

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕/๕๖๕๖



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส10122
รับที่ : ส11420/56
วันที่ : 16 ส.ค. 56 เวลา : 15:10
ส.ค. 2/359
16 ส.ค. 56
16-2556

๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้น่าจะเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๑ กำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๒.สาระสำคัญ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อพฤหัสบดีที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๖ เวลา ๙.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ความคืบหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอความคืบหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑.๑ สาระสำคัญ

๒.๑.๑.๑ ความก้าวหน้าการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม

(๑) ความก้าวหน้าช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๕๕ – มิถุนายน ๒๕๕๖ มีการประชุม ๑ ครั้ง โดยมีมติ ๑) เห็นชอบแผนงาน/โครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ รวม ๕๑ โครงการ วงเงิน ๔๕๑.๖๕ ล้านบาท ๒) มอบหมายฝ่ายเลขานุการประสานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกันจัดทำโครงการ Showcase เพื่อแสดงรูปแบบของการบูรณาการงานระดับกระทรวงในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ และ ๓) รับทราบการดำเนินงานของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยในการจัดทำแผนบูรณาการเพื่อกำหนดทิศทางแนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในกลุ่มอุตสาหกรรมและท่าเรืออุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุด

(๒) ผลงานและแผนการดำเนินงาน ตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) ประกอบด้วย ๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรม ในรอบ ๓ ปีที่ผ่านมาแนวโน้มลดลง โดยในปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๔ มีสัดส่วนร้อยละ ๑๒.๗๑ ร้อยละ ๑๐.๐๖ และร้อยละ ๙.๔๐ ตามลำดับ สะท้อนถึงการพัฒนา ส่งเสริมการสนับสนุนจากภาครัฐและการปรับตัวของภาคเอกชนในการยกระดับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ๒) ผลการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมปี ๒๕๕๕ กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมจำนวน ๒๔ โครงการ วงเงินงบประมาณ ๑๐๗.๒๕ ล้านบาท พัฒนาสถานประกอบการ ๓๖๗ ราย ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ๒,๕๘๒ ล้านบาท เพื่อพัฒนาบุคลากร ๗,๖๕๐ คน และพัฒนาการเชื่อมโยงโซ่อุปทานจำนวน ๘ โซ่อุปทาน ๓) แผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมปี ๒๕๕๖ กระทรวงอุตสาหกรรมได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๖ ด้านโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม ๑๓๘.๕๔ ล้านบาท ประกอบด้วย แผนการดำเนินงาน ๓๐ โครงการ เพื่อพัฒนาสถานประกอบการ ๕๐๑ ราย คาดว่าจะลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ไม่น้อยกว่า ๓,๐๐๐ ล้านบาท พัฒนาบุคลากรไม่น้อยกว่า ๖,๕๗๕ คน และพัฒนาการเชื่อมโยงโซ่อุปทานไม่น้อยกว่า ๒๘ โซ่อุปทาน

(๓) ปัญหาและอุปสรรคด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ประกอบด้วย ๑) การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ประกอบการไทย ยังไม่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ขาดองค์ความรู้ฐานข้อมูลที่เป็นมาตรฐานสำหรับใช้ในการวางแผนดำเนินงานและการควบคุมกระบวนการทางธุรกิจ ๒) ขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะ ประสบการณ์ และความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ทั้งในระดับปฏิบัติการ หัวหน้างาน และบริหาร ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ๓) คณะอนุกรรมการฯ มีเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรม ๑ เปอร์เซ็นต์ ในระยะเวลา ๕ ปี หรือประมาณ ๐.๒ เปอร์เซ็นต์ของ GDP ต่อปี คิดเป็นมูลค่าประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี แต่งบประมาณเพื่อใช้ผลักดันการดำเนินการตามแผนงานไม่เพียงพอ ๔) ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะ SMEs ขาดการศึกษาแนวทางการเสริมสร้างศักยภาพในการเชื่อมโยงเข้าสู่โครงข่ายการผลิตของโลก

