

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/ ๒๓๓๐



เรื่องเพื่อ ทราบจร

เรื่องที่.....๖
สงว. 4653
29 มิ.ย. 53

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

4/226
5 ก.ค. 53

๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ ครั้งที่ ๑ /๒๕๕๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

29 มิ.ย. 2553
จัดเข้าวาระ.....

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ
ประเทศ ครั้งที่ ๑ /๒๕๕๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้อง
นำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุม
คณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย
การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่อง
ดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
และบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ
ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ (๕) ได้กำหนดว่าให้คณะกรรมการ “กำกับดูแล
การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ”

๒. สาระสำคัญ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ
ประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๓ เวลา
๙.๐๐-๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุมสี่เหลี่ยม ดิโกไทยคูฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
(Logistics Performance Index: LPI) โดยธนาคารโลก ฝ่ายเลขานุการ ได้รายงานสถานภาพ
ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี ๒๕๕๓ อ้างอิงดัชนีความสามารถในการ
แข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก และเปรียบเทียบกับ
ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) ของธนาคารโลก และดัชนีความสามารถใน
การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ของ World Economic Forum
(WEF) โดยสรุปได้ ดังนี้

๒.๑.๑ สารสำคัญ

๒.๑.๑.๑ ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของธนาคารโลก สรุปว่าในปี ๒๕๕๓ ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับที่ ๓๕ ลดลงจากอันดับที่ ๓๑ ในปี ๒๕๕๐ โดยมีเกณฑ์ชี้วัดจำนวน ๕ ตัวระบุว่าประเทศไทยมีคะแนนลดลงหรือเท่าเดิม ได้แก่ ความตรงต่อเวลาของบริการ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ พิธีการศุลกากร และระบบโครงสร้างพื้นฐาน ตามลำดับ และมีเกณฑ์ชี้วัดเพียง ๒ ตัวที่ประเทศไทยได้คะแนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ได้แก่ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า และการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ

๒.๑.๑.๒ ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) เป็นการวัดข้อมูลเรื่องประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าและส่งออกโดยเฉพาะ ทั้งในประเด็นจำนวนเอกสารที่จำเป็น ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย โดยประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๑๒ จาก ๑๘๓ ประเทศ ซึ่งเป็นการปรับลดลงมาจากอันดับที่ ๑๐ ในปี ๒๕๕๒ อย่างไรก็ดี เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ ประเทศไทยยังคงมีประเด็นสำคัญที่ต้องเร่งพัฒนา ได้แก่ ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่ใช้ตลอดกระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้า

๒.๑.๑.๓ ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) เป็นการวัดข้อมูลภาพกว้างใน ๔ เกณฑ์ชี้วัด ได้แก่ การเข้าถึงตลาด การบริหารจัดการ จุดผ่านแดน โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ซึ่งได้นำข้อมูลของดัชนี LPI และ Trading across Border มาเป็นส่วนหนึ่งของเกณฑ์ชี้วัดด้วย โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้ ประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๖๐ จาก ๑๒๕ ประเทศ ลดลงจากอันดับที่ ๕๐ ในปี ๒๕๕๒ ทั้งนี้ มีเกณฑ์ชี้วัด ๒ ตัวที่ระบุว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ลดลงค่อนข้างมาก ได้แก่ ดัชนีการเข้าถึงตลาด (จากอันดับที่ ๙๘ เป็นอันดับที่ ๑๑๓) และดัชนีสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (จากอันดับที่ ๕๕ เป็นอันดับที่ ๗๑) ทั้งนี้ มีสาเหตุสำคัญจากมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีซึ่งยังคงอยู่ในระดับที่สูง โดยเฉพาะสินค้าเกษตร และความซับซ้อนของระบบพิธีศุลกากร

๒.๑.๑.๔ ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเร่งด่วน ได้แก่

๑) เร่งรัดการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในองค์กรของหน่วยงานออกใบรับรองและใบอนุญาต เพื่อเชื่อมโยงกับศูนย์กลางระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ การปรับปรุงการบริหารจัดการจุดข้ามแดนให้มีความโปร่งใส รวมทั้งการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงาน การลดความซับซ้อนของระบบพิธีศุลกากร และการปรับปรุงกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนระบบ NSW อย่างแท้จริง

๒) ผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Modal Shift) โดยการพัฒนาบรรพราง และการจัดหาท่าเรือเฉพาะสำหรับอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งชายฝั่ง การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งให้ตรงเวลา รวมทั้ง

