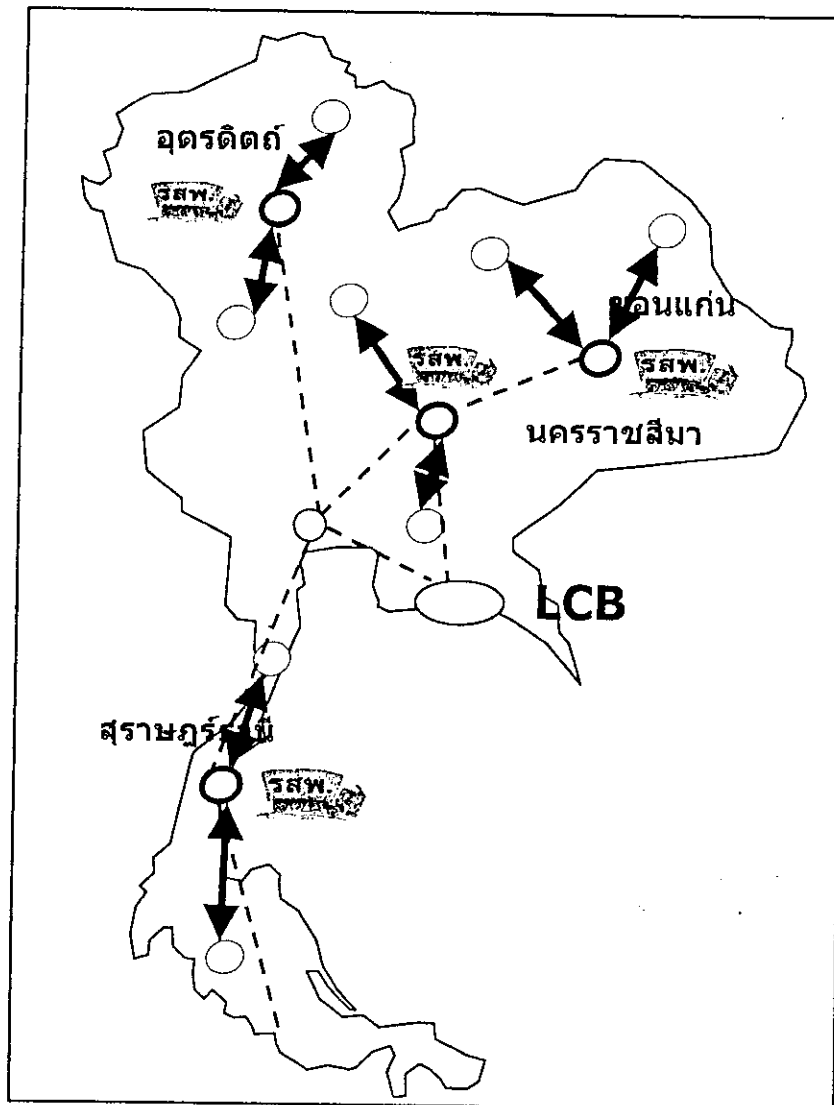
ยุทธศาสตร์ 1: การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่ภูมิภาค



ยุทธศาสตร์ 1: การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่ภูมิภาค

	โครงการหลัก	ดำเนินการ	แล้วเสร็จ
 กทท.	1.โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือ C0 รองรับเรือ RO- RO ระหว่างประเทศ	ดำเนินการได้ทันที	2548
	2. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2, D3	ระหว่างดำเนินการ	2549
	3. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือภูมิภาค (ท่าเรือระนอง เชียงแสน2 สตูล)	ระหว่างดำเนินการ	2549-2551
 รฟท.	1. การปรับระบบยกขนตู้สินค้าที่ ICD ลาด กระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง	ดำเนินการได้ทันที	2547
	2. การใช้ประโยชน์จาก Truck Terminal ร่มเกล้า	ขออนุญาตจากกรม ขนส่งทางบก	2548
	3. โครงการก่อสร้าง ICD แห่งที่ 2	ระหว่างศึกษา	2551
 รสป.	1.โครงการจัดตั้งสถานีบรรจุและขนถ่าย ตู้สินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออกย่าน พหลโยธิน (ETO Logistics ICD)	ดำเนินการได้ทันที	2547

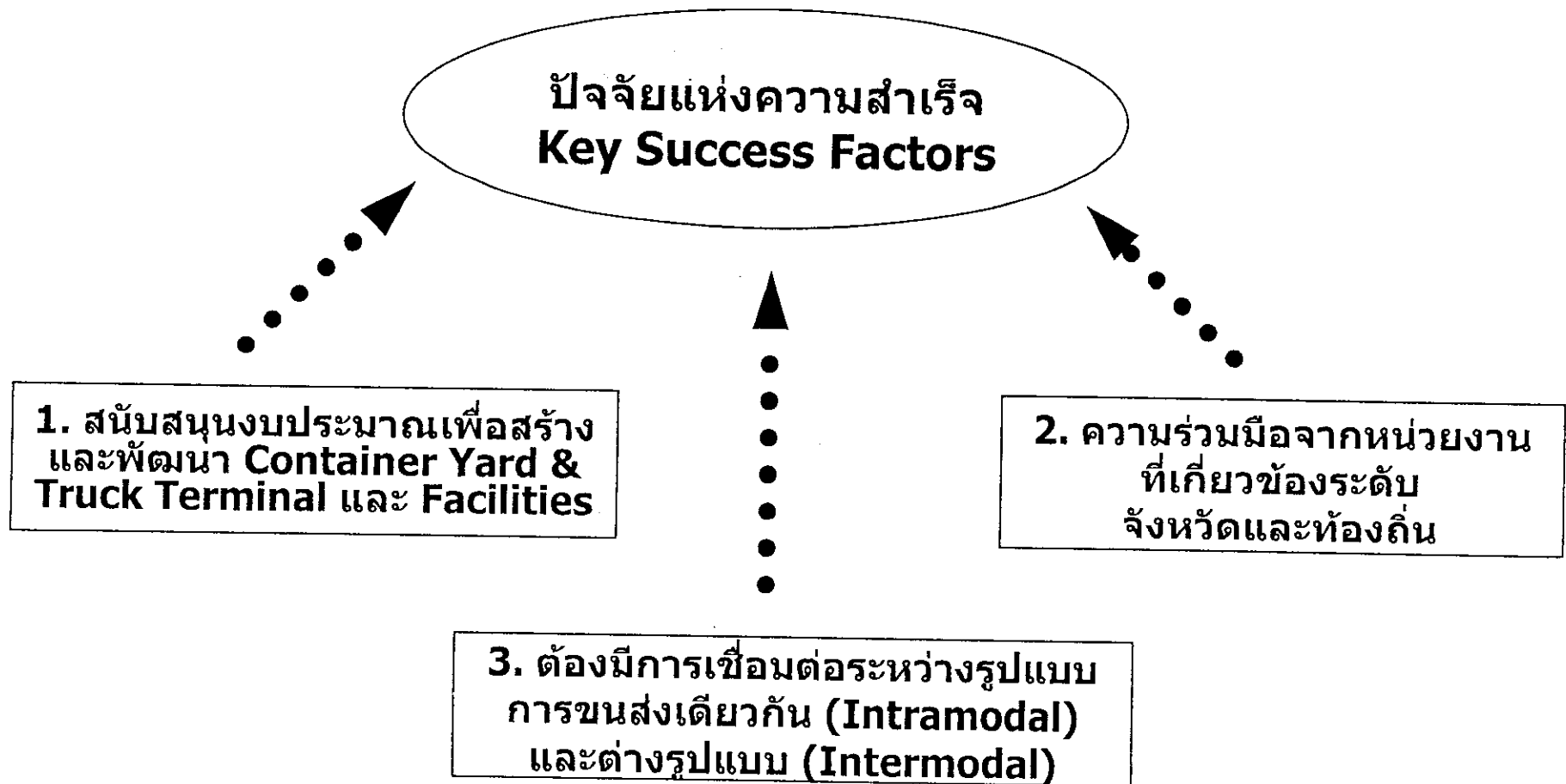
ยุทธศาสตร์ 2: การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes)



