



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
รับที่ 586
วันที่ 10 มค 51 เวลา 10.00 น.

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2 282-9160

ที่ นร 1115/0131 วันที่ 9 มกราคม 2551

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่องยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์

กมล ภา
10 มค 51

กราบเรียน

นายกรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 15 ม.ค. 2551

ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

ผ่าน รองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์) 10/1/51

ตามที่ รองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี ได้มีคำสั่งมอบให้ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) รับความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ ไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการคปส. ได้จัดการประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2550 เพื่อพิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลพิจารณา ดังนี้

1. ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สภาที่ปรึกษาฯ ได้เสนอความเห็นเรื่องยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ้น 13 ข้อ ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้เป็น 3 ประเด็นหลัก คือความเห็นเกี่ยวกับ (1) สาระของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (2) องค์การขับเคลื่อนการพัฒนา และ (3) แนวทางการนํานโยบายหรือยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งสาระสำคัญของความเห็นและข้อเสนอแนะในแต่ละประเด็น คือ

- 1.1 สาระของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สภาที่ปรึกษาฯ ได้เสนอให้จัดทำ "แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ" และกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนต้องถือปฏิบัติตาม ทั้งนี้ แผนแม่บทการพัฒนาฯ ดังกล่าว ควรมีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1.1.1 กำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอโดยเฉพาะระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาค
- 1.1.2 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรออกมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดย่อมของไทย รวมทั้งเร่งปรับปรุงและออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อให้ความคุ้มครองและรับรองสถานะของผู้ประกอบการไทยและธุรกิจโลจิสติกส์
- 1.1.3 ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การพัฒนาระบบนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก
- 1.1.4 กำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกระดับให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- 1.1.5 พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ให้เกิดความเชื่อมโยง เพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
- 1.2 **องค์กรขับเคลื่อนการพัฒนา** สภาที่ปรึกษา ได้เสนอให้มีการจัดตั้งองค์กร สถาบัน หรือคณะกรรมการบริหารในระดับชาติอย่างถาวร เพื่อรับผิดชอบดูแลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างครบวงจรและต่อเนื่อง
- 1.3 **แนวทางการนำนโยบายหรือยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ** สภาที่ปรึกษา ได้เสนอให้มีการกำหนดแผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ชัดเจน รวมทั้งให้มีการบูรณาการอย่างแท้จริง

2. ผลการพิจารณา ที่ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา แล้ว สรุปได้ดังนี้

- 2.1 ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา ทั้ง 13 ข้อ มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (2550-2554) ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ซึ่งมีคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านนโยบายและการปฏิบัติ ทั้งนี้ คปส. ได้อนุมัติแผนปฏิบัติการ 4 แผน ได้แก่ แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้า แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ และแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจน มีความสอดคล้องกับทิศทาง และแนวนโยบาย และการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่รัฐบาลอยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามรายงานการประชุมที่แนบมาพร้อมนี้

ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๒๐๙

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์

เรียน รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ สศ ๐๐๐๑/๑๘๙๔ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐

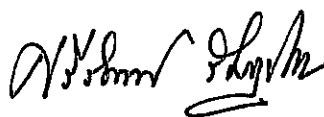
ด้วยสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอเรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

รองนายกรัฐมนตรี (นายโสสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งมอบให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) เป็นหน่วยงานหลักรับไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงมหาดไทย ฯลฯ เพื่อจัดทำความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศรับความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ไปพิจารณา โดยขอให้แจ้งความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายในวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๐ ด้วยแล้ว

จึงเรียนประธานมาเพื่อโปรดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางศรีรัตน์ รัษฐปานะ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๙

www.cabinet.thaigov.go.th jat50-5 (สศ. - เจตสุภา)

ที่ ศศ ๐๐๐๑/ ๑๘๙๔



สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๒๔ อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น ๒๗ กทม. ๑๐๔๐๐

๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง “ยุทธศาสตร์การ
พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์” จำนวน ๑๐๐ ชุด
ตามที่สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๐ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่
๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๐ ได้มีมติเห็นชอบให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความ
สามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์” ต่อคณะรัฐมนตรี นั้น

ในการนี้ สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงขอส่งความเห็นและข้อเสนอแนะ
ดังกล่าว เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวพรรณราย ชันธิกิจ)

เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อำนาจถูกต้อง

(นางเจตสุภา บุฑบุตรดา)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน ๗๐.

สำนักกิจการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. ๐-๒๖๑๒-๕๒๒๒ ต่อ ๒๒๕

โทรสาร ๐-๒๒๑๖-๕๒๒๒

ที่ ศศ 0001/ 1๔๔๑



สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
128 อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท กทม. 10400

๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๐

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง "ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของ
ผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์"

ด้วย สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ตระหนักถึงความสำคัญ ความจำเป็น
และประโยชน์ของการพัฒนา "ระบบโลจิสติกส์" โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)
ซึ่งเป็นผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของไทย เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากการสร้าง
ความได้เปรียบทางการแข่งขันด้วยการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในทุกด้านทุกขั้นตอนของระบบเศรษฐกิจ

สภาที่ปรึกษาฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 16/2550 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2550 ได้พิจารณา
ผลการศึกษาของคณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการและคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน
และมีมติให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความ
สามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย
ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ควรกำหนดนโยบายให้ "การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์" เป็นวาระแห่งชาติ
เพื่อให้การดำเนินนโยบายมีความเป็นเอกภาพ และมีเจ้าภาพหลักในการบูรณาการการทำงานร่วมกัน
อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม

2. เร่งดำเนินการออกร่าง "พ.ร.บ.ส่งเสริมและพัฒนาการระบบการโลจิสติกส์" ให้เกิดผล
เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

3. ในแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ "การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์" ควรกำหนด
ประเด็นให้ครอบคลุมสาระสำคัญ ดังนี้

3.1 การพัฒนาภายในประเทศ

1) เร่งพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความสามารถในการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
กับระบบการโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาระบบการบริการให้ทันสมัย รวดเร็ว

2) กำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาบุคลากรในระบบการของโลจิสติกส์
ในทุกระดับให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

3) เร่งสนับสนุน และสร้างค่านิยมสนับสนุนการใช้บริการระบบอุตสาหกรรม
โลจิสติกส์จากผู้ประกอบการคนไทย

4) กำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอ โดยเฉพาะระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Inter Module Transport) รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นประเทศคู่ค้าในภูมิภาค

5) ตั้งหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในระบบโลจิสติกส์ให้มีราคาถูกลง อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่ายและผู้ประกอบการมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

3.2 การพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าหรือประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค

1) เร่งกำหนดยุทธศาสตร์และแผนกลยุทธ์ ต่อการจัดการผลประโยชน์ของไทยในการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน ทั้งทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระบบการขนส่งโลจิสติกส์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

2) เร่งเจรจาตกลงเงื่อนไขการผ่านแดนในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการสร้างมาตรฐานบริการด้านศุลกากร การขนส่ง ความปลอดภัย และการประกันภัยระหว่างประเทศในภูมิภาคร่วมกัน

3) ควรจัดทำแผนการใช้ประโยชน์โลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ โดยเฉพาะตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำและทางบกในประเทศกลุ่มลุ่มน้ำโขง

4) เร่งรัดในการพัฒนาศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub) อาทิ การสร้างท่าเรือ ศูนย์กระจายสินค้า สะพานมิตรภาพไทย-ลาวที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม เป็นต้น และควรต้องดำเนินการไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้เกิดการต่อเนื่องทั้งระบบ

4. ควรจัดตั้งองค์กรหรือสถาบันหรือคณะกรรมการบริหารในระดับชาติอย่างถาวร เพื่อรับผิดชอบดูแลการดำเนินการพัฒนาระบบการโลจิสติกส์ทั้งระบบอย่างครบวงจรและต่อเนื่อง โดยมีองค์ประกอบทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในระบบโครงสร้างการบริหาร มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานและมีคณะกรรมการบริหารเป็นตัวกำหนดนโยบาย ซึ่งองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารต้องเป็นไตรภาคี คือ ภาคเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการ ภาคเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการ และภาครัฐที่เป็นผู้สนับสนุน/สถาบันการศึกษาที่เป็นฝ่ายวิชาการ รวมทั้งให้มีที่ปรึกษาจากนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์เชี่ยวชาญเรื่องโลจิสติกส์อย่างแท้จริง โดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญต่างชาติที่เกษียณอายุจากประเทศที่เป็นผู้นำการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น หรือยุโรป ฯลฯ โดยจัดทำยุทธศาสตร์ทั้งระดับมหภาค และจุลภาคที่สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน

5. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องของทุกฝ่ายทุกภาคส่วน และผู้ประกอบการภาคเอกชน ต้องถือปฏิบัติตามแผนแม่บท “การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์” โดยเคร่งครัด รวมทั้งมีการตั้งระบบงบประมาณสนับสนุนการปฏิบัติตามแผนดังกล่าว และกำหนดตารางเวลาการประสานงานและตรวจติดตามการดำเนินงานตามแผน เพื่อให้การพัฒนาเกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด

6. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ควรเร่งออกมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดย่อมของไทย (SMEs) อย่างจริงจัง อาทิ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การเข้าถึงแหล่งทุน โอกาสในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเร่งส่งเสริมการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ และการพัฒนาทุกมิติอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยอยู่รอดและแข่งขันได้

7. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการและธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประกอบการคนไทยและสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

8. สำหรับจังหวัดชายแดนของไทยที่มีจุดเชื่อมต่อการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำ ต้องเร่งรัดวางผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ให้มีความสามารถในการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub)

9. ในอนาคตจะมีปัญหาเรื่องเชื้อเพลิงจากน้ำมันดิบจะมีราคาสูงขึ้นมีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์อย่างรุนแรง รัฐบาลจึงควรพัฒนาการใช้ระบบรางเป็นหลักโดยเร็วและใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน เนื่องจากจะมีต้นทุนการขนส่งเพียงครึ่งหนึ่งของการขนส่งทางถนน

10. เร่งดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การพัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-logistics) และการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า

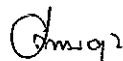
11. สนับสนุนการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระบบมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

12. เพื่อให้เกิดการนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเห็นควรกำหนดแผนงาน/โครงการระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และตัวชี้วัดผลการดำเนินงานรองรับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจนด้วย

13. ควรเตรียมความพร้อมโดยการศึกษาและกำหนดทิศทางแผนงานในการเจรจาการค้าหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในเวทีระดับต่างๆ เกี่ยวกับประเด็นความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ ทั้งผลได้ผลเสียรูปแบบที่เหมาะสม ในเชิงรุก และเชิงรับ เพื่อปกป้องธุรกิจและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยให้ได้ประโยชน์สูงสุด

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากผลการพิจารณาเป็นประการใด ขอได้โปรดแจ้งให้สภาที่ปรึกษาฯ ทราบในโอกาสแรกด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายโคทม อารียา)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักกิจการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. 0-2612-9222 ต่อ 211

โทรสาร 0-2612-9152-3

ความเห็นและข้อเสนอแนะ
เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน
ของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์”
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ความเห็นและข้อเสนอแนะ
เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน
ของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์”
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. ความเป็นมา

ในปัจจุบันซึ่งเป็นยุคของโลกเสรีไร้พรมแดน ความได้เปรียบของระบบเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจ จำเป็นต้องอาศัย “ระบบโลจิสติกส์” เป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุน เนื่องจากระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันด้วยการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในทุกด้านทุกขั้นตอนของระบบการค้า การลงทุน การบริหารจัดการสินค้าทุกระดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมภาคบริการ และอุตสาหกรรมการผลิต ดังนั้นระบบโลจิสติกส์จึงถือได้ว่าเป็นปัจจัยส่งเสริมการพัฒนาระบบเศรษฐกิจในทุกๆ ด้าน ซึ่งทุกประเทศที่แสวงหาความได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดโลกเสรีให้ความสนใจและความสำคัญเป็นอย่างมาก และมีมูลค่าการเจริญเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

คณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการ และคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ได้ตระหนักถึงความสำคัญ ความจำเป็น และประโยชน์ของการพัฒนา “ระบบโลจิสติกส์” โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของไทย จึงได้ดำเนินการศึกษาถึงแนวทางในการพัฒนาระดับมาตรฐานการดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ และการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน อันเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดไป

2. การดำเนินการของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยคณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการ และคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ได้ดำเนินการศึกษาสภาพปัญหาและแนวทางการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของไทย ดังนี้

2.1 ศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสารเผยแพร่ทางวิชาการต่างๆ งานวิจัยและความเห็น และข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ชุดที่ 1 ที่เกี่ยวข้อง

2.2 การร่วมประชุมปรึกษาหารือกับผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์ (กลุ่มพันธมิตร ธุรกิจ THAI LOGISTICS CLUSTER) เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2549 ณ ห้องประชุม 1/1 ชั้น 27 สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.3 การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Focus Group) กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและนักวิชาการด้าน โลจิสติกส์ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2550 ณ ห้องประชุม 5 ชั้น 26 สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

2.4 การสัมมนาระดมความคิดเห็นเวทีสาธารณะ จากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กร/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ณ โรงแรมเรดิสัน กรุงเทพฯ

2.5 ประชุมหารือระดมความคิดเห็นในที่ประชุมคณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการ จำนวน 1 ครั้ง คือ ในคราวประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 5/2550 เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2550