การผลักดันร่างกฎหมายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนให้บังคับได้โดยเร็ว

๓) เร่งรัดการผลิตและการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยกระดับความเป็นมืออาชีพของผู้ประกอบการขนส่งและคนขับรถบรรทุก รวมทั้งบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายทั้งภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม

๒.๑.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๒.๑ แม้ว่าตัวชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์บางรายการมีพัฒนาการที่ดีขึ้น แต่หากเปรียบเทียบกับประเทศที่อยู่ในอันดับต้น เช่น สิงคโปร์ จะพบว่า ประเทศไทยยังจำเป็นต้องเร่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์และอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันให้ทัดเทียมกับต่างประเทศ ทั้งนี้ การผลักดันการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพควรต้องกำหนดเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ และระยะเวลาที่ชัดเจนเพื่อให้ประเทศไทยมีอันดับดีขึ้นทั้งทางด้านความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ ด้านการค้าระหว่างประเทศ และด้านความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยต้องมีการประสานความร่วมมือระหว่างส่วนราชการและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดเป้าหมายและผลสำเร็จในแต่ละช่วงระยะเวลาที่ชัดเจน เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยมีการประเมินผลการดำเนินงานได้อย่างเป็นรูปธรรม

๒.๑.๒.๒ ในการกำหนดตัวชี้วัดควรใช้ข้อมูลในเชิงปริมาณ เช่น จำนวนเอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกมากำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าแต่ละประเภทมีขั้นตอนและระยะเวลาที่แตกต่างกัน จึงควรกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานแยกตามประเภทสินค้า นอกจากนี้ อาจนำตัวชี้วัดกระบวนการนำเข้าส่งออกขององค์การศุลกากรโลกมาประกอบการจัดทำเป้าหมายการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และรายงานคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๒.๑.๒.๓ จากผลการจัดอันดับพบว่าประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าและส่งออกยังมีปัญหาสำคัญ โดยเฉพาะความซับซ้อนของระบบพิธีศุลกากร ปัญหาการตีความภาษี และกฎหมายศุลกากร จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการแก้ไข เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้า

๒.๑.๒.๔ การสนับสนุนให้เกิดธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทย นั้น ควรใช้ประโยชน์จากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีอยู่ให้มากที่สุด โดยควรให้หน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี เช่น ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาด้วย

๒.๑.๒.๕ ในการเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยนั้น ยังมีประเด็นปัญหาสำคัญประการหนึ่ง คือ ในด้านบุคลากร ซึ่งภาคเอกชนควรกำหนดคุณสมบัติและจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ต้องการทั้งในระดับอาชีวศึกษา และระดับอุดมศึกษา เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่อไป

๒.๑.๒.๖ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานควรได้รับการผลักดันอย่างจริงจัง เนื่องจากที่ผ่านมา ยังมีหลายโครงการที่ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ตามกำหนด เช่น การจัดหาแคร่บรรทุกสินค้า และการจัดตั้งศูนย์การจัดการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น นอกจากนี้ ปัจจุบันยังมีข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเจรจาความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทย ดังนั้น กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวและรายงานความก้าวหน้าให้คณะกรรมการ กบส. ทราบต่อไป

๒.๑.๓ มติคณะกรรมการ กบส.

๒.๑.๓.๑ รับทราบรายงานสถานภาพความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี ๒๕๕๓

๒.๑.๓.๒ มอบหมายกระทรวงการคลัง เร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window และลดความซับซ้อนของระบบพิธีศุลกากร แก้ไขปัญหาการตีความภาษีและกฎหมายศุลกากร รวมทั้งกำหนดเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพและดัชนีชี้วัดของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าแยกตามประเภทสินค้า และรายงานคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๒.๑.๓.๓ มอบหมายกระทรวงคมนาคม เร่งดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน รวมทั้งผลักดันกฎหมายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว

๒.๑.๓.๔ มอบหมายกระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ ประสานภาคเอกชนในการกำหนดคุณสมบัติและจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ต้องการ เพื่อให้สามารถผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้ตรงตามความต้องการของภาคเอกชนต่อไป

๒.๒ ความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ฝ่ายเลขานุการได้รายงานสถานการณ์และความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ดังนี้

๒.๒.๑ สารสำคัญ

๒.๒.๑.๑ ในปี ๒๕๕๑ ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณ ๑.๗ ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เท่ากับ ร้อยละ ๑๘.๖ ต่อ GDP ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ ๑๘.๘ ต่อ GDP ในปี ๒๕๕๐ โดยมีองค์ประกอบต้นทุนที่สำคัญ ได้แก่ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า / สลค. (๐๖)๐๒