- จัดตั้ง Hub เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าประจำภาค โดยประสานระบบการขนส่งให้เกิด Fully Utilization และลดต้นทุน Logistics

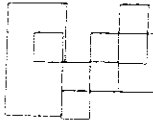
○ Hub ○ Spoke - - - รางรถไฟ

ยุทธศาสตร์ 2: การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes)

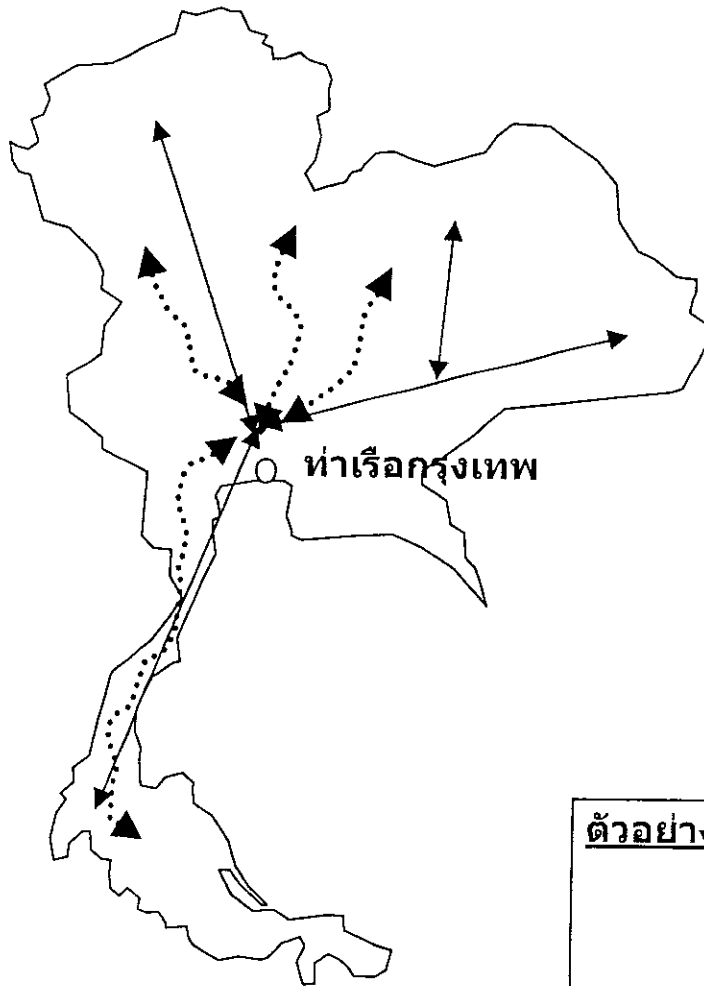


ยุทธศาสตร์ 2: การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes)

	โครงการหลัก	ดำเนินการ	แล้วเสร็จ
 รพท.	1. โครงการพัฒนาการขนส่งด้านอื่นๆ (การขนส่งเหล็กน้ำมัน การขนส่งข้าว การ ใช้สถานีปอกแป็ก เป็นศูนย์กระจายน้ำมัน การจัดเดินกระบวนรถผลิตภัณฑ์น้ำมันและ ก๊าซเพิ่มเติม การขนส่งแร่โปแตชฯ)	ดำเนินการได้ทันที	2547
 รพท.	2. โครงการพัฒนาย่าน Container ใน ภูมิภาค(ระยะแรก และเพิ่มเติม)	ระหว่างดำเนินการ	2548
 รสป.	3. โครงการขนส่งจากย่าน Container ใน ภูมิภาค	ระหว่างดำเนินการ	2548