2.6 จัดตั้งคณะทำงาน (เกี่ยวเนื่อง) ด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ เพื่อศึกษา ประมวลวิเคราะห์ และจัดทำร่าง ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ในธุรกิจโลจิสติกส์

2.7 ประชุมหารือระดมความคิดเห็นในที่ประชุมคณะทำงาน (เกี่ยวเนื่อง) ด้านยุทธศาสตร์ การพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ จำนวน 2 ครั้ง

2.8 ศึกษาดูงานของคณะทำงานด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน ของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ ร่วมกับคณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการในพื้นที่อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

2.9 ประชุมหารือระดมความคิดเห็นในที่ประชุมคณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการ และ คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน เพื่อปรับปรุงร่างความเห็นและข้อเสนอแนะของ คณะทำงานเกี่ยวเนื่องฯ

ทั้งนี้ได้นำความรู้และความคิดเห็นที่ได้มาประมวล วิเคราะห์ และสังเคราะห์ พร้อมทั้งสรุป จัดทำเป็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ เพื่อนำเสนอต่อสภาที่ปรึกษา และนำเสนอต่อรัฐบาลต่อไป

3. สถานการณ์และข้อเท็จจริงของปัญหา

จากการศึกษาสำรวจ รวบรวม ข้อมูลระบบโลจิสติกส์ และการจัดสัมมนาระดมความคิดเห็น จากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กร/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย ได้สะท้อนให้เห็นถึงสภาพปัญหาและข้อเท็จจริงที่มีต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในหลายด้าน โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญในภาพรวม ของแต่ละด้าน ได้พอสังเขป ดังนี้

3.1 ขาดความชัดเจนและเสถียรภาพด้านนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งขาดกลไกผลักดันนโยบายไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

3.2 ขาดผู้รับผิดชอบหลักทั้งระบบโลจิสติกส์ การบูรณาการ การดำเนินงานระหว่าง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการรวมตัวของกลุ่มผู้ประกอบการ และผู้สนับสนุนเชื่อมโยงในปัจจุบัน ยังมี ไม่มากพอ ส่วนมากพบว่า ระบบโลจิสติกส์ของไทย มีลักษณะเป็นการแยกส่วนกันดำเนินการและแยก ส่วนความรับผิดชอบ

3.3 ขาดระบบศูนย์ข้อมูลทั้งภายในและภายนอก โดยเฉพาะประเทศที่เป็นคู่แข่งกัน รวมทั้งขาดความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลระบบโลจิสติกส์ทั้งระบบ

3.4 ขาดเทคโนโลยีอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งวงจรของระบบโลจิสติกส์ รวมทั้ง การเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งแต่ละด้าน (Mode)

3.5 ระบบโครงสร้างโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศคู่ค้าในภูมิภาคมีระบบที่ต่าง ขนาดกัน ทำให้เกิดปัญหาในการเชื่อมต่อของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะโหมดการขนส่งระบบราง ที่ ใช้เพื่อรองรับตู้คอนเทนเนอร์และการขนส่งขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิต้นทุนโลจิสติกส์ สูงขึ้นได้

3.6 ขาดมาตรการส่งเสริมและการสนับสนุนอย่างจริงจังจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ให้กับผู้ประกอบการขนาดย่อมของไทย (SMEs) โดยเฉพาะที่สำคัญประเทศไทยขาดระบบการสนับสนุน ธุรกิจ (ด้านงบประมาณ) ให้กับภาคธุรกิจเอกชนเพื่อใช้ในการเริ่มต้น/นำร่องทำธุรกิจที่เป็นไปเพื่อการ พัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

3.7 ผู้ประกอบการของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการขนาดย่อม (SMEs) ขาด เครือข่ายและเทคโนโลยีที่ทันสมัยเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ ทำให้เสียเปรียบคู่แข่งต่างประเทศ

3.8 ในปัจจุบันการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ไม่มีทิศทางที่ชัดเจน และมีลักษณะ ต่างคนต่างทำ และเน้นหนักไปทางอุดมศึกษามากกว่าอาชีวศึกษา รวมทั้งมีปัญหาเรื่องทักษะด้าน ภาษาต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศคู่ค้า

3.9 ขาดกฎหมายส่งเสริมและพัฒนา ตลอดจนการคุ้มครองผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ หากปล่อยไว้จะถูกรุกรานและครอบงำโดยกลุ่มทุนต่างประเทศ ซึ่งจะมีชะตากรรมเดียวกับธุรกิจค้าส่ง-ค้าปลีก

3.10 ระบบบริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่ค้า อาทิ ด้านศุลกากร การขนส่ง ฯลฯ มีมาตรฐานไม่ตรงกัน

4. ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ

4.1 ควรกำหนดนโยบายให้ “การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์” เป็นวาระแห่งชาติ เพื่อให้การดำเนินนโยบายมีความเป็นเอกภาพ และมีเจ้าภาพหลักในการบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม

4.2 เร่งดำเนินการออกร่าง “พ.ร.บ.ส่งเสริมและพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์” ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

4.3 ในแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ “การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์” ควรกำหนดประเด็นให้ครอบคลุมสาระสำคัญ ดังนี้

4.3.1 การพัฒนาภายในประเทศ

1) เร่งพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความสามารถในการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาระบบการบริการให้ทันสมัย รวดเร็ว โดยนำเทคโนโลยีที่มีอยู่มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสามารถปฏิบัติได้จริงอย่างเป็นรูปธรรม

2) กำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาบุคลากรในกระบวนการของโลจิสติกส์ในทุกระดับให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ทั้งนี้โดยอาศัยความร่วมมือและประสานงานระหว่างสถาบันการศึกษา ผู้ชำนาญการ และผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ดำเนินการจริง

3) เร่งสนับสนุน และสร้างค่านิยมสนับสนุนการใช้บริการระบบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จากผู้ประกอบการคนไทย รวมทั้งการประชาสัมพันธ์สร้างกระแสสังคม และชี้แจงถึงประโยชน์ที่คนไทยและประเทศชาติจะได้รับในภาพรวมจากการที่คนไทยหันมาใช้บริการของคนไทยด้วยตนเอง

4) กำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอ โดยเฉพาะระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Inter Module Transport) เช่น การเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางกับระบบขนส่งทางถนน ระบบการขนส่งทางอากาศ และระบบการขนส่งทางน้ำให้สามารถเป็นการเชื่อมโยงทุกด้าน (Mode) เข้าด้วยกันเป็นโครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นประเทศคู่ค้าในภูมิภาค

5) ตั้งหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในระบบโลจิสติกส์ให้มีราคาถูกลง อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่าย และผู้ประกอบการมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น โดยศึกษารูปแบบการนำพลังงานทดแทนและเทคโนโลยีที่เหมาะสม มาใช้ในระบบบริการด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลแท้จริง

4.3.2 การพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าหรือประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค

1) เร่งกำหนดยุทธศาสตร์และแผนกลยุทธ์ ต่อการจัดการผลประโยชน์ของไทยในการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน ทั้งทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก (เส้นทางแม่น้ำโขง เส้นทางเศรษฐกิจ R3a สะพานเชื่อมระหว่างประเทศ ฯลฯ) อย่างเต็มที่และเร็วที่สุด เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระบบการขนส่งโลจิสติกส์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

2) เร่งเจรจาตกลงเงื่อนไขการผ่านแดนในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการสร้างมาตรฐานบริการด้านศุลกากร การขนส่ง ความปลอดภัย และการประกันภัยระหว่างประเทศ ในภูมิภาคร่วมกัน เพื่อก่อให้เกิดมาตรฐานตรงกันในการบริการด้านโลจิสติกส์ และลดภาระให้แก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า กับประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่ค้าสำคัญ

3) ควรจัดทำแผนการใช้ประโยชน์โลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ โดยเฉพาะตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำและทางบกในประเทศกลุ่มลุ่มน้ำโขง อาทิ การท่องเที่ยวธรรมชาติลุ่มน้ำโขง ฯลฯ

4) เร่งรัดในการพัฒนาศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub) อาทิ การสร้างท่าเรือ ศูนย์กระจายสินค้า สะพานมิตรภาพไทย-ลาวที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม เป็นต้น และควรต้องดำเนินการไปพร้อม ๆ กัน เพื่อให้เกิดการต่อเนื่องทั้งระบบ รวมทั้งสร้างความมั่นใจให้กับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

4.4 ควรจัดตั้งองค์กรหรือสถาบันหรือคณะกรรมการบริหารในระดับชาติอย่างถาวร เพื่อรับผิดชอบดูแลการดำเนินการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ทั้งระบบอย่างครบวงจรและต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า สร้างการบูรณาการและเชื่อมโยงการดำเนินงานทุกระดับ และสร้างรูปแบบกลไกการขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพรวดเร็ว มีความคล่องตัวสูง ทั้งนี้ต้องมีองค์ประกอบทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในระบบโครงสร้างการบริหาร โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานและมีคณะกรรมการบริหารเป็นตัวกำหนดนโยบาย ซึ่งองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารต้องเป็น 3 ฝั่่นหรือไตรภาคี ดังนี้

- 1) ภาคเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการ
- 2) ภาคเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการ
- 3) ภาครัฐที่เป็นผู้สนับสนุน และสถาบันการศึกษาที่เป็นฝ่ายวิชาการ

ทั้งนี้ ให้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำยุทธศาสตร์ทั้งระดับมหภาค และจุลภาคที่สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน นอกจากนี้อาจพิจารณาเพิ่มที่ปรึกษาประธานคณะกรรมการ และคณะทำงานฯ จากนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์เชี่ยวชาญเรื่องโลจิสติกส์อย่างแท้จริง โดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญต่างชาติที่เกษียณอายุจากประเทศที่เป็นผู้นำการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น หรือยุโรป ฯลฯ เพื่อร่วมกำหนดแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ “การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์” ของชาติที่มีความสมบูรณ์เหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศไทย

คณะกรรมการแห่งชาติควรจะได้แต่งตั้งอนุกรรมการในสาขาที่เกี่ยวข้องของงานโลจิสติกส์ดำเนินการศึกษาและประชุมแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องแล้วนำเสนอคณะกรรมการแห่งชาติเป็นครั้งคราว โดยกำหนดการศึกษาและเสนอแนะให้คณะกรรมการต่างๆ เหล่านั้น ไปดำเนินการเพื่อให้ข้อยุติพร้อมเหตุผล ให้คณะกรรมการแห่งชาติได้พิจารณาสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงรับไปพิจารณาแก้ไข

4.5 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทุกภาคส่วน และผู้ประกอบการภาคเอกชน ต้องถือปฏิบัติตามแผนแม่บท “การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์” โดยเคร่งครัด รวมทั้งมีการตั้งระบบงบประมาณสนับสนุนการปฏิบัติตามแผนดังกล่าว และกำหนดตารางเวลาการประสานงานและตรวจติดตามการดำเนินงานตามแผน เพื่อให้การพัฒนาเกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด

4.6 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ควรเร่งออกมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดย่อมของไทย (SMEs) อย่างจริงจัง อาทิ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การเข้าถึงแหล่งทุน โอกาสในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเร่งส่งเสริมการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ และการพัฒนาทุกมิติอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยอยู่รอดและแข่งขันได้

4.7 ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับกระบวนการและธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประกอบการคนไทยและสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ รวมทั้งรับรองสถานะของผู้ประกอบการในกระบวนการและธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งระบบ

4.8 สำหรับจังหวัดชายแดนของไทยที่มีจุดเชื่อมต่อการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำ ต้องเร่งรัดวางผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ให้มีความสามารถในการพัฒนา

สู่การเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub) เพิ่มประโยชน์ของการพัฒนาจังหวัดและแผนงานโลจิสติกส์ของชาติร่วมกัน

4.9 ในอนาคตจะมีปัญหาเรื่องเชื้อเพลิงจากน้ำมันดิบจะมีราคาสูงขึ้นมีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์อย่างรุนแรง รัฐบาลจึงควรพัฒนาการใช้ระบบรางเป็นหลักโดยเร็วและใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน เนื่องจากจะมีต้นทุนการขนส่งเพียงครึ่งหนึ่งของการขนส่งทางถนน

4.10 เร่งดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การพัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-logistics) และการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า

4.11 สนับสนุนการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระบบมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

4.12 เพื่อให้เกิดการนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเห็นควรกำหนดแผนงาน/โครงการระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และตัวชี้วัดผลการดำเนินงานรองรับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจนด้วย

4.13 ควรเตรียมความพร้อมโดยการศึกษาและกำหนดทิศทางแผนงานในการเจรจาการค้าหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในเวทีระดับต่างๆ เกี่ยวกับประเด็นความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ ทั้งผลได้ผลเสีย รูปแบบที่เหมาะสม ทั้งในเชิงรุก และเชิงรับ เพื่อปกป้องธุรกิจและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยให้ได้ประโยชน์สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ภาคผนวก

ภาคผนวก

ผลการดำเนินงานของคณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) การร่วมประชุมปรึกษารื้อหรือกับผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์ (กลุ่มพันธมิตรธุรกิจ THAI LOGISTICS CLUSTER) เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2549 ณ ห้องประชุม 1/1 ชั้น 27 สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1.1) สถานการณ์ปัญหา และข้อเท็จจริง