ขนส่งสินค้า ร้อยละ ๙.๑ ของ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ร้อยละ ๗.๘ ของ GDP และ ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ร้อยละ ๑.๗ ของ GDP ตามลำดับ ซึ่งแต่ละองค์ประกอบมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด โดยหากไม่สามารถให้บริการขนส่งแบบตรงเวลา (Just-in-time) ได้จะส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องเก็บรักษาสินค้าคงคลังในปริมาณสูงตามไปด้วย

๒.๒.๑.๒ ความก้าวหน้าการดำเนินงานที่สำคัญตั้งแต่เดือน มีนาคม ๒๕๕๒ สรุปว่า (๑) กระทรวงพาณิชย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีมาตรการยกเว้น ค่าธรรมเนียมต่างๆ และช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ไทย และสนับสนุนให้มีการสร้าง เครือข่ายพันธมิตรธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยกับต่างประเทศ พร้อมทั้งมีการสนับสนุน ให้มีการจัดตั้งและใช้ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ในตลาดเป้าหมาย และอยู่ระหว่าง ดำเนินการประชาสัมพันธ์และทำประชาพิจารณ์ ร่าง พรบ. ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ที่จัดทำแล้วเสร็จ (๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชายฝั่งตะวันออก ช่วงจะเข้-ตรา- ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง ๗๘ กม. คาดว่าจะเปิดให้บริการในต้นปี ๒๕๕๕ และขณะนี้การรถไฟ แห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินโครงการภายใต้แผนงานพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ วงเงิน ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ผ่านความเห็นชอบของกรมแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๓ (๓) กรมศุลกากรได้ลงนามในสัญญาเพื่อดำเนินการจัดตั้งศูนย์กลางระบบ National Single Window (NSW) ระยะที่ ๒ แล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง (๔) กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง สามารถอบรมกำลังคนด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการและในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์รวม ประมาณ ๑๔,๐๐๐ คน นอกจากนี้ กระทรวงศึกษาธิการ ได้มีการอบรมและพัฒนาความรู้ของอาจารย์ ด้านโลจิสติกส์ในสถาบันอุดมศึกษาและอาชีวศึกษาอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมหลักสูตรสหกิจศึกษาและ หลักสูตรทวิภาคีร่วมกับภาคเอกชน

๒.๒.๑.๓ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ (นายอลงกรณ์ พลบุตร) ได้รายงานเพิ่มเติมในส่วนของผลการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ การค้าของกระทรวงพาณิชย์ โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริการ หนังสือสำคัญการค้าอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทำให้สามารถลด ขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการจาก ๓ วันทำการ เหลือเพียง ๓๐ นาที และการกำหนดนโยบาย ๓ วงแหวน ๕ ประตุการค้า ซึ่งประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการค้า และโลจิสติกส์ที่สำคัญ ในตลาดกว่า ๓,๐๐๐ ล้านคนของกลุ่มประเทศ ASEAN ASEAN+๓ และ ASEAN+๖ โดยมุ่งเปิด ประตุการค้าที่สำคัญใน ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านตะวันตก (เชื่อมกับประเทศพม่าสู่ตลาดอินเดียและ BIMSTEC) ด้านใต้ (เชื่อมกับประเทศมาเลเซียสู่สิงคโปร์) ด้านตะวันออก (เชื่อมกับประเทศกัมพูชา สู่ตลาดเวียดนามและจีน) ด้านตะวันออกเฉียงเหนือ (เชื่อมกับประเทศลาวสู่ตลาดเวียดนาม จีน และ เอเชียตะวันออก) และด้านเหนือ (เชื่อมกับประเทศพม่าและลาวสู่ตลาดจีน) โดยในแต่ละด้าน มี แนวทางพัฒนาการค้าและโลจิสติกส์ที่สำคัญ เช่น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดและการจัดตั้ง คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจการค้าชายแดนไทยพม่าในด้านตะวันตก และการผลักดันนโยบาย ๕-๕-๕ ลิมิตาชาในด่านใต้ เพื่อให้เกิดความร่วมมือใน ๕ จังหวัดภาคใต้ของไทยกับ ๕ ภูมิภาคเหนือของ มาเลเซีย ใน ๕ สาขาเศรษฐกิจ ได้แก่ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ธุรกิจโลจิสติกส์ และ อุตสาหกรรมฮาลาล เป็นต้น

๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๒.๒.๑ ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยสูงกว่าบางประเทศในภูมิภาคเอเชีย คือ ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ซึ่งคิดเป็นประมาณ ๒๐๐-๓๐๐ ดอลลาร์ สหรัฐ. ต่อตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากประเทศไทยมีการส่งออกมากกว่าการนำเข้าสินค้าทำให้ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไม่เพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งแตกต่างจากประเทศจีนที่มีอุตสาหกรรมการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ ดังนั้น ประเทศไทยควรพิจารณาการจัดตั้งศูนย์ซ่อมตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้าสู่ประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการส่งออกสินค้าในภาพรวมต่อไป

๒.๒.๒.๒ ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเห็นว่ารัฐบาลควรพิจารณากำหนดนโยบายอัตราค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge) ที่ชัดเจน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง และช่วยลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ

๒.๒.๓ มติคณะกรรมการ กบส.

๒.๒.๓.๑ รับทราบรายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตามที่ฝ่ายเลขานุการและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ (นายอลงกรณ์ พลบุตร) เสนอ

๒.๒.๓.๒ มอบหมายกระทรวงคมนาคม รับความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปพิจารณาดำเนินการโดยเฉพาะการกำหนดนโยบายอัตราค่าภาระหน้าท่าที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง และช่วยลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ และความเป็นไปได้ในการสนับสนุนศูนย์ซ่อมตู้คอนเทนเนอร์

๒.๓ แนวทางการพัฒนาระบบ National Single Window ของประเทศไทย (กระทรวงการคลัง) กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ได้เสนอเรื่องแนวทางการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทย เพื่อให้สามารถนำไปสู่เป้าหมายการจัดตั้งระบบ ASEAN Single Window ที่สมบูรณ์ได้ภายในปี ๒๕๕๘ ให้ที่ประชุมพิจารณา โดยสรุปได้ดังนี้

๒.๓.๑ สารสำคัญ

กรมศุลกากรได้ยกร่างแผนปฏิบัติการ National Action Plan พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๘ เรียบร้อยแล้ว โดยแผนปฏิบัติการดังกล่าวเกี่ยวข้องกับส่วนราชการ ๑๓ กระทรวง ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ๑๗ กลยุทธ์ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๓ และจะจัดทำประชาพิจารณ์ รับฟังความคิดเห็นจากภาครัฐ ภาคธุรกิจ และนักวิชาการ ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๓ โดยคาดว่าจะสามารถนำเสนอแผนปฏิบัติการ National Action Plan ฉบับสมบูรณ์ให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณาประมาณเดือนกันยายน ๒๕๕๓ และเพื่อให้การพัฒนาระบบ NSW ของประเทศในช่วงต่อไป สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จสมบูรณ์และสามารถเชื่อมโยงกับระบบ ASEAN Single Window ได้ภายในปี ๒๕๕๘ กรมศุลกากรเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาดังนี้

๒.๓.๑.๑ จัดตั้งระบบศูนย์กลางแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ NSW อย่างเต็มรูปแบบภายใต้กรอบการกำกับดูแลการให้บริการระบบ NSW ที่เหมาะสมของประเทศไทย

๒.๓.๑.๒ ลดขั้นตอนการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานออกใบอนุญาตและใบรับรองให้กับผู้ประกอบการนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์

๒.๓.๑.๓ ให้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส. ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลัง เป็นประธาน เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการบูรณาการระบบ NSW ของประเทศ

๒.๓.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๓.๒.๑ เป้าหมายหลักของการพัฒนาระบบ NSW เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศต้องสามารถให้บริการผ่านทางหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) ซึ่งในปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการได้ในทางปฏิบัติ นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรต้องพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ด้วยเพื่อลดปัญหาความล่าช้าของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า

๒.๓.๒.๒ กรอบระยะเวลาการพัฒนาระบบ NSW ที่มีกำหนดแล้วเสร็จภายใน ๕ ปีนั้น เป็นระยะเวลาที่ค่อนข้างนาน ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรชี้แจงว่าเป็นกรอบเวลาที่จะทำให้สามารถพัฒนาระบบ NSW ให้มีความสมบูรณ์และเชื่อมต่อกับระบบ ASEAN Single Window ในปี ๒๕๕๘ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งครอบคลุมกระบวนการแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลา อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินงานมีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง ควรกำหนดเป้าหมายจำนวนหน่วยงานที่สามารถเชื่อมต่อกับระบบ NSW เป็นรายปี