ยุทธศาสตร์ 3: Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ

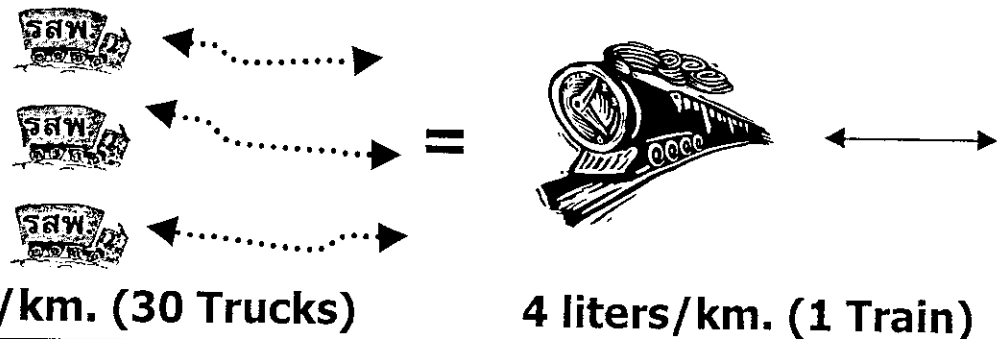


- ปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งในปริมาณมากเพื่อ

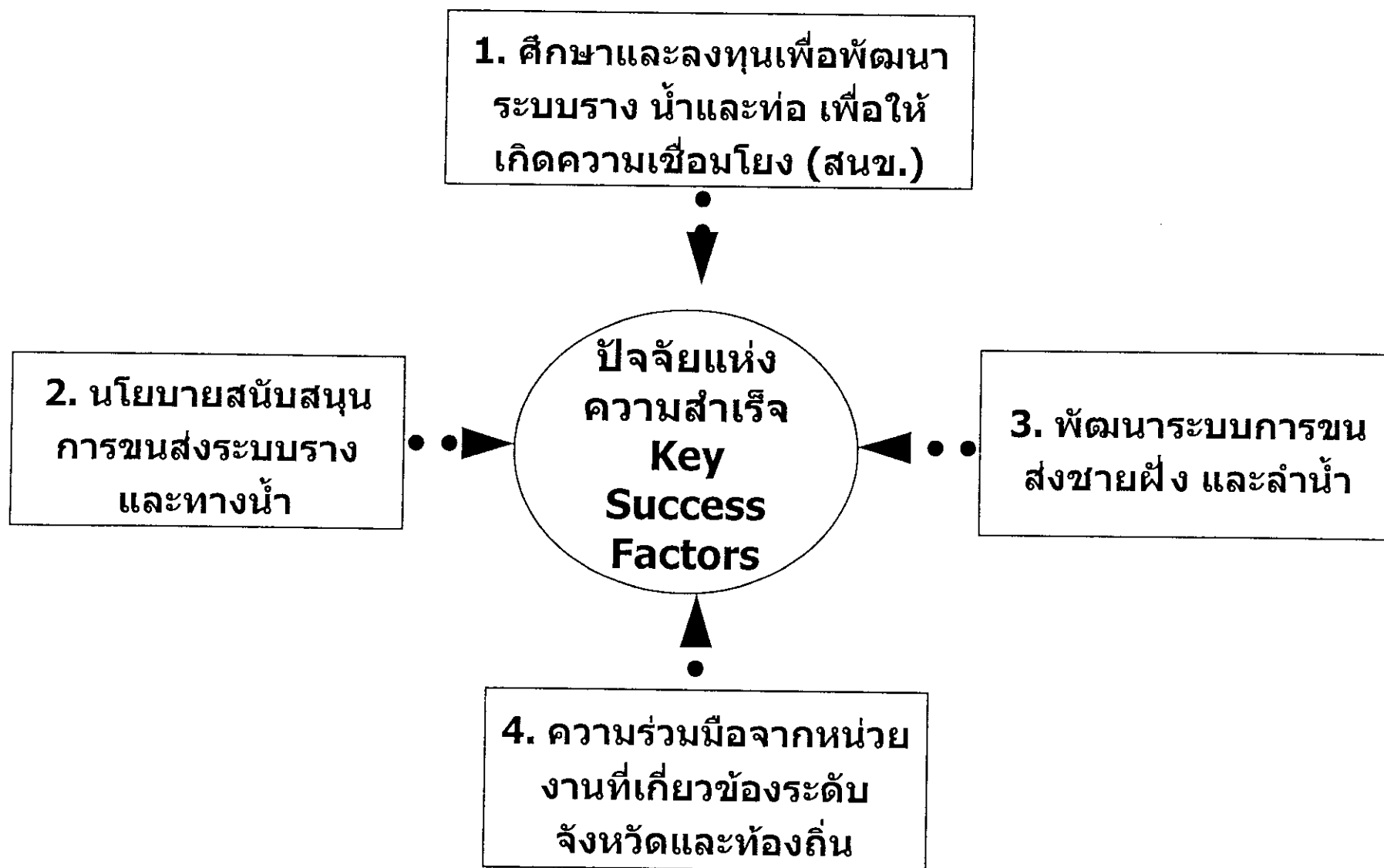
- ☐ ลดต้นทุนการขนส่ง
- ☐ ประหยัดพลังงาน
- ☐ปลอดภัยและตรงเวลา