1. บริษัทด้านโลจิสติกส์ของไทยมีลักษณะที่ไม่เหมาะสมในการแข่งขัน ดังนี้
 - 1.1 มีขนาดเล็ก ลักษณะเป็นบริษัทแต่ละกิจกรรม เป็นธุรกิจย่อยๆ ไม่ครบวงจรของระบบโลจิสติกส์
 - 1.2 มีการดำเนินกิจกรรมธุรกิจภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่
 - 1.3 มีระบบเครือข่ายที่สั้น ไม่ครบวงจร และโยงยึดด้วยระบบผลประโยชน์เป็นหลัก ไม่มีลักษณะเกี่ยวกลุ่สนับสนุนซึ่งกันและกันหรือเติบโตไปด้วยกัน
 - 1.4 มีการรวมกลุ่มเป็นพันธมิตรที่ยังไม่เข้มแข็ง ขาดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน
 - 1.5 มีลักษณะเป็นเอเยนต์ ต้องเสียค่าเช่าพาหนะขนส่ง ไม่มีพาหนะของตนเองในการดำเนินการระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นธุรกิจขนาดเล็ก ทำให้ต้นทุนการดำเนินการสูงขึ้น
 - 1.6 มีการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรในอัตราที่สูง (พาหนะขนส่ง โรงเรือน สถานที่ อาคารสำนักงาน ฯลฯ) ทำให้มีต้นทุนสูงขึ้น และทำให้มีการลงทุนในเทคโนโลยีน้อย
 - 1.7 มีลักษณะที่ขาดทั้งความรู้ เงินทุน และเครื่องมือที่เป็นเทคโนโลยีอำนวยความสะดวกต่างๆ
2. การส่งเสริมการลงทุน โดย BOI ยิ่งทำให้บริษัทด้านโลจิสติกส์ของไทยถูกซ้ำเติมมากขึ้น เนื่องจากการสนับสนุนด้านปัจจัยพื้นฐาน และสิทธิประโยชน์ไม่เท่าเทียมกับต่างชาติที่เข้ามาลงทุน อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้ การยกเว้นอากรเครื่องจักรต่างๆ ระบบโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต่างๆ ฯลฯ
3. ระบบกฎ ระเบียบของไทยยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการรายย่อยเท่าที่ควร มีรายละเอียดมาก ทำให้เกิดความล่าช้าไม่คล่องตัวในการดำเนินการ รวมทั้งนโยบายมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยเกินไป
4. การสนับสนุนด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะด้านซอฟต์แวร์จากภาครัฐและหน่วยงานเกี่ยวข้อง เช่น กระทรวง ICT ยังมีน้อย

1.2) ความเห็นและข้อเสนอแนะ

1. รัฐควรสนับสนุน และส่งเสริมกิจกรรมธุรกิจ SME เพื่อเป็นการกระจายรายได้ ความกินดีอยู่ดี และส่งเสริมระบบเศรษฐกิจพอเพียงอย่างยั่งยืน
2. รัฐควรมีระบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจ มีกลไกการสร้างเครือข่ายที่ เชื่อมโยงช่วยเหลือซึ่งกันและกัน รวมทั้งนโยบายสนับสนุนเครือข่ายระบบโลจิสติกส์ทั้งระดับภายในและ ระดับระหว่างประเทศ และควรเปิดโอกาสให้มีการเปิดตลาดระหว่างประเทศ โดยบรรจุไว้ในระบบการ ส่งเสริมการส่งออก
3. รัฐควรมีการดำเนินนโยบายปกป้อง รวมทั้งส่งเสริมสร้างความสามารถในการแข่ง ขันและอำนาจการต่อรองในลักษณะระดับรัฐต่อรัฐด้วยกัน (จีทูจี)
4. รัฐควรเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการ SME มีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจ ณ สถานที่ ของรัฐ อาทิ การเช่าสถานที่บริเวณสนามบินเพื่อประกอบธุรกิจ การเข้าไปขนส่งในท่าเรือ โดยอาจใช้ การกำหนดอัตราส่วนของการดำเนินการนั้นๆ เพื่อเป็นการสร้างผู้ประกอบการรายย่อย ให้เข้มแข็งเป็น ที่รู้จัก มีการพัฒนาเจริญเติบโต จนมีศักยภาพและมีขนาดใหญ่ขึ้น
5. รัฐควรมีนโยบายสร้างกระแสค่านิยมของคนไทย ให้ใช้บริการของคนไทยเพิ่มขึ้น รวมทั้งหน่วยงานของรัฐก็ควรพิจารณาใช้บริการจากธุรกิจของคนไทยเป็นอันดับแรกก่อน
6. รัฐควรมีการพิจารณาความสำคัญของการรวมกลุ่มของเครือข่ายทางธุรกิจ เพื่อให้ การรองรับในลักษณะนิติบุคคลอย่างเป็นทางการ
7. รัฐโดยกระทรวง ITC ต้องเป็นเจ้าภาพในการพัฒนาซอฟต์แวร์ ด้านโลจิสติกส์ ต้นทุน ต่ำสำหรับผู้ประกอบการ รวมทั้งเร่งสนับสนุนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ ที่เพิ่ม ความสามารถในการแข่งขัน และ การลดต้นทุนทางเทคโนโลยี

2) การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Focus Group) เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2550 ณ ห้อง ประชุม 5 ชั้น 26 สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.1) สถานการณ์ปัญหา และข้อเท็จจริง

1. นโยบายส่งเสริมการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ และระบบการเก็บค่าบริการด้านโครงสร้างพื้น ฐานของภาครัฐไม่มีความชัดเจนแน่นอน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงตามนโยบายของผู้มีอำนาจมากกว่าดำเนิน การตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้ รวมทั้งเก็บในอัตราที่สูง ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น และลดความสามารถใน การแข่งขันของผู้ประกอบการ อาทิ ค่าเช่าพื้นที่ของอาคารในบริเวณสนามบิน ท่าเรือ เป็นต้น

2. ภาครัฐมีการเข้าร่วมดำเนินการ ทำธุรกิจแข่งขันกับภาคเอกชนซึ่งถือได้ว่าเป็นการแข่งขันที่อยู่บนพื้นฐานของความไม่เสมอภาคและเป็นการผูกขาด อาทิ การตั้งบริษัทให้บริการด้านโลจิสติกส์ของการท่าเรือ เป็นต้น

3. ระบบภาษีที่สูง ทำให้ต้นทุนสูง และความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจลดลง

4. ขาดระบบฐานข้อมูลทั้งภายในและภายนอกประเทศที่เป็นคู่แข่งกัน ทำให้ความพร้อมและความสามารถในการแข่งขันลดลง

5. ขาดความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะด้านต้นทุนโลจิสติกส์ รวมทั้งมีการปิดบังข้อมูลที่แท้จริงเพราะกลัวผลกระทบต่อด้านภาษี

6. ขาดผู้รับผิดชอบหลักทั้งระบบโลจิสติกส์

7. การพัฒนาและการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของไทย ไม่มีการบูรณาการ ไม่เชื่อมโยงประสานกัน ไม่มีการรวมตัวหรือรวมกลุ่มสนับสนุนเชื่อมโยงกัน แต่เป็นการแบ่งส่วน แยกส่วนกัน ดำเนินการและรับผิดชอบ

8. ขาดทักษะด้านภาษาต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศคู่ค้า และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

9. เอกสารเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกและพิธีการ โดยเฉพาะด้านศุลกากรมีความหลากหลาย ซับซ้อน และซ้ำซ้อน และต่างสร้างแบบฟอร์มของหน่วยงานตนเอง

10. การดำเนินงานของหน่วยงานเกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ เป็นแบบเบ็ดเสร็จแต่ละหน่วยงาน แต่ไม่ใช่เบ็ดเสร็จทั้งระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการให้บริการซึ่งส่งผลทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการสูงขึ้น

11. รูปแบบ(Model) ของการดำเนินการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ที่คัดลอก คัดเลือกมาจากของต่างประเทศที่ดำเนินการประสบความสำเร็จไม่สามารถนำมาใช้กับประเทศไทยได้

12. ในปัจจุบันหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ไม่มีทิศทางที่ชัดเจน และมีลักษณะต่างคนต่างทำ

13. แผนงาน กลยุทธ์ ของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไม่สามารถนำไปสู่การพัฒนาได้จริง

14. ระบบโลจิสติกส์มีหน่วยงานเกี่ยวข้องจำนวนมาก ซึ่งยังไม่สามารถสร้างความร่วมมือซึ่งกันและกันได้ ทั้งระดับหน่วยงานรัฐกับหน่วยงานรัฐ ระดับหน่วยงานรัฐกับภาคเอกชน และระดับภาคเอกชนกับภาคเอกชน

15. ยุทธศาสตร์ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ไม่วางมาตรการป้องกัน ช่วยเหลือ ดูแลกิจการของคนไทยให้เข้มแข็งก่อนดำเนินการเปิดเสรีทางการค้า

16. ขาดกลไกอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งระบบโครงสร้างธุรกิจโลจิสติกส์ซึ่งจะเป็นการขับเคลื่อนโครงสร้างทั้งวงจรของระบบ

17. การมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวนมากทุกๆขั้นตอนในโครงสร้างทั้งระบบของธุรกิจโลจิสติกส์และไม่สามารถประสานงานเชื่อมโยงอย่างบูรณาการได้ ทำให้เกิดความล่าช้า และไม่สามารถนำแผน/ยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติที่แท้จริงได้

2.2) ความเห็นและข้อเสนอแนะ -

1. จัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานหรือคณะกรรมการบริหารกลาง ที่รับผิดชอบดูแลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งระบบอย่างครบวงจร และอำนวยความสะดวกด้านการค้า มีการบูรณาการและเชื่อมโยงการดำเนินงานทุกระดับ มีรูปแบบกลไกการขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพรวดเร็ว มีความคล่องตัวสูง ทั้งนี้ต้องมีองค์ประกอบครบทั้งภาครัฐและภาคเอกชนทั้งระบบโครงสร้างการบริการ และมีการจัดทำยุทธศาสตร์ทั้งระดับมหภาค และจุลภาคอย่างชัดเจน

2. ควรมีการจัดทำร่างรูปแบบ(Model) ของการดำเนินนโยบายพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยจัดทำเป็นโครงการนำร่องก่อนจะมีการขยายผลนำไปปฏิบัติอย่างแท้จริงทั้งระบบ โดยเน้นการพัฒนาแบบฝึกงานจริง (Job Training)

3. ทิศทางนโยบายควรชัดเจน ไม่เปลี่ยนแปลงตามผู้มีอำนาจ และควรเปลี่ยนแปลงตามสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์โลก ควรมี Road Map ทุกระยะของการพัฒนา

4. องค์กรของภาครัฐควรเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์และด้านเทคโนโลยี (IT) ทั้งระบบของโลจิสติกส์ พร้อมดำเนินการช่วยเหลือ เพราะผู้ประกอบการไทย(SMEs) ไม่สามารถแข่งขันด้านนี้ได้ รวมทั้งควรเป็นผู้ลงทุนและช่วยเหลือ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง หรือการพัฒนาด้านเทคโนโลยี ไม่ควรทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น

5. ควรส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของการพัฒนาของผู้ประกอบการไทย (SMEs) เพื่อส่งเสริมและสร้างโอกาสทางการตลาด

6. รัฐควรเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการก่อนเปิดเสรีการตลาด อาทิ สร้างเงื่อนไขด้านเวลา พร้อมเร่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการไทย(SMEs) อย่างเร่งด่วน โดยต้องทำควบคู่ไปกับการพัฒนา รวมทั้งควรช่วยลดช่องว่างของความไม่เสมอภาคในทุกด้านของผู้ประกอบการไทย

7. การดำเนินงานของรัฐโดยเฉพาะการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ควรเน้นการประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการอย่างรวดเร็ว ทันต่อสถานการณ์ และควรเป็นการสื่อสารที่ง่ายต่อการทำความเข้าใจ

8. เอกสารหรือแบบฟอร์มด้านระบบ โลจิสติกส์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรนำมาบูรณาการเป็นแบบฟอร์มเดียวไม่ใช่หน่วยงานละแบบฟอร์ม

9. ปรับปรุงระเบียบข้อบังคับของระบบโลจิสติกส์ให้เกิดความคล่องตัว รวดเร็ว เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) อย่างแท้จริง ไม่ใช่เบ็ดเสร็จในแต่ละหน่วยงาน

10. ควรมีทิศทางนโยบายการพัฒนาด้านบุคลากรซึ่งเป็นทิศทางเดียวกันและชัดเจน

11. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ควรพิจารณาเพิ่มการส่งเสริมการลงทุนเป็นกลุ่มธุรกิจ(Cluster) เพื่อช่วยผู้ประกอบการไทย (SMEs) และควรให้สิทธิประโยชน์ กรณีผู้ประกอบการไทยมีการลงทุนพัฒนาด้านเทคโนโลยี (IT) หรือพัฒนาบุคลากร เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนและการพัฒนา โดยตั้งเกณฑ์สิทธิประโยชน์ตามสัดส่วนของการลงทุน รวมทั้งจัดทำแผนส่งเสริมสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจคนไทยผ่านกรมส่งเสริมด้านที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหากกิจการธุรกิจใดที่สามารถส่งวนให้มีการใช้บริการจากผู้ประกอบการไทยได้ ควรที่จะตั้งเป็นเงื่อนไขและมาตรการส่งเสริมการลงทุน

12. สร้างค่านิยมสนับสนุนการให้บริการด้านโลจิสติกส์จากผู้ประกอบการคนไทย

3) การสัมมนาระดมความคิดเห็นเวทีสาธารณะ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ณ โรงแรมเรดิสัน กรุงเทพฯ

3.1) สถานการณ์ปัญหา และข้อเท็จจริง

1. รูปแบบการให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย ส่วนใหญ่มีลักษณะไม่ครบวงจร เป็นแบบแยกทำเป็นส่วนๆ และกระจัดกระจาย