๒.๑.๑.๒ ความก้าวหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

(๑) ปรับปรุงร่างยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และระบบห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ ให้สอดคล้องกับร่างแผนยุทธศาสตร์ของ สศช. โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้มีความเข้มแข็งในโซ่อุปทานของตนเอง

(๒) ศึกษาจัดทำระบบข้อมูลและตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ในภาคการเกษตรและพัฒนาระบบการจัดการเครือข่ายโซ่อุปทานและโลจิสติกส์สินค้าเกษตร มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ที่เหมาะสมสำหรับสินค้าเกษตรกรรม จัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ตามกิจกรรมในแต่ละโซ่อุปทานการผลิตสินค้าเกษตรและธุรกิจการเกษตรที่เกี่ยวข้อง และเสนอแนะระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และการจัดการสินค้าเกษตรเป้าหมายที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ๖ ชนิด ได้แก่ สับปะรด ปาล์มน้ำมัน อ้อย ผัก ส้มโอ และมะม่วง กำหนดแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๖

(๓) จัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ตามกิจกรรมในแต่ละโซ่อุปทานการผลิตสินค้าเกษตรและธุรกิจการเกษตรที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย มิติด้านต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือ เพื่อเป็นเกณฑ์เปรียบเทียบสมรรถนะ (Benchmark) ระดับประเทศ

(๔) เสนอแนะระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานและการจัดการสินค้าเกษตร ที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการในสินค้าเกษตรเป้าหมาย ๖ ชนิด ได้แก่ สับปะรด ปาล์มน้ำมัน อ้อย ผัก ส้มโอ และมะม่วง

๒.๑.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๒.๑ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานและการจัดการสินค้าเกษตร โดยการกำหนดสินค้าเกษตรเป้าหมาย ๖ ชนิด ได้แก่ สับปะรด ปาล์มน้ำมัน อ้อย ผัก ส้มโอ และมะม่วง ซึ่งเป็นสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว ซึ่งควรเตรียมการพัฒนาด้านการขนส่ง และการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าเกษตรดังกล่าว (อย่างไรก็ดี เพื่อให้การกำหนดสินค้าเกษตรเป้าหมายให้มีความเหมาะสมมากขึ้น) ควรมีการพิจารณาเกณฑ์ที่จะใช้ในการกำหนดสินค้าเป้าหมายเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาในเชิงโครงสร้างของสินค้าเกษตรทั้งหมด และควรพิจารณาองค์รวมของห่วงโซ่อุปทานและการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตร รวมทั้งควรนำผลจากการจัดโซนนิ่งภาคการเกษตรมาพิจารณาร่วมด้วย เพื่อให้การวางแผนการจัดการระบบการขนส่ง การตลาด และการจัดการพื้นที่เพาะปลูกของประเทศไทย เป็นไปอย่างเหมาะสมมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒.๑.๒.๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมในปัจจุบันยังคงมีปัญหาและอุปสรรคที่ต้องแก้ไข โดยเฉพาะการขนส่งทางรางยังมีปัญหาความตรงต่อเวลา ซึ่งการแก้ปัญหาในระยะสั้นควรพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมด้วยการปรับปรุงระบบบริหารจัดการ เพื่อให้การขนส่งทันเวลาและสามารถลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งควรเร่งรัดปรับปรุงโครงข่ายเดิมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ขณะที่การขนส่ง

โดยรถบรรทุกควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้ประโยชน์จากโปรแกรมการจัดการเดินรถ (Backhaul Software) ที่พัฒนาขึ้นโดยสถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรมเพื่อช่วยลดต้นทุนในการขนส่งเที่ยวเปล่าของรถบรรทุก ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม

๒.๑.๓ มติที่ประชุม

รับทราบ รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมและคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร และมอบหมายให้คณะกรรมการทั้ง ๒ คณะรับความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการดำเนินงานต่อไป