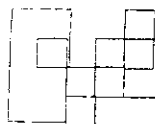
Truck ▲▲ Rail ↔

ตัวอย่าง



ยุทธศาสตร์ 3: Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ

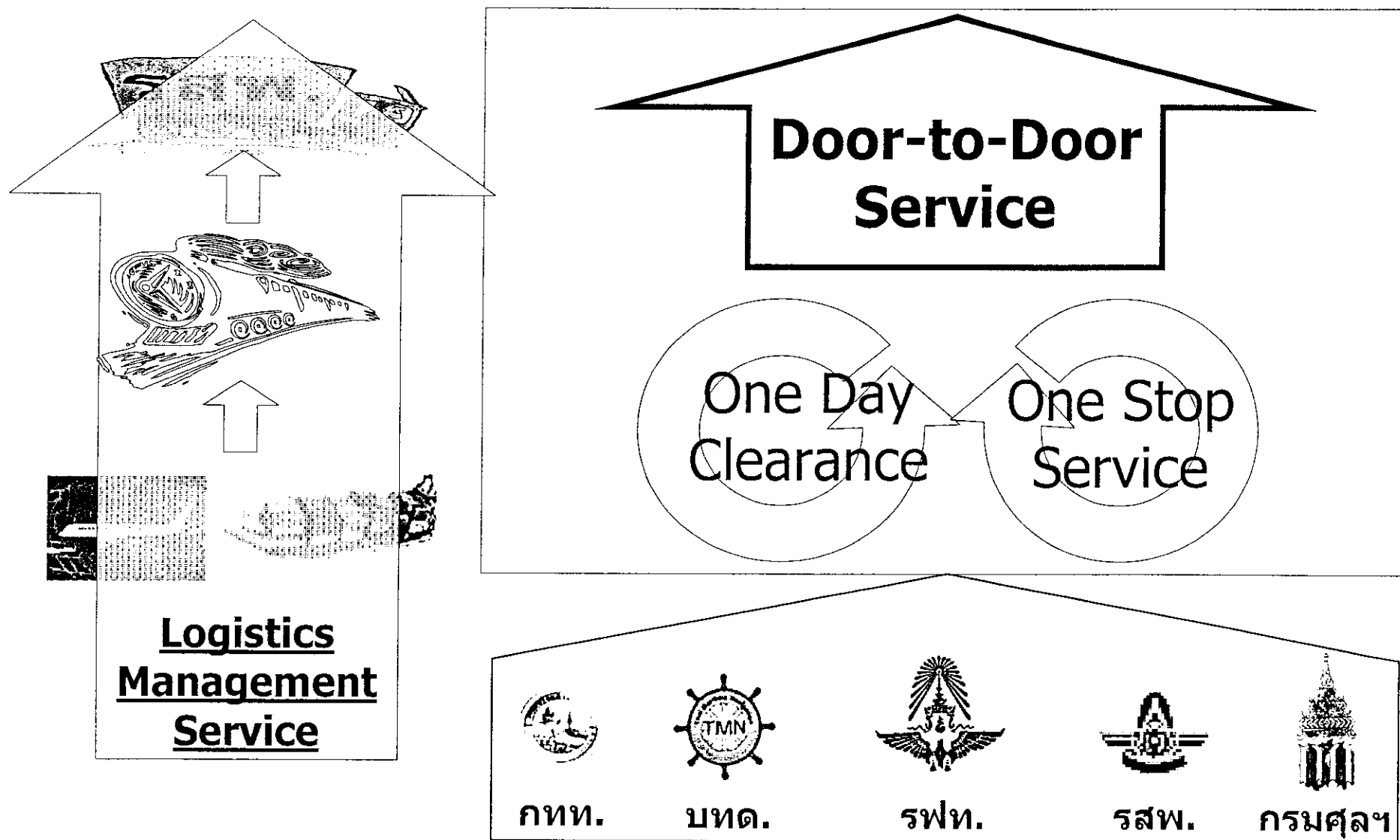




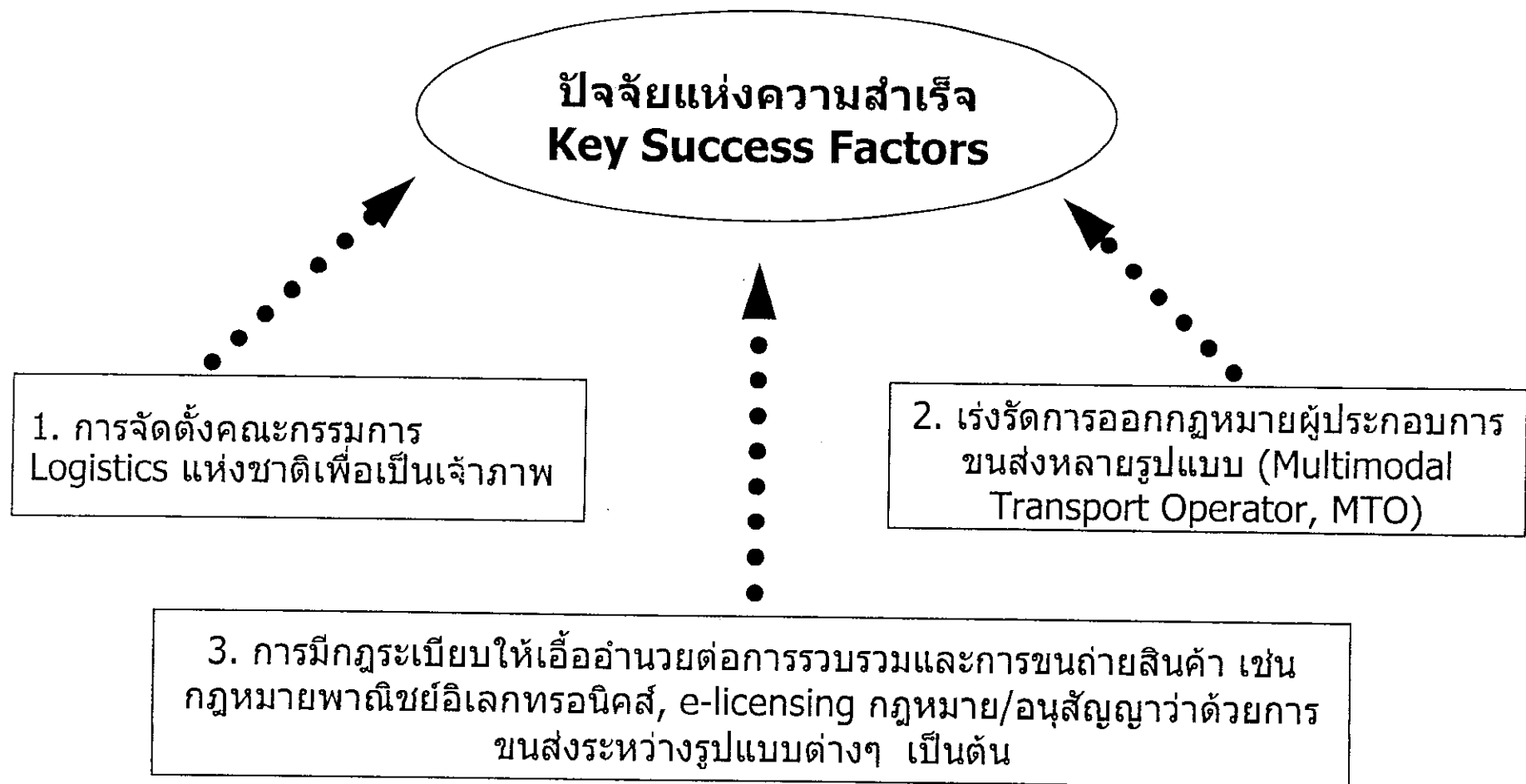
ยุทธศาสตร์ 3: Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ

	โครงการหลัก	ดำเนินการ	แล้วเสร็จ
 กทท.	1. จัดหารถจักรและล้อเลื่อนสำหรับขนส่งสินค้าให้ รฟท. เช่า	ระหว่างขออนุมัติ	2548
	2. พัฒนาท่าเรือชายฝั่ง A0	ระหว่างดำเนินการ	2550
 รฟท.	1. โครงการปรับปรุงทาง (Track Rehabilitation) Phase 4-5-6	ดำเนินการได้ทันที	2548-2550
	2. โครงการจัดหารถจักรและล้อเลื่อนสำหรับขนส่งสินค้า Container และ Domestic Container	ระหว่างขออนุมัติ	2548
	3. เร่งโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงชุมทาง ฉะเชิงเทรา- ชุมทางศรีราชา-แหลมฉบัง	ระหว่างดำเนินการ	2551
	4. โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงชุมทางแก่งคอย- คลองสิบเก้า-ชุมทางฉะเชิงเทรา	ระหว่างศึกษา	2547
	5. เร่งดำเนินการขยายความจุทางโดยเพิ่มทางหลัก ในทางสายหลักช่วงสถานีและเส้นทางสำคัญ (ชุมทางแก่งคอย-คลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา)	ระหว่างศึกษา	2550-2551
	6. ศึกษาและก่อสร้างทางคู่ตามนโยบายนายกรัฐมนตรี(400,000 ล้านบาท)	ยังไม่มีการศึกษา	2551
  บ.ท.ค. รสท.	1. โครงการส่งเสริมการใช้บริการ Roll on- Roll off	ดำเนินการได้ทันที	2547

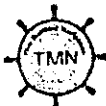
ยุทธศาสตร์ 4. การพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้าน Logistics สำหรับระบบการขนส่งทางภาคพื้น (Surface)