2. ขาดเครือข่ายในการให้บริการโลจิสติกส์ทุกระดับ โดยเฉพาะระดับระหว่างประเทศ

3. ผู้ประกอบการไทยขนาดย่อม (SMEs) ขาดชื่อเสียงและประสบการณ์ในการบริการเรื่องโลจิสติกส์ที่ทันสมัย

4. ระบบธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย ยังเป็นรูปแบบเก่า (ระบบเก่าแก่) และยังไม่มีการวางแผนในระยะยาว รวมทั้งขาดแหล่งเงินทุนสนับสนุน เข้าถึงแหล่งทุนยาก

5. การลงทุนเกี่ยวกับระบบนวัตกรรมด้าน IT ของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยยังมีน้อย และยังไม่มีความพร้อมในหลายๆ ด้าน ซึ่งต้องอาศัยการสนับสนุนช่วยเหลือจากภาครัฐ

6. ขาดรูปแบบการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับผู้ประกอบการไทย (SMEs)

7. ต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยสูง ขาดการใช้องค์ประกอบประโยชน์ของเวลา และการใช้ประโยชน์ของข้อมูลข่าวสาร

8. ขาดความเข้าใจซึ่งกันและกันระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ที่เป็น Business Logistic และผู้รับบริการโลจิสติกส์

9. ขาดการบูรณาการทั้งระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ขาดการเชื่อมโยงกันของการขนส่ง รวมทั้งระบบการขนส่งไปกระจุกตัวที่ระบบถนน

10. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนและพัฒนา ยังไม่ได้ให้ความสำคัญเรื่องการช่วยเหลือสนับสนุนผู้ประกอบการไทยที่เป็น (SMEs) เท่าที่ควร

11. เกิดการไหลออกบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความชำนาญ ไปสู่บริษัทใหญ่ของต่างชาติ

12. ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบระบบโลจิสติกส์ทั้งระบบอย่างแท้จริง

3.2) ความเห็นและข้อเสนอแนะ

1. ควรให้ระบบโลจิสติกส์ เป็นรูปแบบของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เพื่อให้มีลักษณะของการเป็นปัจจัยการผลิตที่มีรูปร่าง ไม่ใช่เป็นรูปการบริการที่จับต้องไม่ได้ รวมทั้งเพื่อสามารถส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาได้อย่างจริงจัง

1. ผลักดันให้ใช้ระบบโลจิสติกส์ ในรูปแบบของระบบราง ทาง(น้ำ) และท่อ ให้มากขึ้น เพราะต้นทุนค่าใช้จ่ายต่ำเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่น

2. ควรเร่งปรับปรุงกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งแหล่งเงินทุน และเทคโนโลยี สารสนเทศ ข้อมูลข่าวสาร และสิทธิประโยชน์ต่างๆ

3. รูปแบบการบริการในธุรกิจโลจิสติกส์ ควรเป็นในรูปแบบของเครือข่าย และศูนย์การกระจายสินค้า ไม่ใช่การให้บริการแบบแยกส่วน อาทิ การขนส่ง ระบบคลังสินค้า การออกของ พิธีการศุลกากร เป็นต้น ซึ่งอยู่ในลักษณะของ One Stop Shopping

4. มีการประสานความร่วมมือทุกฝ่ายในรูปแบบของเครือข่าย โดยนำจุดเด่นและศักยภาพของแต่ละผู้ประกอบการมารวมกัน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและน่าเชื่อถืออย่างเป็นระบบ และร่วมสร้างแบรนด์ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากลขึ้น

5. เร่งพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้ตรงกับทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สร้างความรักในองค์กร รวมทั้งควรมีการสงวนบางอาชีพไว้สำหรับคนไทยดำเนินการโดยเฉพาะ เพื่อรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพของไทยไว้ และเป็นการป้องกันการไหลของบุคลากรออกไปสู่บริษัทต่างชาติ

6. ควรมีการตั้งเป้าหมายในการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ละธุรกิจ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ให้เกิดการกระจุกกระจาย

7. ควรมีการปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบภาครัฐ ให้เหมาะสมกับผู้ประกอบการไทยที่ส่วนใหญ่เป็นขนาดย่อม (SMEs) เพิ่มขึ้น อาทิ สามารถระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ในรูปแบบของเครือข่ายธุรกิจได้

8. ควรมีคนกลางมาช่วยในการดูแลรับผิดชอบการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ทั้งระบบอย่างต่อเนื่องจริงจัง

4) การศึกษาดูงานเรื่อง “การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์” ในพื้นที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550

4.1) สถานการณ์ปัญหา และข้อเท็จจริง

1. อ.เชียงแสนมีปัญหาเรื่องยาเสพติดติดจากชายแดน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดน และแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอ

2. มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าไม่ถูกต้องตามช่องทางที่ศุลกากรได้กำหนด

3. ผู้ที่จะเข้ามาลงทุนใน อ.เชียงแสนขาดความเชื่อมั่นเนื่องจากความไม่แน่นอนและชัดเจนในนโยบายของรัฐหลายๆ เรื่อง

4. ขาดงบประมาณที่จะมาพัฒนาและศึกษาถึงข้อดี-ข้อเสีย และมีข้อจำกัดหลายๆ ด้านในการที่จะสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

5. เกิดการเรียกร้องจากภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใน อ.เชียงแสน โดยต้องการให้มีการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

6. ปัจจุบันธุรกิจด้านโลจิสติกส์ใน อ.เชียงแสนยังขาดการเจรจาตกลงว่าด้วยการขนส่งทางบกกับประเทศเพื่อนบ้าน

7. ในอนาคต อ.เชียงแสนมีแนวโน้มที่จะถูกพัฒนาเป็นเมืองมรดกโลก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเรื่องธุรกิจการค้าชายแดน ซึ่งอาจถูกจำกัดในหลายด้าน

8. ประเทศไทยขาดระบบการสนับสนุนธุรกิจ (ด้านงบประมาณ) ให้กับภาคธุรกิจเอกชนเพื่อใช้ในการเริ่มต้น/นำร่องทำธุรกิจที่เป็นไปเพื่อการพัฒนากระบวนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

4.2) ความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

1. ควรมีการจัดการส่งเสริมความรู้เรื่องกฎหมาย ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการนำเข้าสินค้าที่ถูกต้องตามช่องทางการค้าชายแดน
2. ควรเร่งพัฒนา อ.เชียงแสนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเป็นการสนองต่อนโยบายรัฐบาล รวมทั้งเร่งทำการศึกษาเรื่องความคุ้มค่าในการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 เพื่อสร้างความชัดเจนให้กับระดับพื้นที่
3. ควรมีการประชุมปรึกษาหารือในส่วนของภาคการเกษตร ไทย-จีน ในเรื่องปัญหาสินค้าเกษตร โดยดำเนินการให้เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง
4. ควรผลักดันให้มีเรือที่ขนส่ง คอนเทนเนอร์ ในแม่น้ำโขง เพื่อสามารถขนส่งสินค้าด้านการเกษตรได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น
5. ในการจัดตั้ง Logistic Hub และศูนย์กระจายสินค้า ควรจะต้องดำเนินการไปควบคู่กัน จึงจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาทั้งโครงสร้างการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์
6. ควรมีการนำกฎหมายสินค้าผ่านแดนและกฎหมายร่วมทุนระหว่างประเทศเข้ามาใช้อย่างจริงจัง ในระบบการให้บริการด้านโลจิสติกส์ระดับพื้นที่
7. ควรสร้างมาตรฐานบริการด้านศุลกากรระหว่างประเทศร่วมกัน ทั้ง ไทย ลาว และจีน เพื่อก่อให้เกิดมาตรฐานตรงกันในการบริการด้านโลจิสติกส์
8. ควรให้ทางสถาบันอาชีวะในพื้นที่ (จังหวัดเชียงราย) เร่งผลิตบุคลากรด้านเทคนิคโลจิสติกส์ เพราะในอนาคตจะเกิดปัญหาขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ที่มีไม่เพียงพอที่จะรองรับต่อการขยายตัวในด้านนี้ โดยเฉพาะหลักสูตรการเดินเรือในลุ่มน้ำโขง
9. ควรมีการพัฒนาความร่วมมือหรือความตกลงเกี่ยวกับระบบการคมนาคมขนส่งทางบก เพื่อรองรับต่อการขยายตัว ด้านโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว
10. ควรมีการเร่งพัฒนาและผลักดันให้เมืองเชียงแสนเป็นเมืองมรดกโลก โดยต้องทำการจัดผังเมืองแบ่งพื้นที่(โซนนิ่ง) ของเมืองมรดกโลก และพื้นที่พัฒนาระบบเศรษฐกิจให้ชัดเจน รวมทั้งสร้างความเข้าใจกับประชาชนในอำเภอเชียงแสน ถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากคำบริเวณชายแดน และการท่องเที่ยว จากการเป็นเมืองมรดกโลก ควบคู่ไปกับประโยชน์ของการพัฒนาระบบเศรษฐกิจเพื่อเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์

11. หน่วยงานเกี่ยวข้องกับการบริหาร จัดการด้านโลจิสติกส์ อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต การท่าเรือ ฯลฯ ควรร่วมกันบูรณาการระบบการจัดการสินค้า ทั้งด้านมาตรฐานของการให้บริการสินค้า และการให้บริการสินค้า

12. ควรจัดทำแผนการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว โดยเฉพาะทางน้ำ เช่น การท่องเที่ยวร่องแม่น้ำโขงชมธรรมชาติ ตามเส้นทาง 4 แผ่นดิน เป็นต้น

13. เร่งกำหนดยุทธศาสตร์และแผนกลยุทธ์ ต่อการจัดการผลประโยชน์ของไทยในการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน ทั้งทางน้ำ และทางบก (เส้นทางแม่น้ำโขง เส้นทางเศรษฐกิจ R3a ฯลฯ) อย่างเต็มที่และเร็วที่สุด

5) การศึกษาฐานเรื่อง “การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ในธุรกิจโลจิสติกส์” ในพื้นที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2550

5.1) สถานการณ์ปัญหา และข้อเท็จจริง

1. อำเภอเชียงของมีปัญหาในเรื่องการขาดน้ำในการทำการเกษตร ส่งผลให้ประชาชนในเขตอำเภอ ประมาณกว่าร้อยละ 50 ย้ายออกไปทำงานในจังหวัดอื่น

2. ระบบโครงสร้างโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านคนละมาตรฐาน ทำให้เกิดปัญหาในการเชื่อมต่อเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบรางรถไฟ ที่ใช้เพื่อรองรับตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากระบบรางรถไฟของประเทศไทยรวมทั้งของเชียงของ มีขนาดกว้าง 1 เมตร แต่ของประเทศจีนมีขนาด 1.4 เมตร ซึ่งอาจส่งผลให้ต้นทุนค่าโลจิสติกส์สูงขึ้น

3. ระบบการติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์คอนเทนเนอร์ อาจจะเป็นเทคโนโลยีที่ไม่ทันสมัยในขนาด

4. ทางศุลกากรประเทศลาวมีการเรียกเก็บสินค้าผ่านแดนของไทยที่จะนำเข้าไปที่จีน

5. การขาดเจ้าภาพหรือหน่วยงานต้นสังกัดที่จะมารับผิดชอบในการปฏิบัติงานโครงการด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน

6. ความชัดเจนของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนลาว ในเรื่องการยินยอมให้รถขนส่งสินค้าจากประเทศไทยวิ่งผ่านสาธารณรัฐประชาชนลาว ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว

7. ประเทศไทยยังไม่มีเตรียมความพร้อมเรื่องสินค้าที่จะนำเข้าไปจำหน่ายยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายหลังจากการเปิดจุดผ่านแดนเส้นทาง R3a

8. ในช่วงเดือนเมษายนของทุกปี ท่าเรือเชียงของจะต้องมีการขุดร่องน้ำ เนื่องจากกระแสน้ำลดลงส่งผลให้เดินเรือลำบาก

5.2) ความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

1. ควรมีการกำหนดเขตผังเมืองในการพัฒนาที่ชัดเจน เพื่อที่จะจัดระเบียบผังเมืองในการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น ก่อนการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจภายหลังการเปิดใช้เส้นทางสะพานเชื่อมระหว่างประเทศ และเส้นทางคมนาคมเชื่อมระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศอื่นๆ
2. รัฐควรมีการสนับสนุนและส่งเสริมในเรื่องระบบขนส่งคอนเทนเนอร์และระบบรางให้มากยิ่งขึ้น เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งของผู้ประกอบการ
3. ควรตั้งหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในระบบโลจิสติกส์ให้มีราคาถูกลง หากแต่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการหรือผู้ประกอบการมากยิ่งขึ้น
4. ควรจัดให้มีการเจรจาตกลงกับทางการของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อย่างเป็นทางการเกี่ยวกับเงื่อนไขการผ่านแดนในด้านต่างๆ ก่อนที่จะมีการสร้างและเปิดใช้สะพานเชื่อมระหว่างประเทศ
5. รัฐบาลไทยควรเร่งผลักดันให้ทางศุลกากรของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ยกเลิกการเก็บค่าภาษีผ่านแดนในเส้นทางขนส่งเศรษฐกิจระหว่างประเทศ(R3a) ที่ผ่านพื้นที่แขวงต่างๆ
6. รัฐควรทำการศึกษาร่วมกับภาคเอกชน และกำหนดกลยุทธ์การค้า โดยดูว่ามีสินค้าอะไรที่จะสามารถนำเข้าไปขายยังจีนได้ เพื่ออำนวยความสะดวกประโยชน์ให้ประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นจากการเปิดจุดผ่านแดน รวมทั้งประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคระหว่าง จีน – ลาว - ไทย
7. ควรศึกษารูปแบบการนำพลังงานทดแทนและเทคโนโลยี มาใช้ในระบบบริการด้านโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผลแท้จริง