๒.๓.๒.๓ จากการตรวจสอบพบว่า จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กว่า ๖๐ ฉบับ ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขกฎหมาย ควรพิจารณากร่างกฎหมายฉบับเดียวเพื่อแก้ไขข้อกฎหมายในปัจจุบัน ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้เลขาธิการนายกรัฐมนตรีเป็นผู้พิจารณาแนวทางในการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว โดยให้กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดส่งกฎหมายและระเบียบที่จำเป็นต้องแก้ไขพร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไข เพื่อนำเสนอเลขาธิการนายกรัฐมนตรีพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๒ เดือน

๒.๓.๒.๔ เนื่องจากเทคโนโลยีสารสนเทศมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งหน่วยงานภาครัฐมีข้อจำกัดในการปรับปรุงระบบให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นการให้บริการและการบำรุงรักษาระบบดังกล่าวอาจพิจารณาแนวทางการให้เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการ เช่นเดียวกับประเทศเกาหลีใต้ และฮ่องกง เป็นต้น

๒.๓.๒.๕ การพัฒนาระบบ NSW มีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานซึ่งผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินการดังกล่าว จึงเห็นควรกำหนดให้ความสำเร็จของการพัฒนาระบบ NSW เป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้บริหารหน่วยงาน

๒.๓.๒.๖ ปัจจัยความพร้อมของงบประมาณเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาระบบ NSW สำเร็จได้ตามกำหนด ดังนั้น จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับแผนงบประมาณของหน่วยงานเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW ได้ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้เลขาธิการนายกรัฐมนตรีเป็นผู้พิจารณาการปรับแผนงบประมาณดังกล่าว โดยให้กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดส่งข้อมูลการปรับแผนงบประมาณของหน่วยงาน เพื่อนำเสนอเลขาธิการนายกรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๒.๓.๓ มติคณะกรรมการ กบส.

๒.๓.๓.๑ เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบ National Single Window ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และมอบหมายให้กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ National Action Plan เป็นรายปี โดยให้สามารถพัฒนาระบบ National Single Window เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ ASEAN Single Window ได้ในปี ๒๕๕๔ และกำหนดให้ความสำเร็จของการพัฒนาระบบ National Single Window เป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๓.๓.๒ มอบหมายเลขาธิการนายกรัฐมนตรี พิจารณาการปรับแผนงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และพิจารณาแนวทางการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งจัดส่งข้อมูลการปรับแผนงบประมาณ พร้อมทั้งกฎหมายและระเบียบที่จำเป็นต้องแก้ไข เพื่อนำเสนอเลขาธิการนายกรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๒.๔ กรอบแนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ฝ่ายเลขานุการ ได้นำเสนอกรอบแนวคิดการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

๒.๔.๑ สาระสำคัญ

๒.๔.๑.๑ เส้นทางขนส่งสินค้าของไทยในปัจจุบันใช้ ๓ เส้นทางหลัก คือ (๑) จากท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง เปลี่ยนถ่ายลำเรือที่ประเทศสิงคโปร์ สำหรับสินค้าจากภาคอื่น ๆ ยกเว้นภาคใต้ (๒) จากท่าเรือสงขลา เปลี่ยนถ่ายลำเรือที่ประเทศสิงคโปร์ สำหรับสินค้าภาคใต้บางส่วน โดยกว่าร้อยละ ๕๐ เป็นสินค้าที่มีปลายทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออก และ (๓) จากด่านปาดังเบซาร์หรือด่านสะเตา ลงเรือที่ทำเรือปีนังหรือท่าเรือกลังของประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีการขนถ่ายไปยังมาเลเซียกว่าร้อยละ ๕๕ ของยางส่งออกทั้งหมดหรือประมาณ ๑.๔ ล้านตันต่อปี ซึ่งจากข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ พบว่า กลุ่มตลาดฝั่งตะวันตก เช่น เอเชียใต้ แอฟริกา ตะวันออกกลาง และยุโรป มีส่วนแบ่งตลาดการค้าระหว่างประเทศ ประมาณร้อยละ ๒๕ ของมูลค่าการค้ารวมของไทย และมีอัตราการขยายตัวประมาณ ร้อยละ ๘-๙ ต่อปี