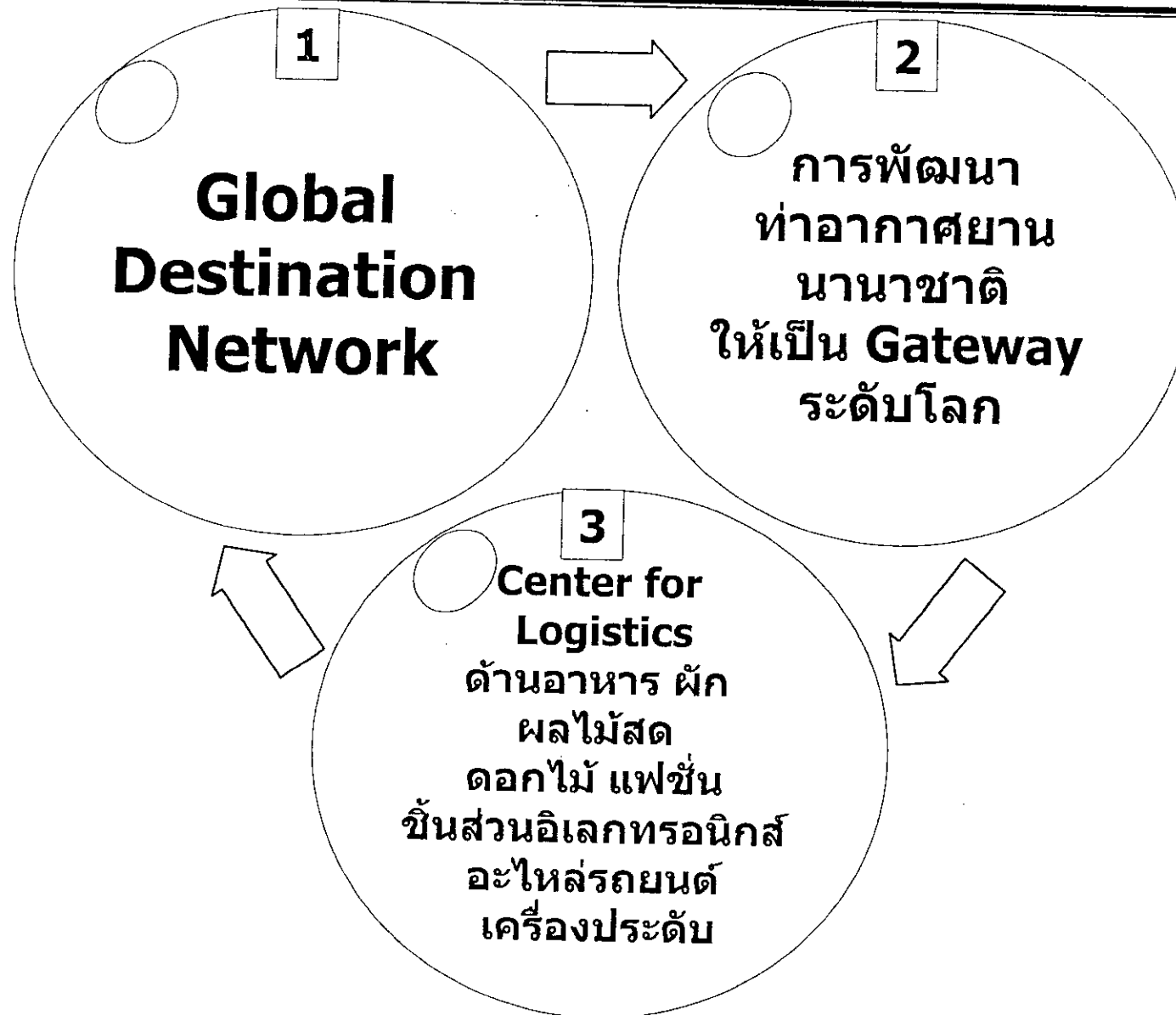
ยุทธศาสตร์ 4. การพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้าน Logistics สำหรับระบบการขนส่งทางภาคพื้น (Surface)



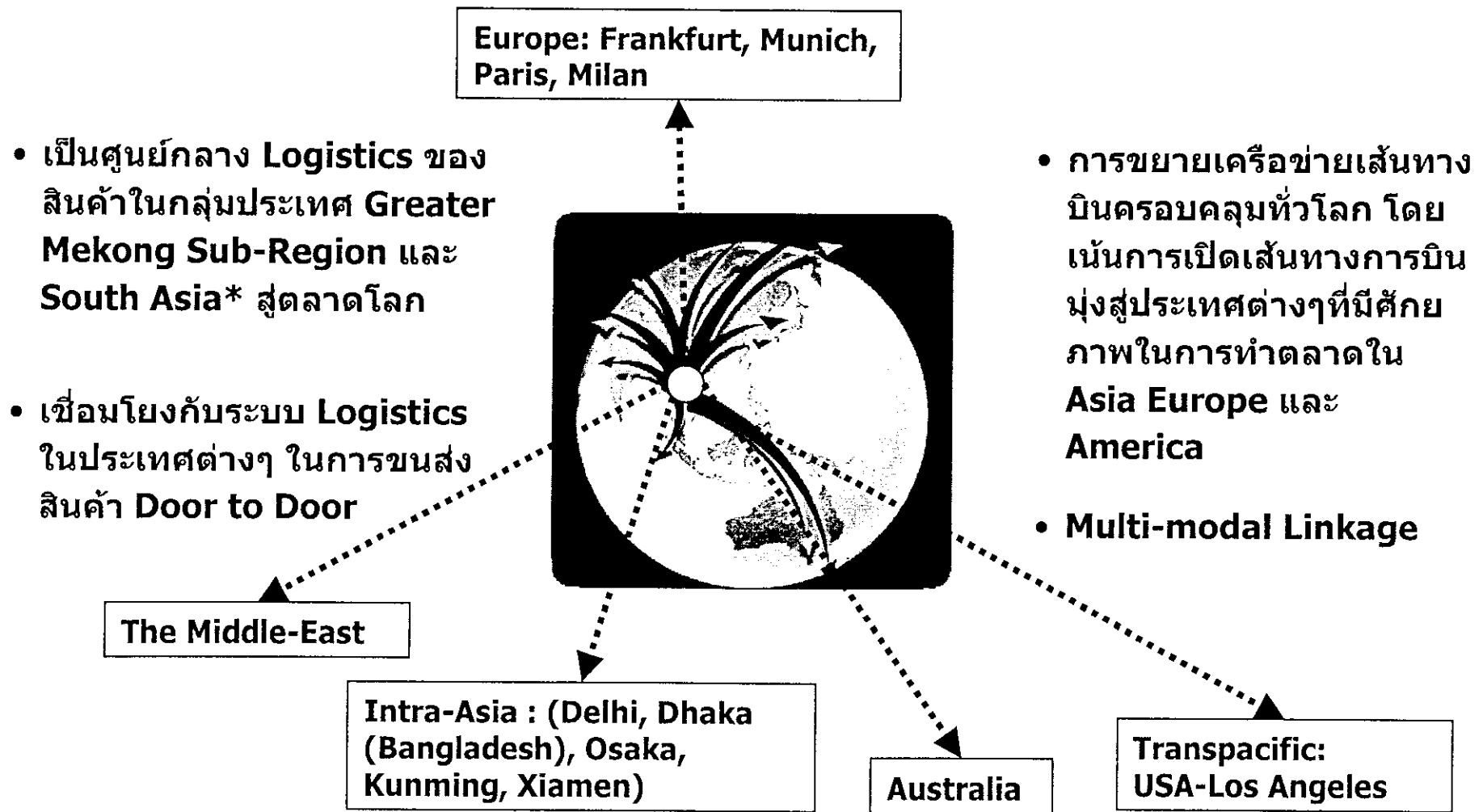
ยุทธศาสตร์ 4. การพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้าน Logistics สำหรับระบบการขนส่งทางภาคพื้น (Surface)