ตารางสรุปความเห็นและผลการดำเนินงานของรัฐบาล ต่อ ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์”

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
1. ควรกำหนดนโยบายให้ “การพัฒนา กระบวนการโลจิสติกส์” เป็นวาระ แห่งชาติ เพื่อให้การดำเนินนโยบายมี ความเป็นเอกภาพ และมีเจ้าภาพหลักใน การบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่าง ชัดเจนเป็นรูปธรรม	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- รัฐบาลได้กำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ โดยเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ครม. ได้มีมติเห็นชอบแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ.2550-2554 ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การปรับปรุง ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต 2) การเพิ่ม ประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ 3) การพัฒนาธุรกิจ โลจิสติกส์ 4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ 5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ - ต่อมาเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2550 ได้มีคำสั่งแต่งตั้ง คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ บริการของประเทศ (คปส.) ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับชาติที่มี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน - นอกจากนั้น ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550 เห็นชอบตามมติ คปส. ให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 4 คณะ ภายใต้ คปส. เพื่อบูรณาการงบประมาณและแผนงานในระดับ ประเด็นยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน รวมทั้งได้ระบุหน่วยงาน รับผิดชอบที่ชัดเจน ได้แก่ 1) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์อุตสาหกรรม (ก.อุตสาหกรรม) 2) คณะอนุกรรมการ พัฒนาโลจิสติกส์การค้า (ก.พาณิชย์) 3) คณะอนุกรรมการ	- ผลักดันให้เกิดผลในทาง ปฏิบัติ - ให้ สศช. ในฐานะฝ่าย เลขานุการ คปส. เป็น หน่วยงานกลางทำหน้าที่ ประสานคณะอนุกรรมการ ภายใต้ คปส. ทั้ง 4 คณะ เพื่อเร่งจัดทำแผนบูรณา การ งบประมาณด้าน โลจิสติกส์ สำหรับ ปีงบประมาณ 2552 ให้แล้วเสร็จทันตาม กระบวนการงบประมาณ	สศช. / ก.อุตสาหกรรม / ก.พาณิชย์ / ก.คลัง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
		พัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ เพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (ก.คลัง) และ 4) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ (สศช.)		
2. เร่งดำเนินการออกร่าง “พ.ร.บ.ส่งเสริม และพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์” ให้ เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- ก.พาณิชย์ โดยอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าอยู่ระหว่างหารือร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องยกร่างกฎหมายต่าง ๆ เช่น (ร่าง) พรบ.กำกับ ส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งคาดว่าจะร่างกฎหมายดังกล่าวจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2550 นอกจากนี้ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเตรียมการเพื่อแก้ไขกฎหมายตามโครงการพัฒนากฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์ - สศช. โดยการว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีอยู่ระหว่างปรับปรุงระบบข้อมูลบัญชีประชาชาติให้มีความครอบคลุมธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์	- เร่งรัดผลักดันการยกร่าง พ.ร.บ.เพื่อพิจารณาในคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้า ก่อนนำเสนอ คบส.	ก.พาณิชย์ / สศช.
3. ในแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ “การ พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์” ควร กำหนดประเด็นให้ครอบคลุมสาระสำคัญ ดังนี้				
3.1 การพัฒนาภายในประเทศ 1) เร่งพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความ สามารถในการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ โลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาระบบการ บริการให้ทันสมัย รวดเร็ว โดย	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- ก.เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (สทศ.) อยู่ระหว่างดำเนินโครงการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พ.ศ. 2550 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ และเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าประเภทต่างๆ จากสถานประกอบการทุกจังหวัด ทุกท้องที่ทั่วประเทศ ไม่น้อยกว่า	- กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบให้ชัดเจนและจัดทำโครงการพัฒนาการจัดเก็บข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน เพื่อเสนอขอ	สทศ. / สศช.

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
นำเทคโนโลยีที่มีอยู่มาพัฒนาให้ เกิดประโยชน์สูงสุดและสามารถ ปฏิบัติได้จริงอย่างเป็นรูปธรรม		16,808 สถานประกอบการต่อไตรมาส ซึ่งขณะนี้ สศช. ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่ต้นปี 2550 และอยู่ระหว่างการประมวลข้อมูลของไตรมาสที่ 3 ปี 2550 และปฏิบัติงานเก็บรวบรวมข้อมูลของไตรมาสที่ 4 ทั้งนี้ คาดว่ารายงานฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2551 - นอกจากนี้ กรม. ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ และให้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้ คบส. โดยมีรองเลขาธิการ สศช. เป็นประธานฯ ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชนเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ และมีสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ รับผิดชอบบูรณาการงานพัฒนาระบบฯ - ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการฯ ดังกล่าว ได้จัดการประชุมครั้งที่ 1/2550 ไปแล้วเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2550 ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบหลักการของแผนการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลพร้อมหน่วยงานรับผิดชอบตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ (สศช.) ได้นำเสนอ	งบประมาณประจำปี 2552 ซึ่งในปัจจุบันสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้รับเป็นหน่วยงานเจ้าภาพจัดทำโครงการพัฒนาการจัดเก็บข้อมูลของภาคเอกชน - สศช. จะจัดทำการจัดเก็บข้อมูลรายสินค้า (Commodity Flow Survey) ทุกๆ 5 ปี และเป็นการรวบรวมรายไตรมาส - พัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการจัดทำโครงการพัฒนาข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ ระดับ firm	
2) กำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาบุคลากรในกระบวนการของโลจิสติกส์ในทุกกระดับให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ทั้งนี้โดยอาศัยความ	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- ในปัจจุบัน ได้มีการร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกกระดับเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดโลจิสติกส์ ได้แก่ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน สนง.คณะกรรมการอาชีวศึกษา สศช. สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	- เร่งจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เป็นการต่อยอดจากแบบจำลองความต้องการบุคลากรด้าน	ก.แรงงาน / สนง. คณะกรรมการอาชีวศึกษา / สศช. / สรท. /

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานการณ์การดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงานต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ร่วมมือและประสานงานระหว่างสถาบันการศึกษา ผู้ชำนาญการ และผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ดำเนินการจริง		- นอกจากนี้ สศช. ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการจัดทำแบบจำลองประมาณความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Capacity Building Model) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จ และสามารถนำเสนอได้ทันการประชุม คบส. ครั้งที่ 2	โลจิสติกส์ของประเทศให้แล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2551	ภาควิชาการ
3) เร่งสนับสนุน และสร้างค่านิยมสนับสนุนการใช้บริการระบบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จากผู้ประกอบการคนไทย รวมทั้งการประชาสัมพันธ์สร้างกระแสสังคม และชี้แจงถึงประโยชน์ที่คนไทยและประเทศชาติจะได้รับในภาพรวมจากการที่คนไทยหันมาใช้บริการของคนไทยด้วยกันเอง	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- วันที่ 13-15 กรกฎาคม 2549 กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจัดงาน Thailand Logistics Fair 2006 เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยมีผู้เข้าร่วมจำนวน 132 บริษัท เป็นต่างประเทศ 10 ราย ภายในงานประกอบด้วยกิจกรรมพิเศษ อาทิ การจัดสัมมนาให้ความรู้การพัฒนา LSPs โดยวิทยากรชั้นนำจากในและต่างประเทศ การจัด B2B Business Matching เพื่อสร้างเครือข่าย Distribution Network เป็นต้น - ต่อมา เมื่อวันที่ 5-7 ตุลาคม 2549 กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ได้จัดงาน Thai-U.S. Logistics Fair and Symposium 2006 โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและสร้างความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ - เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (EXIM Bank) ได้เปิดให้สินเชื่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder และต่อมาได้ลงนามบันทึก	- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ จะต้องเร่งรัดเร่งรัดให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญของระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง	ก.พาณิชย์ / ก.ต่างประเทศ / ก.อุตสาหกรรม / EXIM Bank / สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย / สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
		ข้อตกลงความร่วมมือกับ TAFA และ TIFFA ซึ่งจะช่วยให้มี ต้นทุนที่ต่ำพอที่จะสู้กับบริษัทต่างชาติได้ - นอกจากนี้ ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์อุตสาหกรรมแล้วเสร็จ และได้ตั้งคณะกรรมการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ภายใต้ ซึ่งมีปลัดกระทรวง อุตสาหกรรม เป็นประธานฯ โดยมีคณะกรรมการ ประกอบด้วยผู้แทนที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน และมีสำนักโลจิสติกส์อุตสาหกรรม กรมอุตสาหกรรมพื้นฐาน และการเหมืองแร่ เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทำหน้าที่บูรณาการ งานพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม		
4) กำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่ จำเป็นต่อระบบโลจิสติกส์ให้ เพียงพอ โดยเฉพาะระบบขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Inter Modal Transport) เช่น การเชื่อมโยงระบบขนส่งทางราง กับระบบขนส่งทางถนน ระบบ การขนส่งทางอากาศ และระบบ การขนส่งทางน้ำให้สามารถเป็น การเชื่อมโยงทุกด้าน (Mode) เข้าด้วยกันเป็นโครงสร้างพื้นฐาน เดียวกัน รวมทั้งสามารถ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ไทยที่ ครม. มีมติเห็นชอบเมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ใน ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง และโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าประสงค์เพื่อมีระบบเครือข่ายและการ บริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่ง ถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่าง ภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการ เป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trades Hub) ของภูมิภาค อินโดจีน - ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนปฏิบัติการกระทรวงแล้ว เสร็จ ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่ม ประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถใช้เป็นทั้ง ตัวดัชนีชี้วัด และติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานได้	- อยู่ระหว่างเตรียมการ จัดตั้ง คณะกรรมการ พัฒนาระบบขนส่งและ โลจิสติกส์ ภายใต้ คบส. ให้เกิดการบูรณาการ ระหว่างหน่วยงานเพื่อ เพิ่มประสิทธิภาพระบบ ขนส่งและโลจิสติกส์ของ ประเทศ และให้เกิดการ เชื่อมโยงระบบขนส่งที่มี อยู่ในปัจจุบันให้เกิดการ ใช้ประโยชน์สูงสุด	ก.คมนาคม / สศท.

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
เป็นประเทศคู่ค้าในภูมิภาค		- นอกจากนี้ ในปัจจุบันได้มีผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2551 (ขบ.) โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน (สนข.) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (สนข.) โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Mode Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ (สนข.) เป็นต้น		
5) ตั้งหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในระบบโลจิสติกส์ให้มีราคาถูกลง อำนาจความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่าย และผู้ประกอบการมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- ปัจจุบัน สศช. เป็นหน่วยงานแกนกลางประสานการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม และในเรื่องของการปรับปรุงในแต่ละและระหว่างรูปแบบการขนส่งจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ขณะที่ในด้านการบริหารพลังงานทดแทน จะเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงพลังงาน - นอกจากนี้ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน อยู่ระหว่างดำเนินการฝึกอบรมบุคลากรเพื่อขยายผลการติดตั้งอุปกรณ์ NGV แก่ผู้สนใจเพิ่มขึ้น	- เร่งหาทางเลือกเพื่อลดการใช้พลังงานและมลภาวะ และ การขยายผลการใช้พลังงานทดแทน เช่น การขยายสถานีให้บริการ NGV การหาพลังงานทางเลือกอื่นๆ การเลือกใช้พาหนะที่ประหยัดพลังงาน เป็นต้น - กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเตรียมการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลกิจการ	สศช. / ก.พลังงาน / ก.แรงงาน / ก.คมนาคม

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
			ขนส่งแต่ละรูปแบบ ซึ่ง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน ปี 2554 (ขบ. ขน. ขอ. รฟท. สนข. และ สปค.)	
3.2 การพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้า หรือประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค 1) เร่งกำหนดยุทธศาสตร์และแผน กลยุทธ์ต่อการจัดการ ผลประโยชน์ของไทย ในการใช้ ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทาง คมนาคมเชื่อมโยงระบบ เศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน ทั้ง ทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก (เส้นทางแม่น้ำโขง เส้นทาง เศรษฐกิจ R3a สะพานเชื่อม ระหว่างประเทศ ฯลฯ) อย่าง เต็มที่และเร็วที่สุด เพื่อให้ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระบบ การขนส่งโลจิสติกส์ของเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่ ครม. มีมติเห็นชอบเมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าประสงค์เพื่อมีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน - ทั้งนี้ ภายใต้ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้มีการกำหนดกลยุทธ์ที่สอดคล้อง ได้แก่ 1) การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ 2) การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ และ 3) พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการ	- กระทรวงพาณิชย์ โดยคณะกรรมการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ การค้า อยู่ระหว่าง การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อ เร่งรัดการใช้ประโยชน์ จากถนนที่เชื่อมโยง ประเทศไทยและประเทศ เพื่อนบ้าน	ก.พาณิชย์ / ก.คมนาคม / สศช.