๒.๔.๑.๒ ปัจจัยสำคัญที่ต้องมาประกอบการพิจารณาการกำหนดนโยบายพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน ได้แก่ (๑) การเสียโอกาสทางเศรษฐกิจในการใช้พื้นที่มาพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว (๒) ความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อพื้นที่การท่องเที่ยวและชุมชนใกล้เคียง (๓) การยอมรับของชุมชนในระยะยาว และ (๔) การแข่งขันกับท่าเรืออื่นในภูมิภาค โดยเฉพาะท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าท่าเรือแหลมฉบังเกือบ ๖ เท่า และความเป็นไปได้ของท่าเรือที่สร้างใหม่ของไทยจะสามารถเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าของภูมิภาค (Transshipment Port) มีโอกาสน้อยมาก เนื่องจากขณะนี้ ๗ ใน ๑๐ ของสายเรือหลักของโลกมีข้อผูกพันระยะยาวกับท่าเรือสิงคโปร์และมาเลเซียแล้ว ดังนั้น การพัฒนาเพื่อให้เป็นท่าเรือส่งออก (Gateway Port) อาจมีความเหมาะสมมากกว่า แต่จำเป็นต้องมีปริมาณสินค้าขั้นต่ำประมาณ ๔๐๐,๐๐๐ ทีอียู เพื่อให้สามารถดึงดูดสายเรือเข้ามาให้บริการได้

๒.๔.๑.๓ จากการศึกษาดูงานท่าเรือน้ำลึกทวายในช่วงระหว่างวันที่ ๑๖ - ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ พบว่า โครงการท่าเรือน้ำลึกทวายมีพื้นที่โครงการรวมประมาณ ๑.๕ แสนไร่ ประกอบด้วยโครงการสำคัญใน ๓ ส่วน ได้แก่ (๑) ท่าเรือน้ำลึก ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าประมาณ ๒๐๐ ล้านตันต่อปี หรือ ๑๔ ล้านทีอียู มีความลึกร่องน้ำธรรมชาติ ๒๕ เมตร และมีความลึกร่องน้ำหน้าท่าประมาณ ๑๖ เมตร (๒) นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าเรือ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น และ (๓) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศจากท่าเรือน้ำลึกทวายถึงชายแดนประเทศไทย บริเวณบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางประมาณ ๑๖๐ กม. ซึ่งในระยะแรก มีแผนการก่อสร้างถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ทางรถไฟขนส่งสินค้า และสายส่งไฟฟ้า ทั้งนี้ คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดประมาณ ๑๐ ปี ทั้งนี้ ระยะทางจากท่าเรือน้ำลึกทวายถึงกรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ ๓๖๐ กิโลเมตร ซึ่งหากการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าวแล้วเสร็จ จะทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายใช้เวลาขับรถประมาณ ๔-๕ ชั่วโมง

๒.๔.๑.๔ จากการประเมินเบื้องต้น สรุปว่า โครงการพัฒนาท่าเรือทวายมุ่งเน้นการเป็นท่าเรือส่งออก (Gateway Port) ที่รองรับสินค้าจากอุตสาหกรรมหลังท่าเรือทวายเป็นหลัก โดยในระยะ ๕-๑๐ ปีข้างหน้า จำเป็นต้องปรับปรุงความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และความพร้อมของระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์บนเส้นทางการค้าใหม่ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันของไทย พบว่าการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันของไทย ควรดำเนินการเป็นท่าเรือเพื่อการส่งออกสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันตก ที่สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือสินค้าฝั่งตะวันออก รวมทั้งสร้างเครือข่ายขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับท่าเรือในภูมิภาค เช่น ท่าเรือในมาเลเซีย ท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือน้ำลึกทวายของพม่า เพื่อสร้างเส้นทางการค้าใหม่ไปสู่ตลาดตะวันตกและตลาดใกล้เคียงที่มีศักยภาพ และควรต้องอยู่ร่วมกับเศรษฐกิจท่องเที่ยวและชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียงได้ โดยในการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันของไทย ควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างบูรณาการและมีกลไกหลักรับผิดชอบในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ภาพรวมที่ชัดเจนและต่อเนื่องต่อไป

๒.๔.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๔.๒.๑ จากการพิจารณาศักยภาพการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย เห็นว่า มีความได้เปรียบท่าเรือน้ำลึกปากบาราทั้งในด้านขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าและขนาดพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมหลักของไทยในอนาคต เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยให้เกิดความต่อเนื่องในระยะยาว นอกจากนี้ ท่าเรือน้ำลึกทวายยังมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งกระทรวงคมนาคมควรพิจารณาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งเชื่อมโยงกับประเทศอื่นในภูมิภาค เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