	โครงการหลัก	ดำเนินการ	แล้วเสร็จ
 รฟท.  กทท.  รสป.  บทด.  กรมศุลฯ	1. ขอดกลองความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รฟท. กทท. บทด. รสป. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า		
	2. ขอดกลองความร่วมมือในการขนส่ง Port-to-Door และ Door-to-Port ระหว่าง บทด. กับ รสป.		
	3. ขอดกลองความร่วมมือในการปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (One Day Clearance)		
	4. โครงการจัดตั้ง บริษัท Logistics (กทท.)	ระหว่างอนุมัติ	2547-2548
	5. โครงการพัฒนา One Stop Service มาใช้เพื่อรองรับการให้บริการตรวจปล่อยเบ็ดเสร็จ	ระหว่างดำเนินการ	
	6. โครงการปรับปรุงงานศุลกากร เพื่อมุ่งไปสู่การให้บริการในรูปแบบ e-customs เพื่อให้การผ่านพิธีการทางศุลกากรระบบไร้เอกสาร (Paperless) เต็มรูปแบบ	ระหว่างดำเนินการ	
	7. พัฒนาระบบ Single Window Entry เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออก และ Logistics (ICT)	ระหว่างดำเนินการ	
	8. นโยบายสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางท่ออย่างเต็มศักยภาพ และคัมค่า (ปดท. บ.Thappline และFPT)	หารีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	

สามยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนา ระบบ Logistics ทางอากาศ



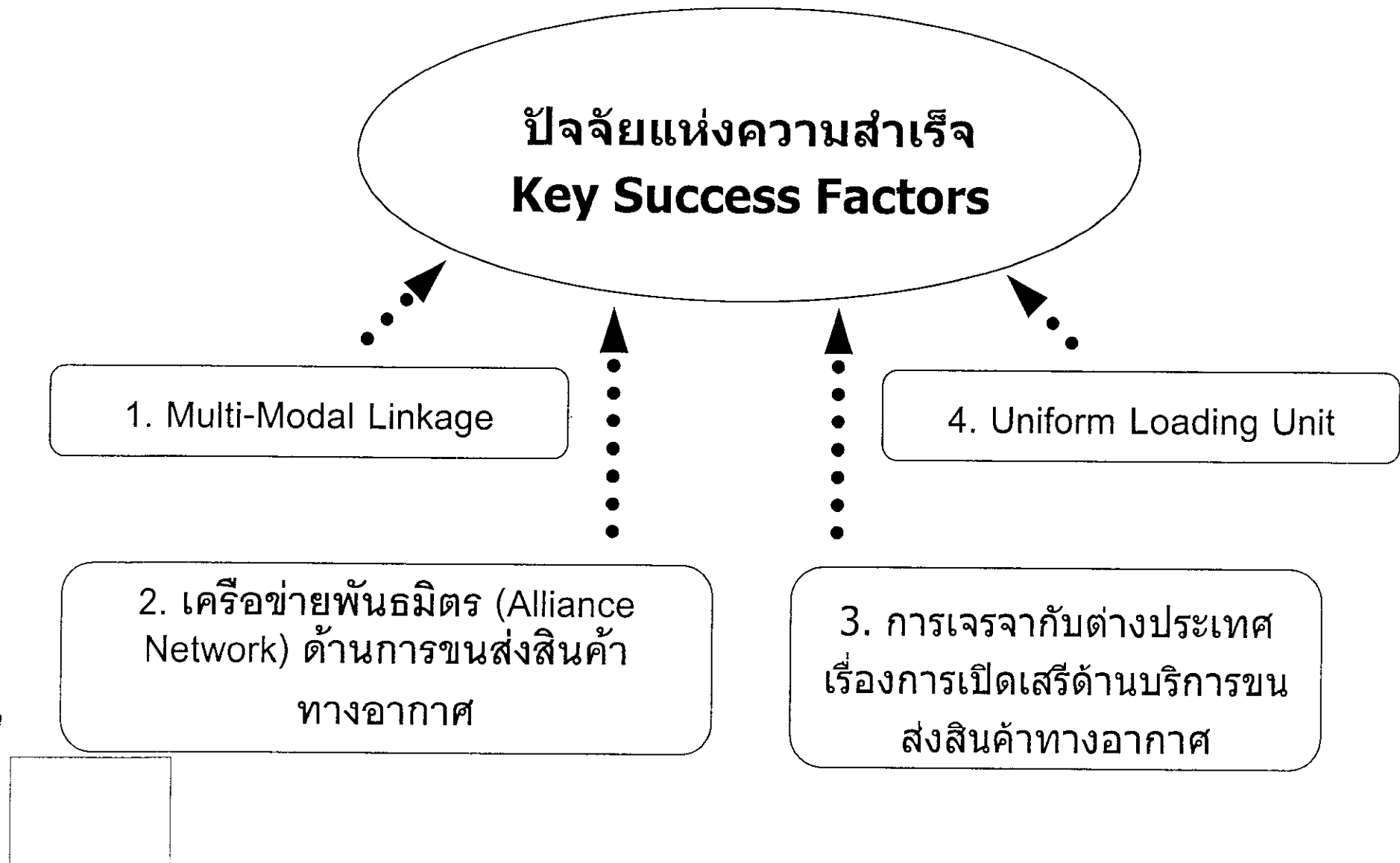
ยุทธศาสตร์ 1 : Global Destination Network



*Greater Mekong Sub-Region (GMS): Cambodia, Laos, Myanmar, Thailand, VietNam, and Yunnan Province (China)
 South Asia: Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, The Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

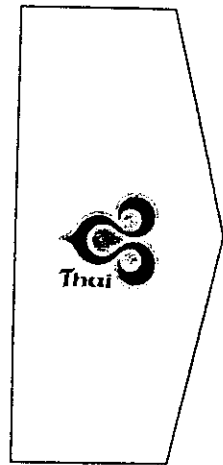
1

ยุทธศาสตร์ 1 : Global Destination Network



1

ยุทธศาสตร์ 1 : Global Destination Network



TG, ETO,
POST

โครงการหลัก

ความคืบหน้า

กำหนดแล้วเสร็จ

1. การขยายเส้นทางบินและพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าไปยังเมืองสำคัญทั่วโลก โดยการทำ Interline Agreement กับสายการบินอื่นๆ