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
		ขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและ ระดับภูมิภาค		
2) เร่งเจรจาตกลงเงื่อนไขการผ่าน แดนในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการ สร้างมาตรฐานบริการด้าน ศุลกากร การขนส่ง ความ ปลอดภัย และการประกันภัย ระหว่างประเทศในภูมิภาค ร่วมกัน เพื่อก่อให้เกิดมาตรฐาน ตรงกันในการบริการด้าน โลจิสติกส์ และลดภาระให้แก่ ผู้ประกอบการ รวมทั้งการ ตรวจสอบมาตรฐานสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและ สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า กับประเทศ เพื่อนบ้านที่เป็นคู่ค้าสำคัญ	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2550 สำนักงานคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้ดำเนินโครงการ ส่งเสริมการประกันภัยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ครบวงจร ซึ่งเป็นการจัดสัมมนา/นิทรรศการ เรื่อง“ทำธุรกิจอย่างมั่นใจ ด้วยการประกันภัยครบวงจร” เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ/ บริการให้คำปรึกษา/แนะนำ การพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง กับการประกันภัย สามารถนำการประกันภัยมารองรับความ เสี่ยงภัยให้เหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงของธุรกิจ โดยมี ผู้เข้าร่วมการสัมมนา/นิทรรศการ ประมาณ 650 ราย - กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันแก่ผู้ขนส่งทางถนนระหว่าง ประเทศ	- หน่วยงานภาครัฐและ ภาคเอกชนร่วมมือ ดำเนินการสร้างความ เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ ภายใน Supply Chain โดยการจัดทำมาตรฐาน อุปกรณ์และมาตรฐานการ แลกเปลี่ยนข้อมูล - เร่งรัดผลักดันให้มีการ ออกร่าง พ.ร.บ. มาตรฐาน สินค้าเกษตร เพื่อให้มีการ กำหนดมาตรฐาน กระบวนการผลิตสินค้า เกษตรและอาหาร ให้ ชัดเจนและเหมาะสมตาม มาตรฐานสากล	สนง. คณะกรรมการ กำกับและ ส่งเสริมการ ประกอบธุรกิจ ประกันภัย / ก.คมนาคม / ก.เกษตรฯ
3) ควรจัดทำแผนการใช้ ประโยชน์โลจิสติกส์เพื่อการ ท่องเที่ยวระหว่างประเทศ โดยเฉพาะตามเส้นทางคมนาคม ทางน้ำและทางบกในประเทศ	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นเจ้าภาพรับผิดชอบจัดทำ แผนปฏิบัติการท่องเที่ยว - สศช. อยู่ระหว่างจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระดับจังหวัดซึ่งมุ่งเน้น การใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ทั้งในด้าน การลงทุน การค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยว	- ผลักดันให้จังหวัดและกลุ่ม จังหวัดมีการพัฒนาการ ท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อใช้ประโยชน์จาก	ก.ท่องเที่ยวฯ / สศช.

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
กลุ่มลุ่มน้ำโขง อาทิ การ ท่องเที่ยวธรรมชาติลุ่มน้ำโขง ฯลฯ			ระบบโลจิสติกส์ที่มีอยู่	
4) เร่งรัดในการพัฒนาศูนย์กลาง ระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub) อาทิ การสร้างท่าเรือ ศูนย์ กระจายสินค้า สะพานมิตรภาพ ไทย – ลาวที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย จังหวัด มุกดาหาร และจังหวัดนครพนม เป็นต้น และควรต้องดำเนินการ ไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้เกิดการ ต่อเนื่องทั้งระบบ รวมทั้งสร้าง ความมั่นใจให้กับภาคเอกชนที่ เกี่ยวข้อง	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- ในปัจจุบันได้มีผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ โครงการ ศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมือง หลักและจังหวัดชายแดน (ขบ.) และ โครงการศึกษา ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน (สนข.) เป็นต้น	- เร่งพิจารณาผลการศึกษา เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้ง ให้มีการบูรณาการ ระหว่างหน่วยงาน ทั้ง ภาครัฐและเอกชนใน ระดับพื้นที่ - เร่งสนับสนุนและส่งเสริม ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน	ก.คมนาคม / ก.มหาดไทย / องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น
4. ควรจัดตั้งองค์กรหรือสถาบันหรือคณะ กรรมการบริหารในระดับชาติอย่างถาวร เพื่อรับผิดชอบดูแลการดำเนินการพัฒนา กระบวนการโลจิสติกส์ทั้งระบบอย่างครบ วงจรและต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกด้านการค้า สร้างการบูรณาการ และเชื่อมโยงการดำเนินงานทุกระดับ และสร้างรูปแบบกลไกการขับเคลื่อนที่มี	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- ปัจจุบันมีการตั้งองค์กรระดับชาติ คือ คณะกรรมการพัฒนา ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีผู้แทนภาคเอกชนทั้งที่ เป็นผู้ให้บริการและผู้ให้บริการเข้าร่วมเป็นกรรมการ และร่วม ในระดับอนุกรรมการภายใต้ คบส.ด้วย - มีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติเป็นฝ่ายเลขานุการ และรับผิดชอบประสานงานขับเคลื่อน ในภาพรวม	- ให้มีการออกระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อรองรับสถานภาพ คณะกรรมการพัฒนา ระบบการบริหารจัดการ ขนส่งสินค้าและบริการ ของประเทศ (คบส.) ให้มี ความต่อเนื่องเมื่อมีรัฐบาล	สศช. / ก.อุตสาหกรรม / ก.พาณิชย์ / ก.คลัง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานการณ์การดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
ประสิทธิภาพรวดเร็ว มีความคล่องตัวสูง ทั้งนี้ต้องมียุทธศาสตร์ประกอบทั้งภาครัฐและ ภาคเอกชนในระบบโครงสร้างการบริการ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานและมี คณะกรรมการบริหารเป็นตัวกำหนด นโยบาย ซึ่งองค์ประกอบของ คณะกรรมการบริหารต้องเป็น 3 ฝ่าย หรือไตรภาคี ดังนี้ 1) ภาคเอกชนที่เป็น ผู้ให้บริการ 2) ภาคเอกชนที่เป็น ผู้ให้บริการ 3) ภาครัฐที่เป็นผู้สนับสนุน และสถาบันการศึกษาที่เป็นฝ่ายวิชาการ ทั้งนี้ ให้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำ ยุทธศาสตร์ทั้งระดับมหภาคและจุลภาค		- โดยการทำงานมีการหารือ และประสานกับหน่วยงานวิจัยและ ฝ่ายวิชาการตามมหาวิทยาลัยทั้งภาครัฐและเอกชนอย่าง ใกล้ชิด	ชุดใหม่เข้ามาบริหาร ประเทศ - เร่งจัดการประชุม คณะกรรมการฯ ที่รับผิดชอบในแต่ละ ประเด็นยุทธศาสตร์ เพื่อ เตรียมประเด็นนำเสนอใน การประชุม คบส. ครั้งที่ 2	
5. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทุก ภาคส่วน และผู้ประกอบการภาคเอกชน ต้องถือปฏิบัติตามแผนแม่บท “การพัฒนา กระบวนการโลจิสติกส์” โดยเคร่งครัด รวมทั้งมีการตั้งระบบงบประมาณ สนับสนุนการปฏิบัติตามแผนดังกล่าว และกำหนดตารางเวลาการประสานงาน และตรวจติดตามการดำเนินงานตามแผน เพื่อให้การพัฒนาเกิดประสิทธิภาพ และ ประสิทธิผลสูงสุด	มีความ สอดคล้อง กับนโยบาย	- ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 เห็นชอบแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 และให้จัดตั้ง คบส. ซึ่งทำหน้าที่เป็นกลไกหลักใน การบูรณาการและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม	- จัดทำแผนบูรณาการ งบประมาณด้านโลจิสติกส์ ประจำปี 2552 ที่มีความ สมบูรณ์ โดยระบุผลผลิต และผลลัพธ์ที่คาดว่าจะ ได้รับ ตลอดจนจรรยาบรรณ แผนปฏิบัติการที่ชัดเจน	สศช. / สกป.

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานการณ์การดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงานต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเร่งออกมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดย่อมของไทย (SMEs) อย่างจริงจัง อาทิ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การเข้าถึงแหล่งทุน โอกาสในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเร่งส่งเสริมการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ และการพัฒนาทุกมิติอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยอยู่รอดและแข่งขันได้	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- วันที่ 13-15 กรกฎาคม 2549 กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจัดงาน Thailand Logistics Fair 2006 เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยมีผู้เข้าร่วมจำนวน 132 บริษัท เป็นต่างประเทศ 10 ราย ภายในงานประกอบด้วยกิจกรรมพิเศษ อาทิ การจัดสัมมนาให้ความรู้การพัฒนา LSPs โดยวิทยากรชั้นนำจากในและต่างประเทศ การจัด B2B Business Matching เพื่อสร้างเครือข่าย Distribution Network - ต่อมา เมื่อวันที่ 5-7 ตุลาคม 2549 กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ได้จัดงาน Thai-U.S. Logistics Fair and Symposium 2006 โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและสร้างความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ - เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (EXIM Bank) ได้เปิดให้สินเชื่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder และต่อมาได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับ TAFA และ TIFFA ซึ่งจะช่วยให้มีต้นทุนที่ต่ำพอที่จะสู้กับบริษัทต่างชาติได้ - นอกจากนี้ ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม แล้วเสร็จ และได้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ภายใต้ ซึ่งมีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานฯ โดยมีคณะกรรมการประกอบด้วยผู้แทนที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน	- ให้ BOI กำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนพัฒนา Logistics Park ในบริเวณใกล้เคียงประตูการค้าและนิคมหรือเขตอุตสาหกรรม	ก.พาณิชย์ / ก.ต่างประเทศ / EXIM Bank / ก.อุตสาหกรรม

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานการณ์การดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงานต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		และมีสำนักโลจิสติกส์อุตสาหกรรม กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทำหน้าที่บูรณาการงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม		
7. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการและธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประกอบการคนไทยและสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ รวมทั้งรับรองสถานะของผู้ประกอบการในกระบวนการและธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งระบบ	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- กระทรวงพาณิชย์ โดยอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าอยู่ระหว่างหารือร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องยกย่องกฎหมายต่างๆ เช่น (ร่าง) พรบ.ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน ธ.ค. 2550 นอกจากนี้ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศอยู่ระหว่างดำเนินโครงการพัฒนากฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์ - สศช. ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ดำเนินการปรับปรุงระบบข้อมูลบัญชีประชาชาติให้มีความครอบคลุมธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์	- เร่งรัดผลักดันการยกย่องพร.บ.เพื่อพิจารณาในคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้า ก่อนนำเสนอ คบส.	ก.พาณิชย์ / สศช.
8. สำหรับจังหวัดชายแดนของไทยที่มีจุดเชื่อมต่อการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำ ต้องเร่งรัดวางผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นให้มีความสามารถในการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub) เพิ่มประโยชน์ของการพัฒนาจังหวัดและแผนงานโลจิสติกส์ของชาติร่วมกัน	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- กรมโยธาธิการและผังเมืองอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อผังเมืองรวม เพื่อวางผังเมืองเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้ง การวางตำแหน่งของ ICD, CY, Truck Terminal โดยการใช้ระบบ GPRS ในการกำหนดผังเมือง ซึ่งที่ดำเนินการแล้วเสร็จคือ จังหวัดสุรินทร์ - ในปัจจุบันได้มีผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน (ขบ.) โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน (สนข.) เป็นต้น	- ให้มีการประสานกันระหว่างหน่วยงานพัฒนาในพื้นที่ / ท้องถิ่น และ ก.พาณิชย์ที่ต้องการใช้ประโยชน์จากถนนที่เชื่อมโยงประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน	ก.มหาดไทย / ก.คมนาคม

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานการณ์การดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงานต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
9. ในอนาคตจะมีปัญหาเรื่องเชื้อเพลิงจากน้ำมันดิบจะมีราคาสูงขึ้นมีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์อย่างรุนแรง รัฐบาลจึงควรพัฒนาการใช้ระบบรางเป็นหลักโดยเร็วและใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน เนื่องจากจะมีต้นทุนการขนส่งเพียงครึ่งหนึ่งของการขนส่งทางถนน	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และ สศช. ได้ร่วมหารือกับผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้บริการระบบรางเพื่อดำเนินโครงการนำร่องเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ทางราง โดยได้เริ่ม 2 เส้นทางนำร่อง ได้แก่ เส้นทาง ขอนแก่น – โคราซ – แหลมฉบ้ง และเส้นทาง นครสวรรค์ – แหลมฉบ้ง - การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างนำเสนอโครงการจัดหาหัวรถจักร 20 คัน และรถโบกี้บรรทุกสินค้า 308 คัน ต่อคณะกรรมการรถไฟ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ใน ปี 2552 สำหรับในส่วนของการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วง ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบ้ง ที่ได้ขออนุมัติขยายวงเงินลงทุนนั้น ครม. ได้มีมติเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 22 พ.ค. 2550 ที่ผ่านมา และอยู่ระหว่างดำเนินการเปิดประมูล - รฟท. ได้ดำเนินการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อ (node) ในจุดยุทธศาสตร์สำคัญของแต่ละภูมิภาคแล้วเสร็จทั้งสิ้น 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟติลาอาสน์ จังหวัดอุดรธานี สถานีรถไฟกุดจิก จังหวัดนครราชสีมา สถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่น และสถานีรถไฟทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	- เร่งพิจารณาความเหมาะสมเพื่อการสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในการจัดหาหัวรถจักรและแคร่เอง และให้ รฟท. บริหารจัดการการเดินรถไฟ ซึ่งในปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเป็นไปได้ในด้านกฎหมาย - สนับสนุนให้ รฟท. เร่งรัดการจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า พนักงานขับรถ และเตรียมความพร้อมเรื่องการซ่อมบำรุง - ให้ รฟท. บริหารขบวนรถขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มเที่ยวให้บริการที่สถานีขนส่งหลักในแต่ละภูมิภาค (นครสวรรค์ ขอนแก่น นครราชสีมา สุรินทร์ และ สุราษฎร์ธานี) และเร่งผลิตพนักงานเดินรถไฟให้เพียงพอต่อความต้องการ	ก.คมนาคม / ก.อุตสาหกรรม / ก.พาณิชย์ / สศช.

