

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1105/ 4544



๘๘๐. 8220

8 พค 47

10.00น.

1/772
8 พค 47
10.00

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ 10100

8 พฤศจิกายน 2547

เรื่อง การจัดระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกข้อความ ด่วนที่สุด ที่ นร 1105 (สพข.) /126 ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2547

ตามที่ คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2547 เห็นชอบผลการประชุม คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ครั้งที่ 3/2547 และให้ดำเนินการต่อไปได้ โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นำเรื่อง “การจัดระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” เป็นวาระพิจารณาในการประชุม คณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพค เมืองทองธานี ที่จะขึ้นในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 นั้น

ในการนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ได้ให้ความเห็นชอบในการนำเสนอ เรื่อง การจัดระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

โทร 0-2282-9870 0-2282-5838

โทรสาร 0-2282-1475



ด้านที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ... สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร. 0-2282-9870

ที่... นร 1105 (สพข.) / 126 วันที่... ๖ พฤศจิกายน 2547

เรื่อง... การจัดระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม)

1. ความเป็นมา

1.1 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ได้มีมติเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ตามข้อเสนอของคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ในการกำหนดยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub) และให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกกับการพัฒนา 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการพัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ ด้านการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ รวมทั้งด้านการพัฒนาระบบฐานข้อมูล โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ กพข. ทำหน้าที่เป็นแกนหลักในการผลักดันและประสานการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานเจ้าภาพในแต่ละด้านข้างต้น รายละเอียดตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร. 0504/3819 ลงวันที่ 12 มีนาคม 2547

1.2 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 รับทราบข้อรายงานของกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผลจากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับกระทรวงคมนาคมและ สศช. ระหว่างวันที่ 21-22 สิงหาคม 2547 ณ โรงแรมฮิลตัน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ เรื่อง “การยกระดับโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทยในเวทีโลก” ประกอบด้วย แผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้นดิน และทางอากาศ มาตรการในทางปฏิบัติที่สามารถดำเนินการได้ทันที ทั้งในส่วนของการปรับปรุง กฎ ระเบียบ และพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้อง รวมถึงความร่วมมือระหว่างกระทรวงการคลัง และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เป็นหน่วยงานให้บริการ 4 ฉบับ (MOU) ตลอดจนการกำหนดกรอบตัวชี้วัดในการกำกับและติดตามผลตามยุทธศาสตร์ รายละเอียดตามสำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร. 0504/14096 ลงวันที่ 28 กันยายน 2547

1.3 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 เห็นชอบในหลักการเรื่องยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตามข้อเสนอของ สศช. 3 ด้าน คือ (1) ด้านการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (2) ด้านการสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน และ (3) การบริหารจัดการที่ดี และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ

เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเฉพาะในด้านความเร็ว (Speed) ความเชื่อถือได้ (Reliability) ความคล่องตัว (Agility) และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

1.4 คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ในการประชุมเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2547 ได้มีมติมอบหมายให้ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ กพข. ดำเนินการศึกษาปัญหาโลจิสติกส์ร่วมกับหน่วยงานภาคเอกชน โดย สศช. ได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 และมีข้อสรุปประเด็นปัญหาโลจิสติกส์ที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ปัญหา 5 ด้าน

1.5 คณะรัฐมนตรี ในการประชุมเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2547 ได้มีมติเห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ครั้งที่ 3/2547 และให้ดำเนินการต่อไปได้โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นำเรื่อง “การจัดระบบโลจิสติกส์เพื่อขีดความสามารถในการแข่งขัน” เป็นวาระพิจารณาในการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพค เมืองทองธานี ที่มีขึ้นในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 นี้

2. เป้าหมายและยุทธศาสตร์การยกระดับโลจิสติกส์ไทย

2.1 เป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

จากความสำเร็จทางภูมิศาสตร์ของไทยและศักยภาพการขยายการค้าและการลงทุนตามแนวนโยบายการเปิดเสรีการค้ากับประเทศคู่ค้า การขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงควรผลักดันนโยบายให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจะนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางของการค้า การลงทุน ตลอดจนวัฒนธรรม ทั้งนี้ การจะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้ธุรกิจมีต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ (Cost Efficiency) มีความเร็ว (Responsiveness) และความเชื่อถือได้ (Reliability) ในการจัดส่งสินค้าและบริการไปสู่ผู้บริโภคในประเทศและต่างประเทศ