ดำเนินการแล้ว

2. การดำเนินการ Freight Charter Flights

ดำเนินการได้ทันที

3. การจัดตั้งบริษัท Freight โดยหา Alliance Network โดยการบินไทยถือหุ้นไม่เกิน 50%

กำลังดำเนินการ
จัดหาผู้ร่วมลงทุน

มี.ค. 48

1. โครงการนำส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด่วนถึงมือผู้รับ (Door to door services)

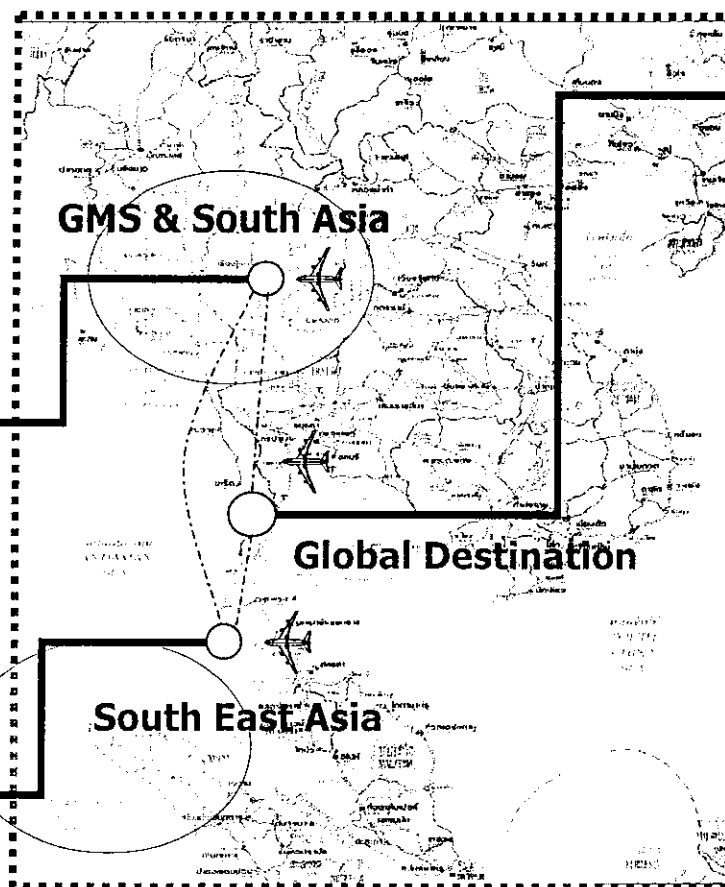
ดำเนินการได้ทันที

ยุทธศาสตร์ 2 : การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ ให้เป็น Gateway ระดับโลก

- สร้างท่าอากาศยาน
เชียงใหม่และภูเก็ต ให้
เป็น Gateway ในระดับ
ภูมิภาค

- พัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่
เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าภาค
เหนือเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ
**Greater Mekong
Sub-Region & South Asia***
โดยเน้นสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรม

- พัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตให้
เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทาง
ภาคใต้เชื่อมโยงกับประเทศใน
กลุ่ม **South East Asia** โดย
เน้นสินค้าอาหารทะเลสด



- สร้างสนามบิน
สุวรรณภูมิ ให้
เป็น Gateway
ในระดับโลก
เชื่อมโยงกับ
ประเทศใน
ทวีปต่างๆ

*Greater Mekong Sub-Region (GMS): Cambodia, Laos, Myanmar, Thailand, VietNam, and Yunnan Province (China)

South Asia: Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, The Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

ยุทธศาสตร์ 2 : การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็น Gateway ระดับโลก

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ Key Success Factors

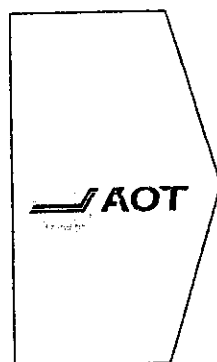
Accessibility

- การเปิดเสรีด้านการบิน
- ความร่วมมือทางการค้า
ผ่านการเจรจา FTA

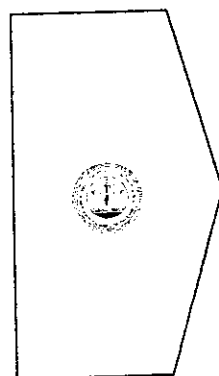
Facilities

- ฝูงบินขนส่งสินค้า
- คลังสินค้า
- Perishable Center
- Multi-Modal Linkage
- Total e-base

ยุทธศาสตร์ 2 : การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ ให้เป็น Gateway ระดับโลก



โครงการหลัก		ความคืบหน้า	กำหนดแล้วเสร็จ
1. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตปลอดอากร (Free Zone) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	ก.ย. 48	
	อยู่ระหว่างออกแบบและก่อสร้าง	ก.ค. 48	



1. โครงการศึกษาและจัดทำแนวทางการวางแผนระบบน่านฟ้าของประเทศ (National Airspace System Plan)	อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษา	ส.ค. 48	
2. โครงการนำระบบ Area Navigation (RNAV) Instrument Flight Procedures มาใช้งาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	อยู่ระหว่างการศึกษาโครงการ	ต.ค. 48	

ยุทธศาสตร์ 2 : การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ ให้เป็น Gateway ระดับโลก

โครงการหลัก

ความคืบหน้า

กำหนดแล้วเสร็จ



5. โครงการจัดตั้งบริษัท Freighter	กำลังจัดหาผู้ร่วมลงทุน	มี.ค. 48
6. โครงการสร้างคลังสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	กำลังดำเนินการก่อสร้าง	ก.ย. 48
7. โครงการจัดหาระบบ Cargo Movement Control เพื่อเชื่อมต่อกับระบบ Free Zone ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	กำลังจัดจ้างผู้ดำเนินการ	ก.ย. 48
8. โครงการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างการบินไทยและกรมศุลกากร		ดำเนินการแล้ว

ยุทธศาสตร์ 3 : Center for Logistics ของโลกด้าน **อาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วน** **อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ และเครื่องประดับ**

Products

- ผัก ผลไม้สด
- ดอกไม้
- อาหาร
- แฟชั่น
- ชิ้นส่วน
- อิเล็กทรอนิกส์
- อะไหล่รถยนต์
- เครื่องประดับ
- เพชรพลอย

- 24 Hrs Logistics Center
Accessible from Anywhere



- Specialization of Logistics Centers
for Food, Tropical Fruits, Flowers,
Fashion, Electronics, Auto Parts,
and Jewelry

