ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕/๐๕๗๑

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑ /๒๕๕๔

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. <u>เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี</u>

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ ได้กำหนดว่าให้คณะกรรมการ “กำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ”

๒. <u>สาระสำคัญ</u>

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑ /๒๕๕๔ เมื่อวันอังคารที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๔ เวลา ๑๓.๐๐ น. ณ ห้องประชุมงบประมาณ ชั้น ๓ อาคารรัฐสภา ๓ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๑ รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๕๓

ฝ่ายเลขานุการได้รายงานข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี ๒๕๕๒ และประมาณการปี ๒๕๕๓ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑.๑ สาระสำคัญ

๒.๑.๑.๑ ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี ๒๕๕๒ มีมูลค่ารวมประมาณ ๑.๕ ล้านล้านบาท ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ๗๔๖.๕ พันล้านบาท (ร้อยละ ๘.๓ ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ๖๓๓.๓ พันล้านบาท (ร้อยละ ๗.๐ ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ๑๓๘.๐ พันล้านบาท (ร้อยละ ๑.๕ ของ GDP) โดยคิดเป็นสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP) เท่ากับร้อยละ ๑๖.๘ ของ GDP ลดลงจากร้อยละ ๑๘.๖ ของ GDP ในปี ๒๕๕๑

/๒.๑.๑.๒ สาเหตุ...

๒.๑.๑.๒ สาเหตุสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ในปี ๒๕๕๒ ลดลง ได้แก่ (๑) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจไทยในปี ๒๕๕๒ หดตัว และมีผลกระทบต่อปริมาณการผลิต ปริมาณการขนส่ง และสินค้าคงคลังลดลง รวมถึงมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) และ (๒) การปรับตัวทางธุรกิจของผู้ประกอบการไทยเพื่อรับมือกับการชะลอตัวของอุปสงค์ในภาพรวม โดยปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า และการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมทั้งดำเนินมาตรการลดต้นทุนการดำเนินงาน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการสร้างความตระหนักและการเผยแพร่องค์ความรู้ด้านระบบโลจิสติกส์ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ ซึ่งที่ผ่านมาภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมกันจัดสัมมนาและฝึกอบรมกำลังคนด้านโลจิสติกส์ในตลาดแรงงานกว่า ๕๐,๐๐๐ คน (ช่วงปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓) ทำให้เกิดการปรับตัวเพิ่มผลิตภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจได้ระดับหนึ่งแต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๑.๓ ดังนั้น แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป จึงยังคงต้องให้ความสำคัญกับประเด็นการพัฒนา ดังนี้ (๑) เร่งพัฒนาขีดความสามารถของกำลังคนด้านโลจิสติกส์ไปสู่ความเป็นมืออาชีพ (๒) สนับสนุนให้ภาคเอกชนเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยตนเอง โดยหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องควรมุ่งพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมของไทยเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำมาใช้ประเมินความสามารถของตนเอง (๓) เร่งพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และสนับสนุนให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานทั้งระบบรางและระบบน้ำ รวมทั้งเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการสำหรับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ พ.ศ.๒๕๕๓-๒๕๕๘ และ (๔) เร่งเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทยทั้งภาคการผลิต การค้า และบริการให้มีความพร้อมที่จะออกไปสู่ตลาดในระดับภูมิภาค

๒.๑.๑.๔ ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๓ คาดว่าจะมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ประมาณร้อยละ ๑๗.๙ ต่อ GDP เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๒ ซึ่งเป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย รวมทั้งราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้น

๒.๑.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๒.๑ จากรายงานต้นทุนโลจิสติกส์ในปี ๒๕๕๒ แสดงให้เห็นว่าการลดลงของต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจของโลกและการปรับตัวของภาคเอกชน ในขณะที่การพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ยังไม่มีความก้าวหน้าเท่าที่ควร โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องผลักดันให้แผนงาน/โครงการที่มีความสำคัญสามารถดำเนินการได้โดยเร็ว

๒.๑.๒.๒ ที่ประชุมมีข้อสังเกตว่าควรจัดระบบการติดตามข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการต้นทุนโลจิสติกส์โดยเฉพาะตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเคลื่อนไหวที่ผิดปกติของต้นทุน เพื่อให้สามารถอธิบายแนวโน้มของต้นทุนโลจิสติกส์ไทยได้แม่นยำมากขึ้น

๒.๑.๓ มติที่ประชุม

รับทราบ

/๒.๒ การเตรียมการ...