๒.๒ รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๕ ฝ่ายเลขานุการได้รายงานภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของปี ๒๕๕๔ และแนวทางในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๒.๑ สาระสำคัญ

๒.๒.๑.๑ ปี ๒๕๕๔ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) มีสัดส่วนร้อยละ ๑๔.๗ ลดลงจากร้อยละ ๑๕.๒ ในปี ๒๕๕๓ (มูลค่าต้นทุนรวม ๑.๖๔ ล้านล้านบาท) โดยโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ปี ๒๕๕๔ ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้าร้อยละ ๗.๓ ของ GDP (๘๑๗.๑ พันล้านบาท) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังร้อยละ ๖.๑ ของ GDP (๖๗๕.๕ พันล้านบาท) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ร้อยละ ๑.๓ ของ GDP (๑๔๙.๓ พันล้านบาท)

๒.๒.๑.๒ การลดลงของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี ๒๕๕๔ เป็นผลจากเศรษฐกิจไทยที่ขยายตัวร้อยละ ๐.๓ สืบเนื่องจากผลกระทบของมหาอุทกภัยในเขตอุตสาหกรรมภาคกลาง ขณะที่การผลิตภาคเกษตรขยายตัวเล็กน้อย ส่งผลต่อห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) ปริมาณสินค้ากิจกรรมโลจิสติกส์ และมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง

๒.๒.๑.๓ การเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยกับต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ ๘.๕ ต่อ GDP เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๓ ที่ร้อยละ ๘.๓) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (ร้อยละ ๑๗.๘ ต่อ GDP เท่ากับปี ๒๕๕๓) ในหลักการต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของแต่ละประเทศมีปัจจัยภายในที่กระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์แตกต่างกัน โดยในภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของทั้งสามประเทศในปี ๒๕๕๒-๒๕๕๔ อยู่ในสภาวะทรงตัว สาเหตุมาจากการปรับตัวของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจจากวิกฤตการเงินโลกเมื่อปี ๒๕๕๒

๒.๒.๑.๔ แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี ๒๕๕๕ เศรษฐกิจมีขยายตัวร้อยละ ๖.๕ และเมื่อพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวขององค์ประกอบหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ในระยะที่ผ่านมา คาดว่าปี ๒๕๕๕ จะมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ร้อยละ ๑๔.๓ ลดลงจากปี ๒๕๕๔ เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย และเป็นผลมาจากต้นทุนด้านการเก็บรักษาสินค้าคงคลังลดลงและการบริหารจัดการสินค้าของผู้ประกอบการดีขึ้นจากประสิทธิภาพในการจัดการระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการที่ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการที่ทันสมัยในการบริหารการขนส่งและสินค้าคงคลังในสถานประกอบการ

๒.๒.๑.๕ แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไป ประกอบด้วย ๑) พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เร่งรัดแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระบบราง อาทิ การก่อสร้างรถไฟทางคู่บนเส้นทางขนส่งสินค้าหลัก และระบบขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ๒) เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะภาคเกษตรซึ่งอยู่ในช่วงต้นน้ำ ด้วยการบริหารจัดการสินค้า การเก็บเกี่ยว การพัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น รวมถึงการบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังเก็บเกี่ยว โดยเฉพาะสินค้าเทกองเพื่อช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ ๓) ผลักดันโครงการจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศ เร่งปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติภายในของหน่วยงานรัฐ เพื่อยกระดับมาตรฐานการค้าและการบริการรองรับ AEC ในปี ๒๕๕๘ และเร่งรัดการเชื่อมต่อระบบข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน ๔) พัฒนาคุณภาพและศักยภาพบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการแข่งขันระดับภูมิภาคโดยเฉพาะพนักงานขับรถบรรทุกด้วยการยกระดับทักษะฝีมือแรงงานสู่ระดับมืออาชีพและเป็นสากลควบคู่กับการสร้างมาตรฐานแรงงานและมาตรฐานวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์

๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

การเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ควรเพิ่มการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนด้วย โดยพิจารณาตามกลุ่มสินค้าเพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์ วางแผน และเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการพัฒนาการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภูมิภาค

๒.๒.๓ มติที่ประชุม

รับทราบรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๕ และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรับความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการดำเนินงานต่อไป

๒.๓ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐
“การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”

๒.๓.๑ สารสำคัญ

๒.๓.๑.๑ กรอบแผนยุทธศาสตร์ฯ ประกอบด้วย ๕ ส่วน ได้แก่

(๑) แนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ ได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของประเทศไทยให้ครอบคลุมไปถึงการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของประเทศทั้งส่วนที่อยู่ภายในประเทศและเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยมีกรอบแนวคิดการวิเคราะห์สถานการณ์เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีลักษณะเป็นการมองภารกิจผ่านประเด็นการพัฒนา (Issues based) มากกว่าการมองแยกสาขา ในลักษณะบูรณาการอย่างเป็นระบบครบวงจรไปจนถึงลูกค้าปลายทางและผลการให้บริการที่เป็นข้อมูลย้อนกลับมาสู่ระบบในภาพรวม รวมถึงการพิจารณานำผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมาและการเปลี่ยนแปลงบริบททั้งภายในและภายนอกประเทศที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับ

กระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Logistics and Supply Chain Community) ของประเทศไทย เพื่อกำหนดประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

(๒) ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ สรุปผลการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมดีขึ้น จากต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้ม ลดลงและมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังพัฒนาค่อนข้างล่าช้าเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศใน ภูมิภาคเอเชีย ระบบโลจิสติกส์ภาคการผลิต การค้าและบริการยังต้องปรับปรุงโดยภาคอุตสาหกรรม สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรได้มากขึ้นและสร้างผลกระทบ ในวงกว้าง ขณะที่ภาคเกษตรยังขาดองค์ความรู้ด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสำหรับ สินค้าเกษตร ทำให้เกิดความสูญเสียในระบบ มีต้นทุนสูง และเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานได้น้อย ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้นจากการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวก ทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะการให้ความสำคัญกับการขยายการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ ประตู การค้า (Gateway) รวมทั้งสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) การสร้างปัจจัย สนับสนุนเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีความก้าวหน้าหลายด้านจากการส่งเสริมพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยง ระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ต่างๆ

(๓) การเปลี่ยนแปลงของบริบท การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทยช่วงต่อไป นอกจาก คำนึงถึงสภาพ ศักยภาพและปัญหาในปัจจุบัน ยังต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงของบริบทการพัฒนา ที่เกิดขึ้นทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค ได้แก่

(๓.๑) บริบทภายในประเทศ ประกอบด้วย ๑) การ หยุดชะงักของโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) จากปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศสร้างความ ตระหนักให้กับผู้ประกอบการไทยคำนึงถึงแผนบริหารจัดการความต่อเนื่องของธุรกิจและกำหนดเส้นทาง การขนส่งและโลจิสติกส์ในกรณีฉุกเฉินมากขึ้น ๒) การพัฒนาความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อน บ้านเพิ่มขึ้นในหลายมิติ สร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นในจังหวัดตามแนวชายแดน ๓) ภาคธุรกิจ ไทยมีระดับความตื่นตัวสูงต่อแนวโน้มการเปิดตลาดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) แต่มีข้อจำกัด ด้านองค์ความรู้เชิงลึกในการเข้าถึงตลาดเหล่านั้น ๔) ความรุนแรงของสถานการณ์ขาดแคลนแรงงาน ภายในประเทศและแนวโน้มค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้นในทุกสาขาของกิจกรรมโลจิสติกส์ ผลักดันให้เกิดการ โยกย้ายหน่วยธุรกิจการผลิตและบริการไปสู่พื้นที่ต่างจังหวัด พื้นที่ชายแดนหรือประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าถึง แรงงานได้สะดวก ๕) การเติบโตของเมืองที่ขาดการวางแผนและการจัดการอย่างเป็นระบบเริ่มส่งผล กลายเป็นข้อจำกัดต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ

(๓.๒) บริบทภายนอกประเทศ ประกอบด้วย ๑) ศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกได้ย้ายจากตลาดเดิม (ยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น) ไปสู่ตลาดใหม่ (GMS จีน และเอเชีย) ทำให้การเชื่อมโยงด้านคมนาคมกับประเทศในภูมิภาคมีความสะดวกมากขึ้น ๒) แนวโน้มเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านของไทยเติบโตในอัตราสูงและเป็นตลาดที่สินค้าไทยได้รับความ

นิยม ๓) ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อร่วมกันผลักดันให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแห่งใหม่ของภูมิภาคที่ทวาย ประเทศเมียนมาร์ ก่อให้เกิดโอกาสรองรับการปรับโครงสร้างของโซ่อุปทานในภูมิภาค ๔) การลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) จะเป็นเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตที่สำคัญ เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายฐานภาคการค้าและบริการที่ทันสมัยเข้ามาให้บริการกับลูกค้าและผู้บริโภคในประเทศเพื่อนบ้านที่มีกำลังซื้อสูงขึ้น

(๔) ประเด็นการพัฒนาเชิงนโยบาย และหลักการของแผนฯ เพื่อนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล การพัฒนาในช่วง ๕ ปีข้างหน้า เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขของเวทีการแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงของบริบททั้งภายในและภายนอกประเทศ และประเด็นพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในช่วงต่อไป ควรให้ความสำคัญกับประเด็นเชิงนโยบาย ดังนี้ ๑) การยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการภาคการผลิต การค้าและบริการ (เกษตร อุตสาหกรรม และผู้ประกอบการ LSPs) ให้สามารถมีบทบาทที่เข้มแข็งในโซ่อุปทานของตนเอง (Competitive player in supply chain) ๒) การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโดยสร้างการบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคธุรกิจไทยอย่างแท้จริง (Responsive infrastructure and logistics network for trade facilitation) ๓) การกระจายผลประโยชน์ (Win-Win) และการเติบโตร่วมกัน (Co-prosperity and Inclusive growth) ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศในภูมิภาค ๔) การปรับปรุงโซ่อุปทานของธุรกิจให้สอดคล้องกับแนวโน้มการปรับโครงสร้างโซ่อุปทานของภูมิภาค ๕) การเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานนโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนงานโครงการไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ การพัฒนาอย่างก้าวกระโดด

(๕) หลักการของแผนฯ เพื่อนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล และประสิทธิภาพ แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ มุ่งเน้นภารกิจเชิงยุทธศาสตร์และแผนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Plan) ที่มีผลต่อการสร้างผลกระทบของการพัฒนา เน้นการบูรณาการของเนื้อหา (Issue based) และคำนึงถึงคุณค่าและค่านิยมที่สังคมทั้งในระดับสากลและระดับประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสังคมที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Society) ความตื่นตัวเรื่องการอนุรักษ์พลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ตลอดจนการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการเข้ามามีบทบาทมากในกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและการติดตามประเมินผล

๒.๓.๑.๒ กรอบ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) มีองค์ประกอบของแผนฯ ประกอบด้วย ๓ เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements) คือ ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic position) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) และผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal) ๓ ภารกิจ คือ การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy

Driving Factors) และภายใต้ ๓ ภารกิจของแผนยุทธศาสตร์ฯ ประกอบไปด้วย ๙ ประเด็นยุทธศาสตร์ และ ๓๑ กลยุทธ์