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานการณ์การดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงานต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
			ที่เพิ่มขึ้น - ปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รพท. โดยให้มีการทำสัญญาระยะยาวกับภาคธุรกิจ มีระบบราคาที่ยืดหยุ่น และกำหนดให้มีเป้าหมายการให้บริการที่ชัดเจนต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยให้จัดทำแผนระยะยาวเพื่อการฟื้นฟูกิจการรถไฟที่มีความชัดเจนและต่อเนื่อง	
10. เร่งดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การพัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-logistics) และการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารได้ผูกพันงบประมาณปี 2549 จำนวน 263 ล้านบาท มาในปี 2550 เพื่อดำเนินงานพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ ภาคการขนส่งเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (Integrated Single- Window e-Logistics) ซึ่งอยู่ระหว่างการนำส่งผลการศึกษา Business Model ของการดำเนินโครงการดังกล่าว และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน พ.ย. 2550 - นอกจากนี้ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานข้อมูล และแบบจำลองข้อมูล สำหรับระบบการเชื่อมโยงข้อมูลเครือข่ายข้อมูลภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้ากับผู้นำเข้า	- จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ เพื่อพิจารณา Business Model ซึ่งรวมถึงการลงทุนและการบริหารงานของระบบ SWeL	ก.เทคโนโลยีฯ / ก.คลัง

ความเห็นและข้อเสนอแนะของ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สถานภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
		ส่งออก และโลจิสติกส์ (Data Harmonization and Data Modeling for Single Window e-Logistics) (9.85 ล้านบาท) โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จใน ก.ค. 2551 - กรมศุลกากร อยู่ระหว่างดำเนินโครงการพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการนำเข้า-ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบของกรมศุลกากรกับระบบกลาง เพื่อจัดทำแผนและภาพรวมของกรอบการพัฒนา Nation Single Window (NSW) และ ASEAN Single Window (ASW) และรวบรวมข้อมูลที่มีความต้องการใช้งานร่วมกัน - มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ แล้วเสร็จ และได้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ภายใต้ คบส. ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลัง เป็นประธานฯ โดยมีคณะกรรมการประกอบด้วยผู้แทนที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐ และภาคเอกชน และมีสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทำหน้าที่บูรณาการงานพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์		
11. สนับสนุนการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระบบมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ แล้วเสร็จ และได้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้ ซึ่งมีรองเลขาธิการ สศช. เป็นประธานฯ ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชน	- พัฒนาข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้สมบูรณ์ ถูกต้อง แม่นยำที่ใช้ข้อมูลจากการสำรวจ	สศช. / สศช.

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ความเห็น	สภาพการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน	แนวทางการดำเนินงานต่อไปในอนาคต	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		เข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ และมีสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ รับผิดชอบเพื่อบูรณาการงานพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ	- พัฒนาตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของแต่ละอุตสาหกรรม - พัฒนาระบบข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับ firm	
12. เพื่อให้เกิดการนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเห็นควรกำหนดแผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินการงบประมาณและตัวชี้วัดผลการดำเนินงานรองรับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจนด้วย	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีการกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัด เพื่อเป็นกรอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปจัดทำแผนปฏิบัติการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินการ และงบประมาณที่ชัดเจน	- อยู่ระหว่างดำเนินการตามที่เสนอ	สศช.
13. ควรเตรียมความพร้อมโดยการศึกษาและกำหนดทิศทางแผนงานในการเจรจาการค้าหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในเวทีระดับต่างๆ เกี่ยวกับประเด็นความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ ทั้งผลได้ผลเสียรูปแบบที่เหมาะสม ทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ เพื่อปกป้องธุรกิจและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยให้ได้ประโยชน์สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้	มีความสอดคล้องกับนโยบาย	- ปัจจุบัน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านขนส่ง ระบบศุลกากรข้ามแดน การขนส่งผ่านแดน เอกสารการค้า รับผิดชอบอยู่แล้ว ทั้งนี้ ก.พาณิชย์ยังอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดเสรีธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ไว้เป็นการเฉพาะ - นอกจากนี้ ในรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน (2550) มาตรา 190 ได้ระบุรายละเอียดของกระบวนการเจรจาการค้าหรือข้อตกลงระหว่างประเทศไว้อย่างชัดเจน และมีผลบังคับใช้แล้ว	- อยู่ระหว่างการหามาตรการที่จะบูรณาการการเจรจาและความร่วมมือในด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเอกภาพ	ก.คมนาคม / ก.คลัง / ก.พาณิชย์

รายงานการประชุมหรือเพื่อจัดทำความเห็นต่อข้อเสนอแนะ
ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน
ของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์

วันศุกร์ที่ 23 พฤศจิกายน 2550 เวลา 9.30 – 12.00 น.

ณ ห้องประชุมเดช สนิทวงศ์ อาคาร 1 ชั้น 3

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้เข้าร่วมประชุม

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| 1. นายสุวัฒน์ วาณิสบุตร | ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน |
| 2. นายสุริยนต์ วิทยกิจจานุกิจ | ผู้อำนวยการส่วนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ |
| 3. นายสุปรีย์ เทียนทำนูล | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. |
| 4. นายสุกิตต์ ศิวนันท์สกุล | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 3 |

สำนักงบประมาณ

- | | |
|------------------------|--------------------------------------|
| 5. นายสนั่น สุทธินันท์ | ผู้อำนวยการส่วนงบประมาณกระทรวงคมนาคม |
|------------------------|--------------------------------------|

กรมศุลกากร

- | | |
|-----------------------------|--|
| 6. นายเจษฎา อริยจักรกุล | ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร |
| 7. นายสินมหัต เกียรติจันทน์ | ผู้อำนวยการกลุ่มแผนงานและมาตรฐาน |

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

- | | |
|---------------------|-----------------------------|
| 8. นางศรกานต์ พลมณี | ผู้อำนวยการกองสนเทศเศรษฐกิจ |
|---------------------|-----------------------------|

กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 9. นายเมฆ สุวรรณตรา | เจ้าหน้าที่การทูต 5 |
|---------------------|---------------------|

สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม

10. นายจุฬา สุขมานพ หัวหน้ากลุ่มงานพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

11. นางสาวดวงดาว เจริญผล เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8ว.

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

12. นายวีระ ภูมิปัญญาวงศ์ นักวิชาการขนส่ง 7ว.

กรมการขนส่งทางบก

13. นางสาวนงลักษณ์ วงศ์สุขศิริเดชา ผู้อำนวยการกลุ่มการขนส่งระหว่างประเทศ

14. นางสาวสิริรัตน์ วีรวิศาล ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบขนส่ง

15. นางสาวรัชณี ศรีชัยตัน นักวิชาการขนส่ง 5

กรมการขนส่งทางอากาศ

16. นางสาวศรัญญา กุลชัยวัฒนะ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

17. นางสาวมาลี เอื้อภารดร ผู้อำนวยการกลุ่มวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจรทางน้ำ

18. นางสาวสันตินันท์ ฝึกฝน เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 4

การรถไฟแห่งประเทศไทย

19. นายวิโรจน์ เจริญพงศ์พันธ์ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

20. นายเอกประพันธ์ อักษรพันธ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7ว.

กรมการค้าต่างประเทศ

21. นายสนั่น หาญสิทธิไพศาล นักวิชาการพาณิชย์ 8ว

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

22. นางสาวธารีรา ไตรนรพงศ์ นักวิชาการพาณิชย์ 4

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

23. นางสาววราพร อนุวงศ์วรเวทย์ นักวิชาการพาณิชย์ 8ว

กรมส่งเสริมการค้าส่งออก

24. นางกัญญา อมรธีระกุล ผู้อำนวยการสำนักโลจิสติกส์การค้า

25. นายจักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา นักวิชาการพาณิชย์ 8ว

26. นางสาวปิยรัตน์ โสรัตน์ เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

กรมโยธาธิการและผังเมือง

27. นางสาวศันสนีย์ ศิลป์เบญจพร ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน

28. พันโทหญิงณัฐธิดา เกิดโสภา นักวิชาการฝีมืออาชีพ 8ว.

กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่

29. นายนคร ศรีมงคล วิศวกรเหมืองแร่ 8 วช.

สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

30. นางอมรรณ มาสำราญ ผู้อำนวยการฝ่ายยุทธศาสตร์ SME รายพื้นที่/รายสาขา

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

31. นางภรณ์ สีนุดพงษ์ ประธานคณะทำงานเศรษฐกิจภาคบริการ

32. นายกิตติเดช สุตระสุนทร คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน

33. ว่าที่ร้อยตรี ธเนศร์ โสรัตน์ ที่ปรึกษาคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน

34. นางสาวจุฑามาศ กุลรัตน์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7ว

สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

35. นายเกริกกล้า สนธิมาศ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

36. นายชุมพล สายเชื้อ สมาชิกสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

เริ่มประชุมเวลา 9.30 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องประธานฯ แจ้งที่ประชุมทราบ
ไม่มี

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 2.1 คำสั่งรองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต บัวเนียมราษฎร์) ปฏิบัติราชการแทน
นายกรัฐมนตรี

1) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือที่ นร 0506 / 20609 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2550 เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์

2) รองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต บัวเนียมราษฎร์) สั่งและปฏิบัติราชการแทน นายกรัฐมนตรี มอบหมายให้ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) เป็นหน่วยงานหลักพิจารณาร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการ เสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

3) สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ จึงได้ดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินงานต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อหารือ

ระเบียบวาระที่ 3.1 ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์

ผลการพิจารณา

ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่องยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง 13 ข้อ ซึ่งที่ประชุมได้มีการอภิปรายกันอย่างกว้างขวาง สามารถสรุปสาระสำคัญ ความเห็น และมติที่ประชุม ได้ดังนี้

1) ควรกำหนดนโยบายให้ “การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์” เป็นวาระแห่งชาติ เพื่อให้การดำเนินนโยบายมีความเป็นเอกภาพ และมีเจ้าภาพหลักในการบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม

ความเห็นที่ประชุม: รัฐบาลได้กำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ โดยเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ครม. ได้มีมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต 2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ 3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ 4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ 5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2550 สำนักนายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับชาติที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และได้แต่งตั้งคณะกรรมการ 4 คณะ ภายใต้ คปส. เพื่อบูรณาการงบประมาณและแผนงานในระดับประเด็นยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน รวมทั้งได้ระบุหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้ดำเนินการแล้ว

2) เร่งดำเนินการออกร่าง “พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์” ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ความเห็นที่ประชุม: กระทรวงพาณิชย์โดยอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การค้าอยู่ระหว่างหารือร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องยกร่างกฎหมายต่างๆ เช่น (ร่าง) พรบ. กำกับส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อเป็นพื้นฐานสำหรับการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยในอนาคต ทั้งนี้ คาดว่าร่างเบื้องต้นของกฎหมายดังกล่าวจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2550 นอกจากนี้ ได้มีการเตรียมการเพื่อแก้ไขกฎหมายตามโครงการพัฒนากฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

3) ในแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์” ควรกำหนดประเด็นให้ครอบคลุมสาระสำคัญ ดังนี้

3.1) การพัฒนาภายในประเทศ

3.1.1) เร่งพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความสามารถในการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาระบบการบริการให้ทันสมัย รวดเร็ว โดยนำเทคโนโลยีที่มีอยู่มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสามารถปฏิบัติได้จริงอย่างเป็นรูปธรรม

ความเห็นที่ประชุม: ครม. ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ และให้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้ คปส. โดยมีรองเลขาธิการ สศช. เป็นประธานฯ ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชน เข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ และมีสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ รับผิดชอบบูรณาการงานพัฒนาระบบฯ ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการฯ ดังกล่าว ได้จัดการประชุมครั้งที่

1/2550 ไปแล้วเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2550 ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบหลักการของแผนการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลพร้อมหน่วยงานรับผิดชอบตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ (สศช.) ได้นำเสนอ

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง

3.1.2) กำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาบุคลากรในกระบวนการของโลจิสติกส์ในทุกระดับให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ทั้งนี้โดยอาศัยความร่วมมือและประสานงานระหว่างสถาบันการศึกษา ผู้ชำนาญการ และผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ดำเนินการจริง

ความเห็นที่ประชุม: ปัจจุบันได้มีการร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ เพื่อดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกระดับเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดโลจิสติกส์ ได้แก่ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน สนง.คณะกรรมการอาชีวศึกษา สศช. สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ สศช. ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการจัดทำแบบจำลองประมาณความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Capacity Building Model) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จ และสามารถนำเสนอได้ในการประชุม คบส. ครั้งต่อไป

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

3.1.3) เร่งสนับสนุน และสร้างค่านิยมสนับสนุนการใช้บริการระบบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จากผู้ประกอบการคนไทย รวมทั้งการประชาสัมพันธ์สร้างกระแสสังคม และชี้แจงถึงประโยชน์ที่คนไทยและประเทศชาติจะได้รับในภาพรวมจากการที่คนไทยหันมาใช้บริการของคนไทยด้วยกันเอง

ความเห็นที่ประชุม: ปัจจุบันมีการดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ เพื่อสร้างความตระหนักแก่ผู้ประกอบการคนไทยถึงความสำคัญและความจำเป็นของการมีการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ดี ได้แก่ การจัดงาน Thailand Logistics Fair 2006 เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยกรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เมื่อวันที่ 13-15 กรกฎาคม 2549 การจัดงาน Thai-U.S. Logistics Fair and Symposium 2006 โดยกระทรวงการต่างประเทศ ร่วมกับสมาคมโลจิสติกส์ไทย ในวันที่ 5-7 ตุลาคม 2549 และการที่ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (EXIM Bank) ได้เปิดให้สินเชื่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 เป็นต้น