๒.๔.๒.๒ สำหรับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ควรกำหนดบทบาทเป็นท่าเรือส่งออกสินค้าของพื้นที่ภาคใต้ (Gateway Port) เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการพัฒนาเป็นท่าเรือเนกประสงค์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาท่าเรือปากบาราจำเป็นต้องให้ความสำคัญลำดับสูงกับการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่

๒.๔.๒.๓ ภาครัฐควรพิจารณาแนวทางการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนไทยให้มีโอกาสเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายและพื้นที่อุตสาหกรรมตามโครงการ ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสการสร้างร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่อไป

๒.๔.๒.๔ นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดบทบาทและยุทธศาสตร์ของไทยเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและพื้นที่อุตสาหกรรมหลังท่าเรือทวายที่ชัดเจน สำหรับการสร้างแนวทางความร่วมมือในการพัฒนาร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

๒.๔.๓ มติคณะกรรมการ กบส.

๒.๔.๓.๑ เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยในระยะยาว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราของไต้หวัน ควรพิจารณาปรับรูปแบบการพัฒนาให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ โดยต้องให้ความสำคัญลำดับสูงในการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่

๒.๔.๓.๒ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับไปพิจารณา ทบทวนและปรับรูปแบบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยให้

ความสำคัญลำดับสูงกับการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งวางแผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาค และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๒.๔.๓.๓ มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นกรอบในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสร้างร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

๒.๔.๓.๔ มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงอุตสาหกรรม จัดทำแนวทางและมาตรการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนไทยให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและพื้นที่อุตสาหกรรมตามโครงการ ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสการสร้างร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่อไป

๒.๕ การมอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบหลักและการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฝ่ายเลขานุการได้เสนอแนวทางการมอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบหลักภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ และการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สรุปได้ดังนี้

๒.๕.๑ สาระสำคัญ

๒.๕.๑.๑ การมอบหมายงานให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพื่อทำหน้าที่ประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์แต่ละด้านและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการ กบส. ดังนี้

๑) กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

๒) กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

๓) กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

๔) กระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

๕) กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และสศช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

๒.๕.๑.๒ การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ จำนวน ๓ ชุด เพื่อบูรณาการการขับเคลื่อนในประเด็นการพัฒนาที่สำคัญและคาบเกี่ยวกับภารกิจของหลายหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนี้

๑) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
อุตสาหกรรม โดยมีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานอนุกรรมการ

๒) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
การเกษตร โดยมีปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นประธานอนุกรรมการ

๓) คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบ
บูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออก และโลจิสติกส์ โดยมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน
อนุกรรมการ

๒.๕.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

การทำงานของคณะอนุกรรมการทั้ง ๓ ชุด ควรมีการกำหนด
ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ (KPI) ในการทำงานอย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถติดตามประเมินผล
การดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ กบส.
ทุก ๖ เดือน

๒.๕.๓ มติคณะกรรมการ กบส.

๒.๕.๓.๑ เห็นชอบการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ๓ ชุด ได้แก่
(๑) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (๒) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์การเกษตร และ (๓) คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า
การส่งออก และโลจิสติกส์ โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และ
กระทรวงการคลัง ยืนยันองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการ ฝ่ายเลขานุการ และอำนาจหน้าที่ และ
จัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการเพื่อเสนอประธานกรรมการพิจารณาลงนามในคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ
ต่อไป

๒.๕.๓.๒ มอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพื่อทำหน้าที่
ประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และกำหนดดัชนีชี้วัด
ความสำเร็จของการดำเนินการ (KPI) และรายงานผลการดำเนินงานต่อ กบส. ทุก ๖ เดือน ดังนี้

๑) กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตร
และสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ใน
ภาคการผลิต

๒) กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ
ในประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

๓) กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบใน
ประเด็นการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

๔) กระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบใน
ประเด็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

๕) กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และ
สศช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓

๓.๒ เห็นชอบผลการพิจารณาของคณะกรรมการ กบส. เรื่อง ดัชนี
ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI)
โดยธนาคารโลก ดังนี้

๓.๒.๑ มอบหมายกระทรวงการคลัง เร่งรัดการพัฒนาระบบ National
Single Window และลดความซับซ้อนของระบบพิธีศุลกากร แก้ไขปัญหาการตีความภาษี และ
กฎหมายศุลกากร รวมทั้งกำหนดเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพและดัชนีชี้วัดของกระบวนการนำเข้า
และส่งออกสินค้าแยกตามประเภทสินค้า และรายงานคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๓.๒.๒ มอบหมายกระทรวงคมนาคม เร่งดำเนินการพัฒนาระบบขนส่ง
เพื่อการประหยัดพลังงาน รวมทั้งผลักดันกฎหมายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามความตกลง
การขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคสุมาตรา-อินโดนีเซียให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว

๓.๒.๓ มอบหมายกระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ ประสาน
ภาคเอกชนในการกำหนดคุณสมบัติและจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ต้องการ เพื่อให้สามารถผลิต
และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้ตรงตามความต้องการของภาคเอกชนต่อไป

๓.๓ เห็นชอบผลการพิจารณาของคณะกรรมการ กบส. เรื่อง ความก้าวหน้า
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และมอบหมายกระทรวงคมนาคม รับความเห็นของ
คณะกรรมการ กบส. ไปพิจารณาดำเนินการโดยเฉพาะการกำหนดนโยบายอัตราค่าภาระหน้าที่
เหมาะสม เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง และช่วยลดต้นทุนการขนส่งของ
ผู้ประกอบการ และความเป็นไปได้ในการสนับสนุนศูนย์ซ่อมตู้คอนเทนเนอร์

๓.๔ เห็นชอบผลการพิจารณาของคณะกรรมการ กบส. เรื่อง แนวทางการ
พัฒนาระบบ National Single Window ของประเทศไทย ดังนี้

๓.๔.๑ เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบ National Single Window
และมอบหมายให้กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานของ
แผนปฏิบัติการ National Action Plan เป็นรายปี โดยให้สามารถพัฒนาระบบ National Single
Window เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ ASEAN Single Window ได้ในปี ๒๕๕๔ และกำหนดให้ความสำเร็จ
ของการพัฒนาระบบ National Single Window เป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของ
ผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓.๔.๒ มอบหมายเลขาธิการนายกรัฐมนตรี พิจารณาการปรับ
แผนงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ National Single
Window ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และพิจารณาแนวทางการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
เพื่อให้สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window ได้อย่างมี
ประสิทธิภาพ ...
สศค. (๐๖)๐๖

ประสิทธิภาพ โดยให้กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งจัดส่งข้อมูลการปรับแผนงบประมาณ พร้อมทั้งกฎหมายและระเบียบที่จำเป็นต้องแก้ไข เพื่อนำเสนอเลขาธิการนายกรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๓.๕ เห็นชอบผลการพิจารณาของคณะกรรมการ กบส. เรื่อง กรอบแนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ดังนี้

๓.๕.๑ เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยในระยะยาว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราของไทยนั้น ควรพิจารณาปรับรูปแบบการพัฒนาให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ โดยต้องให้ความสำคัญลำดับสูงในการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่

๓.๕.๒ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับไปพิจารณาทบทวนและปรับรูปแบบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยให้ความสำคัญลำดับสูงกับการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งวางแผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาค และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๓.๕.๓ มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและท่าเรือน้ำลึกปากบาราเป็นกรอบในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

๓.๕.๔ มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงอุตสาหกรรม จัดทำแนวทางและมาตรการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนไทยให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและพื้นที่อุตสาหกรรมตามโครงการ ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่อไป

๓.๖ เห็นชอบผลการพิจารณาของคณะกรรมการ กบส. เรื่อง การมอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบหลักและการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ดังนี้

๓.๖.๑ เห็นชอบการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ๓ ชุด ได้แก่ (๑) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (๒) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร และ (๓) คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และ

กระทรวงการคลัง ยืนยันองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการ ฝ่ายเลขานุการ และอำนาจหน้าที่ และจัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการเพื่อเสนอประธานกรรมการพิจารณาลงนามในคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการต่อไป

๓.๖.๒ มอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพื่อทำหน้าที่ประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จของการดำเนินการ (KPI) และรายงานผลการดำเนินงานต่อ กบส. ทุก ๖ เดือน ดังนี้

๓.๖.๒.๑ กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

๓.๖.๒.๒ กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

๓.๖.๒.๓ กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

๓.๖.๒.๔ กระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

๓.๖.๒.๕ กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และ สศช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

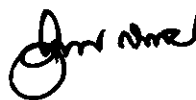
อนุมัติ



(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

๒๙ ธ.ค. ๕๖



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กราบเรียน นรม.

เห็นควรอนุมัติให้เสนอ ครม. เป็นวาระ

ทราบจร ในวันที่ ๒๙ ธ.ค. ๕๖

๙๕ -

(นายสุชัย ภูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail danucha@nesdb.go.th