Services

- Perishable center
- Multi-modal linkage
- Total e-base
- One day clearance
- Purchasing order management
 - *Inventory mangement*
 - *Warehouse mangement*
 - *Distribution center*
 - *Retail packing*
- International door to door services

ยุทธศาสตร์ 3 : Center for Logistics ของโลกด้าน อาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ และเครื่องประดับ

AOT

TG,AOT,
Customs,PAT

โครงการหลัก

ความคืบหน้า > กำหนดแล้วเสร็จ

1. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตปลอดอากร (Free Zone) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	ก.ย. 48
2. การพัฒนา IT ในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	อยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้างติดตั้งระบบ	ก.ย. 48
3. ระบบบริหารจัดการเขตปลอดอากรที่มีประสิทธิภาพ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาวิธีการบริหาร	มี.ค. 48
4. โครงการเชื่อมต่อระบบเครือข่ายและ IT ระหว่างท่าอากาศยานทุกแห่งของ ทอท.	อยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดโครงการเพื่อขออนุมัติงบประมาณ	ปี 2549
5. โครงการความร่วมมือในการปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (One Day Clearance)		ดำเนินการได้ทันที

ยุทธศาสตร์ 3 : Center for Logistics ของโลกด้าน
อาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วน
อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ และเครื่องประดับ

Key Success Factors
ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

1. การมีกฎระเบียบที่เอื้อ
อำนวยความสะดวกขนถ่ายสินค้า เช่น e-commerce
e-licensing อนุสัญญา
ว่าด้วยการขนส่งระหว่าง
Mode ต่างๆ

2. Multi-Modal Linkage
between Surface and Air

3. การจัดตั้งคณะกรรมการ
กลางเป็นเจ้าภาพ

4. Uniform Loading Unit

ยุทธศาสตร์ 3 : Center for Logistics ของโลกด้าน อาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ และเครื่องประดับ

โครงการหลัก

ความคืบหน้า > กำหนดแล้วเสร็จ

TG, ETO,
POST

5. โครงการนำส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด้วยมือผู้รับ
(Door to door services)

ดำเนินการได้
ทันที



6. โครงการจัดตั้งศูนย์ส่งออกผักและผลไม้ (Perishable Center) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กำลังดำเนินการ
ก่อสร้าง

ก.ย. 48

7. โครงการจัดตั้งศูนย์บริการ Logistics สำหรับ SME และ OTOP ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กำลังดำเนินการ
ก่อสร้าง

ก.ย. 48

การปรับปรุงด้านกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้อง

- 1.1 แก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่เกี่ยวกับ Transshipment ให้สามารถทำการขนส่งได้ในทุก Mode
- 1.2 ยกเลิกแบบ กศก. 211 (ใบสำแดงรายการสิ่งของผู้โดยสาร) เพื่อความสะดวกในการเดินทาง
- 1.3 ปรับปรุงใบส่งปล่อยสินค้าโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ตัวแดง) ให้เชื่อมโยงกับการทำเรือแห่งประเทศไทยและสายการบินอื่นๆ
- 1.4 ปรับปรุงใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ขาออก โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์
- 1.5 จัดทำระบบ One Day Clearance นับตั้งแต่นำสินค้าเข้าเก็บ ณ ท่าเรือหรือที่ที่นำเข้า-ส่งออก
- 1.6 ลดการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าลงเหลือร้อยละ 10

กรอบตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการกำกับและติดตามผลตามแผนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์	กรอบตัวชี้วัด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
แผนยุทธศาสตร์ภาคพื้น		
1. การพัฒนาเป็น Gateway	• ปริมาณ Throughput • ระยะเวลาเฉลี่ยของ Clearance Time • สัดส่วนการตลาดของท่าเรือ LCB	กทท. บทด. และ รสพ.
2. Hub & Spokes	• อัตราขยายตัวของปริมาณสินค้าผ่าน Hub • อัตราส่วนสินค้าที่ผ่าน Hub & Spoke network ต่อปริมาณสินค้าทั้งหมด	รสพ. และ รฟท.
3. Modal Shift	• ส่วนแบ่งการตลาดของระบบราง • ส่วนแบ่งการตลาดของการขนส่ง Inland Waterway และการขนส่งชายฝั่ง • ส่วนแบ่งการตลาดของการขนส่ง Intermodal	กทท. บทด. รสพ. และ รฟท.
4. การพัฒนาระบบ Logistics Management	• ดัชนีทุนการขนส่งสินค้ารวมที่ลดลง • คุณภาพของการขนส่ง ในด้านความตรงต่อเวลา ความเสียหายสินค้า/ความพึงพอใจ (CRM)	กทท. บทด. รสพ. และ รฟท.
แผนยุทธศาสตร์ภาคอากาศ		
1. Global Destination Network	• อัตราการขยายตัวของพื้นที่ระวางสินค้า • ร้อยละของสินค้าที่ส่งตรงเวลา • ดัชนีทุนการขนส่งสินค้ารวมที่ลดลง • ความพึงพอใจ	บกกท.
2. Gateway ระดับโลก	• อัตราขยายตัวของสินค้านำเข้า/ส่งออก • พื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น • One Day Clearance • ดัชนีทุนการขนส่งสินค้ารวมที่ลดลง • ความพึงพอใจ	ทอท. และ บกกท.
3. Center for Logistics	• ปริมาณสินค้าเกษตรที่นำเข้า/ส่งออก • One Day Clearance • ดัชนีทุนการขนส่งสินค้ารวมที่ลดลง • ความพึงพอใจ	ทอท. และ บกกท.

แนวทางสนับสนุนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นการพิจารณา	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	หมายเหตุ
1. Institutional Framework • Law & Regulation - กฎหมาย MTO - กฎหมาย E-Signature • Institution	กระทรวงคมนาคม และ กระทรวง ICT กระทรวงคมนาคม สศช. และสมาคมเรือไทย	-คาดว่าจะดำเนินการประกาศใช้ ได้ประมาณต้นปี 2548 -จัดตั้ง Logistics Council ได้ ทันทีที่มีมติ ครม.
2. Capacity Building	กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ สศช. และสมาคมเรือไทย	-สศช. ได้เสนอโครงการที่ เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการเพิ่ม ขีดความสามารถฯ แล้วเมื่อ วันที่ 10 กันยายน 2547
3. Logistics Intelligence • โครงการ Single Window System • โครงการศึกษาต้นทุน Logistics ต่อ GDP • โครงการนำร่องศึกษา Commodity Flow Survey	กระทรวง ICT กรมศุลกากร และ สศช. สศช. กระทรวงคมนาคม สำนักงานสถิติแห่งชาติ	-สศช. ได้เสนอโครงการนี้ต่อ คณะกรรมการเพิ่มขีด ความสามารถฯ แล้วเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2547 -คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ตุลาคม 2547 -คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือน มีนาคม 2548