๒.๒ **การเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน** ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอเรื่องการเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านให้ที่ประชุมพิจารณา ซึ่งสืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแนวทางสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่า ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยในระยะยาว และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีสาระสำคัญความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ กบส. ดังนี้

๒.๒.๑ สาระสำคัญ

๒.๒.๑.๑ **ความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายของสหภาพพม่า** ภาคเอกชนได้ลงนามใน Framework Agreement กับ Myanmar Port Authority กระทรวงคมนาคมของสหภาพพม่าเมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย นิคมอุตสาหกรรมในรูปแบบพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones) ระบบถนนและระบบรางเชื่อมโยงกับประเทศไทย รวมทั้งพื้นที่อยู่อาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การดำเนินงานแบบ BOT (Build – Operate - Transfer) ระยะเวลาสัมปทาน ๖๐ ปี

๒.๒.๑.๒ **ข้อเสนอแนวทางการดำเนินงานของไทย** เพื่อให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากโครงการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประเทศไทยควรเตรียมความพร้อมของการสร้างความเชื่อมโยงกับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกเมืองทวาย โดยควรกำหนดแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

(๑) **หลักการและวัตถุประสงค์**

(๑.๑) **การทำงานร่วมกันทุกภาคส่วนเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินการโครงการดังกล่าวในระดับประเทศอย่างมีเอกภาพ** ทั้งภาครัฐในส่วนกลางและท้องถิ่น ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน เพื่อสร้างให้เกิดกระบวนการขับเคลื่อนอย่างมีบูรณการและเป็นประโยชน์สูงสุดรองรับโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทย

(๑.๒) **ยึดหลักความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือที่ดีระหว่างภาครัฐและเอกชน (Strategic Partnership)** ในการสนับสนุนการพัฒนาระบบโครงข่ายขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมต่อกับพื้นที่อุตสาหกรรมทวายภายใต้กรอบเวลาที่เหมาะสม

(๑.๓) **พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน และพื้นที่เศรษฐกิจ** ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เพื่อเตรียมการรองรับการสร้างความเป็นหนึ่งเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภายใต้แผนแม่บทความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity)

/(๒) แนวทาง...

(๒) **แนวทางการดำเนินงาน**

(๒.๑) **ระยะเร่งด่วน** มีวัตถุประสงค์หลักเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ภาคเอกชนไทยในการนำเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ และพนักงานเข้าไปดำเนินการเตรียมการโครงการก่อสร้างดังกล่าว ซึ่งมีประเด็นที่ต้องพิจารณาเร่งด่วน ได้แก่ (๑) เตรียมความพร้อมด่านศุลกากรที่บ้านพุน้ำร้อน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเร่งจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดผ่านแดน ขณะนี้สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) และกระทรวงมหาดไทยอยู่ระหว่างขั้นตอนการเตรียมการประกาศให้บ้านพุน้ำร้อนเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราว และ (๒) เร่งหาข้อยุติในประเด็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่า ซึ่งปัจจุบันยังเป็นพื้นที่ที่รอการกำหนดตำแหน่งที่ชัดเจนเพื่อให้การเชื่อมต่อกับด่านศุลกากรที่บ้านพุน้ำร้อนมีความสมบูรณ์มากขึ้น

(๒.๒) **ระยะปานกลางถึงระยะยาว** มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อกับของสหภาพพม่าจากบริเวณชายแดนไทย-พม่าอย่างเต็มรูปแบบ ประกอบด้วย ระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงชายแดนกาญจนบุรี (ถนน รถไฟ สายส่งไฟฟ้า ท่อก๊าซและท่อน้ำมัน) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งการเตรียมการพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนและจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย

๒.๒.๑.๓ **กลไกบริหารจัดการ** เห็นควรให้มีคณะอนุกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้คณะกรรมการ กบส. เป็นกลไกบริหารจัดการส่วนกลางโดยมีบทบาท/หน้าที่กำหนดกรอบทิศทาง ยุทธศาสตร์และบูรณาการแผนดำเนินงานด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านแดนและข้ามแดน และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย โดยมีรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานอนุกรรมการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงแรงงาน กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และมี สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการ

๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๒.๒.๑ ที่ผ่านมาการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายของสหภาพพม่ามีความคืบหน้าในการดำเนินงานค่อนข้างชัดเจนทั้งการลงนามในสัญญาสัมปทานและการตรากฎหมายเพื่อให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบกับพื้นที่ดังกล่าวมีความพร้อมและมีความเหมาะสมในการประกอบกิจการท่าเรือน้ำลึกและอุตสาหกรรมขนาดหนัก เนื่องจากมีพื้นที่ขนาดใหญ่และมีร่องน้ำทะเลลึก รวมทั้งมีแหล่งน้ำจืดจำนวนมาก ทำให้นักลงทุนในประเทศต่างๆ ได้แสดงความสนใจในการเข้าร่วมลงทุนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม เช่น สิงคโปร์ และ จีน เป็นต้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องเร่งเตรียมความพร้อมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาและกำหนดกลไกบริหารจัดการในรูปแบบคณะอนุกรรมการฯภายใต้คณะกรรมการ

/กบส....

กบส. เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่งโลจิสติกส์ สามารถใช้ประโยชน์จากโครงการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ กระทรวงศึกษาธิการเห็นว่าองค์ประกอบของคณะอนุกรรมการฯที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ ควรเพิ่มเติมผู้แทนกระทรวงศึกษาธิการเป็นอนุกรรมการด้วย เพื่อสนับสนุนการเตรียมความพร้อมของบุคลากรในพื้นที่ให้สามารถรองรับการพัฒนาโครงการดังกล่าว

๒.๒.๒.๒ ผู้แทนกระทรวงคมนาคมชี้แจงว่าการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายอยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมหนักและมีท่าเรือรองรับการนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกสินค้าที่ผลิตได้ในพื้นที่อุตสาหกรรมหนักนั้น ท่าเรือทวายจึงมีลักษณะเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมในลักษณะเดียวกันกับท่าเรือมาบตาพุดของไทย ในขณะที่การพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลตะวันตกของไทยมีแนวคิดที่จะทำหน้าที่เป็นท่าเรือโลจิสติกส์ที่จะรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์ในลักษณะเดียวกับท่าเรือแหลมฉบัง

๒.๒.๒.๓ ที่ประชุมมีความเห็นว่า แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งตะวันตก แต่ประเทศไทยยังควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าเรือในฝั่งทะเลอันดามันเพื่อเป็นประตูการค้าของประเทศ เมื่อพิจารณาในมิติด้านความมั่นคงของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยในระยะยาว แต่ที่ผ่านมา การเตรียมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันของไทยและการพัฒนาอุตสาหกรรม ยังมีปัญหาด้านความยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ซึ่งส่วนหนึ่งอาจเป็นผลจากการที่ประชาชนในพื้นที่ได้รับข้อมูลโครงการที่คลาดเคลื่อน ทำให้เกิดความไม่มั่นใจและไม่ยอมรับการพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาศึกษาทบทวนรูปแบบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ รวมทั้งผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือทวายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ทั้งนี้ การศึกษาดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับกระบวนการสร้างความเข้าใจกับประชาชนและชุมชนในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลของโครงการที่แท้จริงทั้งทางด้านผลประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการพัฒนา

๒.๒.๒.๔ นอกจากนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศในระยะต่อไปเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศต้องให้ความสำคัญกับการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ตั้งแต่ขั้นการจัดเตรียมโครงการ โดยควรมีระยะเวลาสำหรับการดำเนินงานไม่น้อยกว่า ๑ ปีก่อนการพัฒนาโครงการ

๒.๒.๓ มติที่ประชุม

๒.๒.๓.๑ เห็นชอบแนวทางการดำเนินงานของไทย โดยในระยะเร่งด่วนมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมของด่านศุลกากรที่บ้านพุน้ำร้อน และหาข้อยุติในประเด็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่าโดยเร็วต่อไป

๒.๒.๓.๒ เห็นชอบการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

/เชื่อมโยง...

เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้คณะกรรมการ กบส. ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และเพิ่มเติมผู้แทนจากกระทรวงศึกษาธิการเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ โดยให้คณะอนุกรรมการฯทำหน้าที่กำหนดกรอบทิศทาง ยุทธศาสตร์ แผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวก และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย รวมทั้งผลักดันการดำเนินงานในระยะเร่งด่วนและศึกษาแนวทางการดำเนินงานในระยะปานกลางและระยะยาวภายใต้ข้อเสนอแนวทางการดำเนินงานของไทย และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

๒.๒.๓.๓ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ในการพิจารณาศึกษาทบทวนรูปแบบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ และให้นำข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. ประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

๒.๓ **การศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (Express Delivery Service: EDS)** ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอเรื่องการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับธุรกิจบริการจัดส่งด่วนให้ที่ประชุมพิจารณา โดยมีสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ กบส. ดังนี้

๒.๓.๑ สาระสำคัญ

๒.๓.๑.๑ สืบเนื่องจากข้อเรียกร้องของสมาชิกกลุ่มองค์การการประชุมปรึกษาการขนส่งพัสดุด่วนเอเชียแปซิฟิก และกลุ่มผู้แทนสภาหอการค้าสหรัฐฯ ประจำภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก เกี่ยวกับประเด็นการให้บริการจัดส่งด่วนระหว่างประเทศ (EDS) เช่น (๑) การขอยกเว้นค่าปรับจากการละเมิดการจัดส่งไปรษณียภัณฑ์ภายในประเทศตาม พ.ร.บ. ไปรษณีย์ พ.ศ. ๒๔๗๗ (๒) การถือหุ้นของบริษัทต่างชาติเพื่อให้สามารถประกอบกิจการโดยมีสิทธิเช่นเดียวกับคนไทย และ (๓) การขอมีส่วนร่วมให้ข้อคิดเห็นประกอบการพิจารณาปรับปรุง พ.ร.บ.ไปรษณีย์ พ.ศ. ๒๔๗๗ เป็นต้น

๒.๓.๑.๒ สศช. ได้ประมวลข้อมูลในปัจจุบันและสรุปประเด็นที่จำเป็นต้องสร้างความชัดเจน รวมทั้งประเมินผลกระทบเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีดังกล่าว ดังนี้

(๑) ในกรอบการเจรจาแบบพหุภาคีและทวิภาคี ยังไม่มีข้อตกลงอย่างชัดเจนของนิยามการให้บริการจัดส่งด่วน (EDS) ที่ควรนำมาเป็นเกณฑ์พิจารณาเพื่อเปิดตลาดอย่างเสรีของทุกประเทศ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณานิยามการให้บริการ EDS ขององค์การการค้าโลกและประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า ธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (EDS) จะครอบคลุมทั้งกิจกรรมการสื่อสาร ขนส่ง และโลจิสติกส์อื่นๆ ด้วย เช่น การจัดการสินค้าคงคลัง การให้บริการบรรจุภัณฑ์ การขนส่งสินค้าและพัสดุทางถนน การให้บริการคลังสินค้า บริการสนับสนุนและบริการเกี่ยวเนื่องกับการจัดส่งด่วน เป็นต้น ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ประกอบการในวงกว้าง

(๒) ผลกระทบเบื้องต้นจากการเปิดเสรีบริการดังกล่าว คาดว่าผู้ใช้บริการจะมีทางเลือกและความหลากหลายของบริการมากขึ้น รวมทั้งได้รับบริการที่มีคุณภาพเพิ่มขึ้นด้วย แต่ผลประโยชน์ดังกล่าวอาจกระจุกตัวอยู่บนเฉพาะเส้นทางสายหลัก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าค่อนข้างสูงและมีความสามารถในการทำกำไร สำหรับกลุ่ม

/ผู้ประกอบการ...

ผู้ประกอบการไทยที่มีขนาดเล็กและคาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรง ได้แก่ ผู้ให้บริการจัดส่งไปรษณียภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เกี่ยวเนื่องอื่นๆ ซึ่งในระยะยาวจำเป็นต้องศึกษาและวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมและยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการไทย ทั้งนี้ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมจากการเปิดเสรีธุรกิจ EDS จะสนับสนุนให้ธุรกิจบริการภายในประเทศขยายตัวขึ้นในภาพรวม ซึ่งจะส่งผลกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ รวมทั้งเพิ่มระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและการค้าของไทยเนื่องจากมีบริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นส่วนสนับสนุน

๒.๓.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๓.๒.๑ ธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (EDS) นั้นไม่ได้จำกัดอยู่ในกิจกรรมการจัดส่งไปรษณีย์ภัณฑ์เพียงอย่างเดียวแต่จากคำนิยามโดยหน่วยงานต่างประเทศยังครอบคลุมถึงบริการขนส่งทั้งพัสดุภัณฑ์ และสินค้า รวมทั้งบริการเกี่ยวเนื่องอื่นๆด้วย ซึ่งตลาดภาคบริการเหล่านี้มีแนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าตลาดสูงมากในช่วงที่ผ่านมา นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้รับแรงกดดันเป็นระยะๆ ให้มีการเริ่มเจรจาเปิดเสรีสาขาบริการดังกล่าวจากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบการเจรจาขององค์การการค้าโลก (WTO) และกรอบความร่วมมือเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นต้น