๒.๓.๑.๓ หน่วยงานรับผิดชอบแต่ละแผนยุทธศาสตร์ ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ได้มีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่เป็นหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนเพื่อให้การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติมีการขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๓.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๓.๒.๑ หลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) มีความครบถ้วนสมบูรณ์ สามารถตอบสนองการพัฒนาอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การวางแผนของหน่วยงานปฏิบัติมีความชัดเจนเป็นไปตามหลักการของแผนยุทธศาสตร์ฯ ควรปรับปรุงยุทธศาสตร์และประเด็นกลยุทธ์การพัฒนาให้มีความกระชับมากขึ้น เพื่อให้การแปลงไปสู่แผนปฏิบัติการ การประสานการดำเนินการ และการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ควรให้ความสำคัญเพิ่มเติมในประเด็นการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ โดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมของเส้นทางสำรองในการขนส่งสินค้า ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างทางขนส่ง

๒.๓.๒.๒ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ควรแสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและความเชื่อมโยงต่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี ๒๕๕๘ เพื่อให้การจัดทำแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ มีความชัดเจนในการกำหนดแผนงาน/โครงการพัฒนาและการขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ทั้งนี้ ระยะแรกของแผนยุทธศาสตร์ฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ เห็นว่าการขาดแคลนบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์เป็นปัญหาเร่งด่วนและเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงแรงงาน อาจพิจารณาขอรับการสนับสนุนการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ ตามขั้นตอนต่อไป

๒.๓.๒.๓ สำหรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติควรกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุนเพิ่มเติมในแต่ละภารกิจและประเด็นยุทธศาสตร์ พร้อมกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนสามารถวัดผลการดำเนินการตามแผนและกำหนดขั้นตอนการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อวัดประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์ของแผนเป็นระยะ และสามารถปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องสำหรับการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

๒.๓.๓ มติที่ประชุม

เห็นชอบในหลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการรับข้อสังเกตและความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบ

ดำเนินการในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพ เกิดผลเป็นรูปธรรม ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๔ ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ... ฝ่ายเลขานุการได้รายงานการความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออก และโลจิสติกส์ ช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๕๕ - มิถุนายน ๒๕๕๖ และเสนอร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ... โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๔.๑ ความก้าวหน้าในการดำเนินการ

๒.๔.๑.๑ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้า-ส่งออกกับระบบ NSW ปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจมีการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(๑) จัดตั้งระบบกลางการเชื่อมโยงของประเทศ National Single Window (NSW) สามารถเปิดให้บริการตั้งแต่ไตรมาส ๔ ของปี ๒๕๕๔ โดย ๑) หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลอย่างเป็นทางการกับระบบ NSW แล้ว จำนวน ๑๓ หน่วยงาน ๒) หน่วยงานที่อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW จำนวน ๗ หน่วยงาน ๓) หน่วยงานที่อยู่ระหว่างการจัดซื้อ/จัดจ้างหรือพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล จำนวน ๑๔ หน่วยงาน ๔) หน่วยงานที่อยู่ระหว่างการของบประมาณ จำนวน ๒ หน่วยงาน

(๒) การดำเนินโครงการนำร่อง ASEAN Single Window ได้ดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน (ATIGA Form D) และใบขนสินค้าของอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) กับประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน เวียดนาม และฟิลิปปินส์

๒.๔.๑.๒ การปรับปรุงกฎระเบียบของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออก และโลจิสติกส์ ได้เห็นชอบร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ... เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับให้ส่วนราชการดำเนินการปรับปรุงกฎระเบียบให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารระหว่างหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้

๒.๔.๑.๓ สรุปสาระสำคัญของร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ...