2.2 ความจำเป็นในการยกระดับโลจิสติกส์ทั้งระบบ

การยกระดับโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจำเป็นต้องดำเนินการทั้งระบบ กล่าวคือ นอกจากระบบการขนส่งแล้ว ยังต้องให้ความสำคัญกับการจัดซื้อ การจัดการสินค้าคงคลัง การกระจายสินค้า และ การจัดการข้อมูลและการเงิน ทั้งนี้การจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ดีจะทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงต้นทุน (Comparative Cost Advantage) การเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการ การใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืน

2.3 การพัฒนารูปแบบการขนส่งทางเลือก

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนปัญหาการใช้การขนส่งทางบกอย่างไม่เหมาะสม สะท้อนถึงความจำเป็นในการขยาย Mode การขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ

เช่น ทางน้ำ ทางราง และทางท่อ ควบคู่ไปกับการจัดการขนส่งต่อเนื่องระหว่างรูปแบบต่าง ๆ (Multimodal Transport) อย่างมีประสิทธิภาพ

2.4 การแก้ไขปัญหาเพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์

จากการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ สามารถสรุปปัญหาโลจิสติกส์ที่เห็นควรดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน รวมทั้งการเตรียมการในระยะปานกลาง ระยะยาว ใน 5 ด้าน ดังต่อไปนี้

(1) ด้านกฎหมายและระเบียบ

(1.1) กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักและความสูงของรถบรรทุกยังไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

(1.2) กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร ยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการที่สำคัญ คือ

- วิธีการเก็บภาษี Re-export เสียเวลาและยุ่งยากมาก
- Freight Forwarder ยังไม่มีฐานะทางกฎหมายที่จะทำนิติกรรม
- กฎหมายศุลกากรไม่เอื้อต่อระบบขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์
- กฎหมายศุลกากรควรมีการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันระหว่าง Courier Express Cargo กับ Air Cargo Agent

(1.3) ขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมธุรกิจ Logistics Service Provider

(1.4) กฎหมาย / ระเบียบ / ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกของหน่วยงานต่าง ๆ ยังไม่สนับสนุนการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

(2) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

(2.1) จุดกระจายสินค้า (ICD) ไม่เพียงพอ และบางแห่งอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสม ไม่สามารถรองรับการเชื่อมต่อระหว่าง Mode

(2.2) ขาดการส่งเสริมและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้การขนส่งทางน้ำ มีต้นทุนสูง ไม่เกิดประสิทธิภาพ

(2.3) ช่องทางถนนที่เข้าแหลมฉบังมีความแออัด

(2.4) ต้นทุนที่สูงขึ้นจากการขนส่งตู้เปล่า

(3) ด้านการพัฒนาบุคลากร

(3.1) ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ที่มีความรู้และทักษะที่จำเป็นต่อการบริหารงาน และปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์

(3.2) จำนวนหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ในระดับอาชีวและอุดมศึกษา ยังไม่เพียงพอ

(3.3) ขาดการจัดทำระบบมาตรฐานคุณวุฒิวิชาชีพ (Certification System) ทุกระดับทำให้ไม่สามารถกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสม / ความปลอดภัย

(3.4) จำนวนอาจารย์และผู้ฝึกอบรมมีไม่เพียงพอ

(3.5) ขาดข้อมูลด้านกำลังคนทั้งด้านอุปสงค์และอุปทานในระดับภาพรวมและรายสาขาอุตสาหกรรม

(4) ด้านสารสนเทศและฐานข้อมูล

(4.1) ขาดบุคลากรและองค์ความรู้ด้าน Strategic Benefit ของ IT ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะระดับ SMEs

(4.2) ขาดนโยบายและการสนับสนุน เช่น ด้านการเงินแก่ IT Service Provider ของเอกชนไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ

(4.3) ไม่มีมาตรฐานกลางของระบบ IT และข้อมูลที่ยึดตามมาตรฐานสากล ทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงในทุกระดับได้

(4.4) IT Infrastructure & Networking มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอด้านความเร็วและมีต้นทุนสูงมาก โดยเฉพาะในต่างจังหวัด