๒.๓.๒.๒ ผู้แทนกระทรวงคมนาคมชี้แจงว่าธุรกิจบริการจัดส่งด่วน (EDS) น่าจะแตกต่างจากบริการไปรษณีย์ด่วน (Express Mail Service: EMS) ธุรกิจดังกล่าวเป็นบริการต่อเนื่องจากการขนส่งทางอากาศที่ผู้ให้บริการขยายบริการของตนในลักษณะ door-to-door (ตัวอย่างผู้ให้บริการในปัจจุบัน เช่น DHL, Federal Express, TNT, UPS) โดยในการบริการดังกล่าว ผู้ขนส่งจะมีฐานการให้บริการจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและจ้างผู้ประกอบการภายในประเทศดำเนินการขนส่งจากสถานที่ต้นทางมายังท่าอากาศยาน หรือจากท่าอากาศยานไปยังสถานที่ปลายทาง การตีความว่าการให้บริการดังกล่าวเป็นบริการไปรษณีย์ส่งผลให้ผู้ใช้บริการต้องเสียค่าปรับตาม พ.ร.บ. ไปรษณีย์ ทั้งนี้ ในส่วนของกระทรวงคมนาคมมีการกำกับดูแลการขนส่งต่อเนื่องในลักษณะ door-to-door ตาม พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

๒.๓.๒.๓ ตลาดบริการจัดส่งด่วนในประเทศไทยมีผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่หลายรายเข้ามาดำเนินการภายในประเทศอยู่แล้ว ซึ่งหากประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเจรจาเรื่องการเปิดเสรีภาคบริการในอนาคต ควรมีการศึกษาในรายละเอียดของสภาพการแข่งขันในตลาด และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในภาพรวม เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเจรจาระหว่างประเทศสามารถใช้ประโยชน์จากผลการศึกษาดังกล่าวในการกำหนดท่าทีการเปิดเสรีภาคบริการจัดส่งด่วนของประเทศไทยอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเห็นว่าในเบื้องต้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาแนวทางการเจรจาในลักษณะทวิภาคีซึ่งเป็นรูปแบบการเจรจาที่มีการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ต่างตอบแทน เพื่อรักษาประโยชน์ของประทศในภาพรวม และช่วยลดผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยภายในประเทศอีกด้วย

๒.๓.๒.๔ เนื่องจากธุรกิจบริการจัดส่งด่วนมีความเกี่ยวพันกับทั้งกิจการไปรษณีย์ พัสดุภัณฑ์ และกิจกรรมการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปด้วย ซึ่งจำเป็นต้องศึกษาในรายละเอียด

/อย่างบูรณาการ...

อย่างบูรณาการ ดังนั้น สศช. ควรเป็นหน่วยงานหลักและประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม เป็นต้น ในการดำเนินการศึกษาเรื่องดังกล่าว โดยเน้นหลักการสร้างให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้บริการภายในประเทศทั้งด้านประสิทธิภาพการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากความรวดเร็วของบริการและต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการสร้างความพร้อมของธุรกิจภายในประเทศ และเป็นแนวทางประกอบการกำหนดท่าทีของประเทศไทยในการเจรจาเปิดเสรีภาคบริการในอนาคต ทั้งนี้ ควรศึกษารูปแบบการดำเนินงานของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย

๒.๓.๓ มติที่ประชุม

มอบหมายให้ สศช. ประสานกับกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศึกษาโครงสร้างธุรกิจการจัดส่งด่วน (EDS) และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง สภาพการแข่งขันในภาพรวม กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีในสาขาบริการดังกล่าว เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดท่าทีการเจรจาและนโยบายการเปิดเสรีภาคบริการของประเทศไทยในอนาคต ทั้งนี้ ให้รายงานผลการศึกษาดังกล่าวเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาภายใน ๖ เดือน

๓. <u>ความเห็นข้อเสนอของส่วนราชการ</u>

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔

๓.๒ เห็นชอบตามมติของคณะกรรมการ กบส. ตามข้อ ๒.๒.๓ และข้อ ๒.๓.๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐
E-mail Danucha@nesdb.go.th