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง

3.1.4) กำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอ โดยเฉพาะระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Inter Modal Transport) เช่น การเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางกับระบบขนส่งทางถนน ระบบการขนส่งทางอากาศ และระบบการขนส่งทางน้ำให้สามารถเป็นการเชื่อมโยงทุกด้าน (Mode) เข้าด้วยกันเป็นโครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นประเทศคู่ค้าในภูมิภาค

ความเห็นที่ประชุม: ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ ครม. มีมติเห็นชอบเมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ได้มีรายละเอียดของยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าประสงค์เพื่อมีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาค และระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trades Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

3.1.5) ตั้งหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในระบบโลจิสติกส์ให้มีราคาถูกลง อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่าย และผู้ประกอบการมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

ความเห็นที่ประชุม: โดยในปัจจุบัน สศช. เป็นหน่วยงานแกนกลางประสานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม และในเรื่องของการปรับปรุงในแต่ละรูปแบบและระหว่างรูปแบบการขนส่งจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ในขณะที่ด้านการบริหารพลังงานทดแทนจะเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงพลังงาน

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้ดำเนินการแล้ว

3.2) การพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าหรือประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค

3.2.1) เร่งกำหนดยุทธศาสตร์และแผนกลยุทธ์ต่อการจัดการผลประโยชน์ของไทย ในการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคร่วมกัน ทั้งทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก (เส้นทางแม่น้ำโขง เส้นทางเศรษฐกิจ R3a สะพานเชื่อมระหว่างประเทศ ฯลฯ) อย่างเต็มที่และเร็วที่สุด เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระบบการขนส่งโลจิสติกส์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ความเห็นที่ประชุม: โดยภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่ ครม. มีมติเห็นชอบเมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2550 ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าประสงค์เพื่อมีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาค

และระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ได้กำหนดกลยุทธ์ที่สำคัญและสอดคล้องกัน ได้แก่ 1) การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ 2) การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ และ 3) พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

3.2.2) เร่งเจรจาตกลงเงื่อนไขการผ่านแดนในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะการสร้างมาตรฐานบริการด้านศุลกากร การขนส่ง ความปลอดภัย และการประกันภัยระหว่างประเทศในภูมิภาคร่วมกัน เพื่อก่อให้เกิดมาตรฐานตรงกันในการบริการด้านโลจิสติกส์ และลดภาระให้แก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่ค้าสำคัญ

ความเห็นที่ประชุม: สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้ดำเนินโครงการส่งเสริมการประกันภัยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ครบวงจร เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ/บริการให้คำปรึกษา/แนะนำการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันแก่ผู้ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

3.2.3) ควรจัดทำแผนการใช้ประโยชน์โลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ โดยเฉพาะตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำและทางบกในประเทศกลุ่มลุ่มน้ำโขง อาทิ การท่องเที่ยวธรรมชาติลุ่มน้ำโขง ฯลฯ

ความเห็นที่ประชุม: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นเจ้าภาพรับผิดชอบจัดทำแผนปฏิบัติการท่องเที่ยว และ สศท. อยู่ระหว่างจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระดับจังหวัดซึ่งมุ่งเน้นการใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ทั้งในด้านการลงทุน การค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยว

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

3.2.4) เร่งรัดในการพัฒนาศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub) อาทิ การสร้างท่าเรือ ศูนย์กระจายสินค้า สะพานมิตรภาพไทย – ลาวที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม เป็นต้น และควรต้องดำเนินการไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้เกิดการต่อเนื่องทั้งระบบ รวมทั้งสร้างความมั่นใจให้กับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

ความเห็นที่ประชุม: ในปัจจุบันได้มีผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน และโครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน เป็นต้น

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง

4) ควรจัดตั้งองค์กรหรือสถาบันหรือคณะกรรมการบริหารในระดับชาติอย่างถาวร เพื่อรับผิดชอบดูแลการดำเนินการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ทั้งระบบอย่างครบวงจรและต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า สร้างการบูรณาการและเชื่อมโยงการดำเนินงานทุกระดับ และสร้างรูปแบบกลไกการขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพรวดเร็ว มีความคล่องตัวสูง ทั้งนี้ต้องมีองค์ประกอบทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในระบบโครงสร้างการบริการ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานและมีคณะกรรมการบริหารเป็นตัวกำหนดนโยบาย ซึ่งองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารต้องเป็น 3 ฝ่าย หรือไตรภาคี ดังนี้ 1) ภาคเอกชนที่เป็นผู้ใช้บริการ 2) ภาคเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการ 3) ภาครัฐที่เป็นผู้สนับสนุน และสถาบันการศึกษาที่เป็นฝ่ายวิชาการ ทั้งนี้ ให้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำยุทธศาสตร์ทั้งระดับมหภาคและจุลภาค

ความเห็นที่ประชุม: ปัจจุบันมีการตั้งองค์กรที่เป็นกลไกระดับชาติ คือ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีผู้แทนภาคเอกชนทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการเข้าร่วมเป็นกรรมการ ปัจจุบันมีการตั้งองค์กรระดับชาติ คือ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีผู้แทนภาคเอกชนทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการเข้าร่วมเป็นกรรมการ ซึ่งมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นฝ่ายเลขานุการ และรับผิดชอบประสานงานขับเคลื่อนในภาพรวม

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้เป็นเรื่องที่มีความสำคัญสูง จึงเห็นควรเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการอย่างต่อเนื่องในรัฐบาลชุดต่อไป

5) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทุกภาคส่วน และผู้ประกอบการภาคเอกชนต้องถือปฏิบัติตามแผนแม่บท “การพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์” โดยเคร่งครัด รวมทั้งมีการตั้งระบบงบประมาณสนับสนุนการปฏิบัติตามแผนดังกล่าว และกำหนดตารางเวลาการประสานงานและตรวจติดตามการดำเนินงานตามแผน เพื่อให้การพัฒนาเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

ความเห็นที่ประชุม: ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 และให้จัดตั้ง คบส. ซึ่งทำหน้าที่เป็นกลไกหลักในการบูรณาการและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้ดำเนินการแล้ว

6) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเร่งออกมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดย่อมของไทย (SMEs) อย่างจริงจัง อาทิ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การเข้าถึงแหล่งทุน โอกาสในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเร่งส่งเสริมการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ และการพัฒนาทุกมิติอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยอยู่รอดและแข่งขันได้

ความเห็นที่ประชุม: ปัจจุบันได้มีการดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการ เพื่อสร้างความตระหนักแก่ผู้ประกอบการคนไทยถึงความสำคัญและความจำเป็นของการจัดการโลจิสติกส์ที่ดี ได้แก่ การจัดงาน Thailand Logistics Fair 2006 เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยกรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เมื่อวันที่ 13-15 กรกฎาคม 2549 การจัดงาน Thai-U.S. Logistics Fair and Symposium 2006 โดยกระทรวงการต่างประเทศ ร่วมกับสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ในวันที่ 5-7 ตุลาคม 2549 และการที่ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (EXIM Bank) ได้เปิดให้สินเชื่อกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 เป็นต้น

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและจะดำเนินการตามข้อเสนออย่างต่อเนื่องต่อไป

7) ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการและธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประกอบการคนไทยและสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ รวมทั้งรับรองสถานะของผู้ประกอบการในกระบวนการและธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งระบบ

ความเห็นที่ประชุม: กระทรวงพาณิชย์โดยอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าอยู่ระหว่างหารือร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องยกร่างกฎหมายต่าง ๆ เช่น (ร่าง) พรบ.กำกับส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อเป็นพื้นฐานสำหรับการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยในอนาคต ทั้งนี้ คาดว่าร่างเบื้องต้นของกฎหมายดังกล่าวจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2550 นอกจากนี้ ได้มีการเตรียมการเพื่อแก้ไขกฎหมายตามโครงการพัฒนากฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

8) สำหรับจังหวัดชายแดนของไทยที่มีจุดเชื่อมต่อการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำ ต้องเร่งรัดวางผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นให้มีความสามารถ

ในการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ (Logistic Hub) เพิ่มประโยชน์ของการพัฒนาจังหวัด และแผนงานโลจิสติกส์ของชาติร่วมกัน

ความเห็นที่ประชุม: กรมโยธาธิการและผังเมืองอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อผังเมืองรวม เพื่อวางผังเมืองเชื่อมโยงกับการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้ง การวางตำแหน่งของ ICD, CY, Truck Terminal โดยการใช้ระบบ GPRS ในการกำหนดผังเมือง นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้ง สถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน เป็นต้น

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง

9) ในอนาคตจะมีปัญหาเรื่องเชื้อเพลิงจากน้ำมันดิบจะมีราคาสูงขึ้นมีผลกระทบ ต่อระบบโลจิสติกส์อย่างรุนแรง รัฐบาลจึงควรพัฒนาการใช้ระบบรางเป็นหลักโดยเร็วและใช้พลังงาน ไฟฟ้าเป็นตัวขับเคลื่อน เนื่องจากจะมีต้นทุนการขนส่งเพียงครึ่งหนึ่งของการขนส่งทางถนน

ความเห็นที่ประชุม: กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวง พาณิชย และ สศช. ได้ร่วมหารือกับผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้บริการระบบรางเพื่อดำเนินโครงการนำร่อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางราง โดยได้เริ่ม 2 เส้นทางนำร่อง ได้แก่ เส้นทาง ขอนแก่น – โคโราช – แหลมฉบัง และเส้นทาง นครสวรรค์ – แหลมฉบัง นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างนำเสนอโครงการจัดหาหัวรถจักร 20 คัน และรถโบกี้บรรทุกสินค้า 308 คัน ต่อ คณะกรรมการ รถไฟ และสำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วง ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง นั้น กรม. ได้มีมติเห็นชอบแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการเปิดประมูล

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง

10) เร่งดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การพัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-logistics) และการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า

ความเห็นที่ประชุม: มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่าย ข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ แล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก คบส. แล้ว ทั้งนี้ ต่อมาได้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ เพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ภายใต้ คบส. ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลัง เป็นประธานฯ โดยมี คณะอนุกรรมการประกอบด้วยผู้แทนที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน และมีสำนักเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทำหน้าที่บูรณาการงานพัฒนาระบบ เชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง ขณะนี้ได้มีการเร่งรัดดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

11) สนับสนุนการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระบบมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ความเห็นที่ประชุม: มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ แล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก คบส. แล้ว ทั้งนี้ ต่อมาได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้ ซึ่งมีรองเลขาธิการ สศช. เป็นประธานฯ ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชนเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ และมีสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ รับผิดชอบเพื่อบูรณาการงานพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและได้มีการดำเนินการไปแล้วในระดับหนึ่ง

12) เพื่อให้เกิดการนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเห็นควรกำหนดแผนงาน/โครงการ ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณและตัวชี้วัดผลการดำเนินงานรองรับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจนด้วย

ความเห็นที่ประชุม: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้กำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัด เพื่อเป็นกรอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนต่อไป

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการประสานให้เกิดการบูรณาการการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมในกระบวนการจัดทำงบประมาณประจำปี 2552

13) ควรเตรียมความพร้อมโดยการศึกษาและกำหนดทิศทางแผนงานในการเจรจาการค้าหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในเวทีระดับต่างๆ เกี่ยวกับประเด็นความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ ทั้งผลได้ผลเสีย รูปแบบที่เหมาะสม ทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ เพื่อปกป้องธุรกิจและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยให้ได้ประโยชน์สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ความเห็นที่ประชุม: ในปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านขนส่ง ระบบศุลกากร ข้ามแดน การขนส่งผ่านแดน เอกสารการค้า รับผิดชอบอยู่แล้ว ทั้งนี้ กระทรวงพาณิชย์ยังอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดเสรีธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ไว้เป็นการเฉพาะ นอกจากนี้ ในรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน (2550) มาตรา 190 ได้ระบุรายละเอียดของกระบวนการเจรจาการค้าหรือข้อตกลงระหว่างประเทศไว้ชัดเจน และมีผลบังคับใช้แล้ว

มติที่ประชุม: มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและอยู่ระหว่างดำเนินการ

ความเห็นเพิ่มเติม

นอกจากนี้ ที่ประชุมยังมีความเห็นเพิ่มเติมว่าในระยะต่อไปรัฐบาลควรให้ความสำคัญและเร่งรัดการดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติจริง รวมทั้งสิ้น 3 ประเด็น ได้แก่

- 1) หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องเร่งรัดการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ทันตามกระบวนการงบประมาณแผ่นดินในปีงบประมาณ 2552 และให้เป็นบูรณาการอย่างแท้จริง เพราะเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 2) กระทรวงพาณิชย์ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าควรเร่งรัดผลักดันการออกกฎหมายเพื่อกำกับ ส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ซึ่งจะเป็นมาตรการที่สำคัญและจำเป็นมากสำหรับรองรับการเปิดเสรีภาคบริการในอนาคตอันใกล้
- 3) เพื่อเป็นการสร้างความต่อเนื่องในงานขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย จึงเห็นควรให้มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยเห็นควรมอบหมายให้ สศช. ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการเป็นเจ้าภาพดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

ไม่มี

เลิกประชุมเวลา 12.00 น.

ฝ่ายเลขานุการ
บันทึกการประชุม