(5) ด้านการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์

(5.1) ขาดความรู้ ความชำนาญ รวมถึงทักษะ ที่จำเป็นในการดำเนินงาน

(5.2) ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากทางธนาคาร

(5.3) ซอฟต์แวร์เฉพาะด้านที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมีราคาสูงมาก

3. ประเด็นเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

เพื่อให้การยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศ พัฒนาสู่ระบบที่มีประสิทธิภาพสูงและได้มาตรฐานสากล จึงเห็นควรขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการผลักดันโครงการที่มีแผนงานอยู่แล้ว และดำเนินการเพิ่มเติมในส่วนที่มีความจำเป็นทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

3.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

(1) กระทรวงคมนาคมเร่งรัดโครงการสำคัญและเตรียมการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB) โดย

(1.1) การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – ท่าเรือแหลมฉบัง ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายในปี 2550

(1.2) การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ระยะที่ 2 เพื่อบรรเทาปัญหาความแออัดของ ICD ระยะที่ 1 และรองรับการขยายตัวของการขนส่งตู้สินค้าให้สอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2

(1.3) การท่าเรือแห่งประเทศไทยเตรียมการศึกษาคำแนะนำที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 7 ล้าน TEU ในปี 2557

(2) กระทรวงอุตสาหกรรม โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พิจารณานโยบายการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อแก้ไขปัญหาการขนตู้เปล่าเที่ยวเดียว ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการ และลดปริมาณการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์

3.2 ด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการ

(1) กระทรวงคมนาคม

(1.1) เร่งพิจารณากฎหมายกำหนดน้ำหนัก และความสูงของรถบรรทุกที่จะเอื้ออำนวยต่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี ใน 3 เดือน

(1.2) เร่งผลักดันกฎหมาย Multimodal Transport Operator (MTO) ซึ่งอยู่ระหว่างการนำเสนอวุฒิสภา เพื่อสร้างความชัดเจนในเรื่องของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องให้เป็นมาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ประกอบการ MTO ของไทยสามารถแข่งขันได้

(2) กระทรวงการคลัง ศึกษาประเด็นเรื่อง Re – Export Tax ซึ่งเป็นภาระและต้นทุนของผู้ประกอบการ ในขณะที่ Freeport อื่น ๆ จะไม่มีภาษีส่วนนี้

(3) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เร่งผลักดันกฎหมายลูกในเรื่อง E – Transactions ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดประเภทธุรกรรมที่มีให้ดำเนินการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ การกำหนดวิธีการแบบปลอดภัย การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ และการกำหนดประเภทธุรกิจบริการที่ต้องกำกับดูแล

3.3 ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบข้อมูล

(1) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ร่วมกับ สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ผลักดันการเชื่อมต่อข้อมูลต่อเนื่องจากระบบ Single Window Entry (ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ) โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม มีการเชื่อมโยงข้อมูลต่อเนื่องตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ)

(2) สศช. สนับสนุนการร่วมมือของสถาบันและธุรกิจภาคเอกชนในรูปแบบที่เหมาะสม เช่น Logistic Groups/Council เพื่อเป็นแกนในการประสานการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรมเพิ่มเติมจากที่ดำเนินการอยู่แล้ว

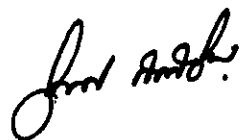
3.4 ด้านบุคลากรโลจิสติกส์

กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงศึกษาธิการ และสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.) ร่วมมือในการสร้างและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในด้านปริมาณและการสร้างความชำนาญเฉพาะด้าน (เช่น Supply Chain Management) โดยการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน ให้นักศึกษา การจัดทำมาตรฐานวิชาชีพ และการพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์

3.5 ด้านการบริหารจัดการและติดตามผลการดำเนินงาน

สศช. จัดทำรูปแบบและกลไกการผลักดัน ประสานงาน และติดตามผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์และมาตรการต่าง ๆ รวมทั้งการปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และรายงานต่อคณะรัฐมนตรีทุก 3 เดือน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ สำนักงานฯ จะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เห็นชอบ เสนอ ค.ม.

ฉันทนา



(นายวิชณุ เครืองาม)

รองนายกรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

นายกรัฐมนตรี

- 8 พ.ย. 2547