(๑) **วัตถุประสงค์** เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ และการให้บริการของรัฐที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว เป็นมาตรฐานในการขอ และการออกใบอนุญาต อันเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ โดยให้สามารถดำเนินการได้ในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยถูกต้องตามกฎหมาย และการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องอย่างครบวงจร ณ จุดเดียว สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ของอาเซียน

(๒) **สาระสำคัญของร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี** เป็นการกำหนดให้หน่วยงานรัฐปฏิบัติตามระเบียบนี้ โดยมีประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาข้อมูลระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องได้ครบวงจร ณ จุดเดียว การประสานเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานรัฐที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตหรือสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายในการนำเข้า ส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ กำหนดให้หน่วยงานรัฐร่วมกับกรมศุลกากรจัดประเภทพิกัดอัตราศุลกากรฮาร์โมนิอาเซียน และรหัสสถิติสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตเพื่อใช้และจัดทำฐานข้อมูลเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ การให้หน่วยงานรัฐตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายอื่นเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดทำระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ กำหนดให้กรมศุลกากรมีหน้าที่ดูแลระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง และประสานงานหน่วยงานภาครัฐเพื่อประเมินผลการดำเนินการ และรายงานนายกรัฐมนตรีทราบทุก ๖ เดือน สำหรับหน่วยงานที่ยังไม่มีความพร้อมในการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ประสานกรมศุลกากรเพื่อให้สามารถดำเนินการภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๒.๔.๑.๔ แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

(๑) เร่งรัดหน่วยงานออกใบอนุญาต/ใบรับรองและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ พัฒนา/ปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้วยอิเล็กทรอนิกส์กับระบบ NSW ให้ครอบคลุมทุกประเภทสินค้า (G2G)

(๒) เร่งรัดหน่วยงานออกใบอนุญาต/ใบรับรองและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ พัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับผู้ประกอบการด้วยอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ของประเทศ (B2G, G2B)

(๓) เร่งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของแต่ละหน่วยงานออกใบอนุญาต/ใบรับรองและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ ให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร

(๔) จัดจ้างที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์ในการทำการศึกษาวิเคราะห์ขั้นตอนทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก (Business Process Analysis and Reform) เกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก เพื่อสนับสนุนส่วนราชการและผู้ประกอบการในการปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๕) เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตค้าของอาเซียน (ACDD) และใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน (ATIGA Form D) ระหว่าง ๑๐ ประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อก้าวไปสู่ AEC ในปี ๒๕๕๘

๒.๔.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๔.๒.๑ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้า - ส่งออกระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐ ๓๖ หน่วยงาน มีความก้าวหน้าในระดับหนึ่ง แต่การดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐในรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีกฎหมาย กฎระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในทางปฏิบัติ ซึ่งเป็นปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ ดังนั้น ในระยะแรกควรดำเนินการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีเพื่อรองรับการทำธุรกรรมและการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งจะช่วยให้การบริการของภาครัฐมีความสะดวก รวดเร็ว และมีมาตรฐานในการขอและออกใบอนุญาตการนำเข้า ส่งออก และการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาพรวมมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒.๔.๒.๒ สำหรับขั้นตอนทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก (Business Process Analysis and Reform) เพื่อให้ส่วนราชการสามารถให้บริการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW เห็นควรให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษา วิเคราะห์ ขั้นตอนทางธุรกิจและปรับปรุงกฎหมายและระเบียบในกระบวนการดำเนินงานในแต่ละหน่วยงาน ซึ่งจะช่วยลดความซ้ำซ้อนในด้านเอกสารและรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารที่ครบวงจร ณ จุดเดียว

๒.๔.๒.๓ การประกอบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ผ่านระบบสารสนเทศ เชื่อมโยงกับระบบ NSW ในระยะต่อไป จำเป็นต้องคำนึงถึงรูปแบบของเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เหมาะสม ความมั่นคงปลอดภัยและข้อมูลแลกเปลี่ยนมีความถูกต้องและเชื่อถือได้ ซึ่งกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอยู่ระหว่างการดำเนินการออกกฎหมายรองรับเพื่อให้การประกอบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มีมาตรฐานสอดคล้องกับกระบวนการทางธุรกิจและการกำกับดูแล (Regulation) และทำให้หน่วยงานภาครัฐได้รับความคุ้มครองทางกฎหมายจากผลการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ ควรเร่งผลักดันการดำเนินการโครงการรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐและปรับปรุงการบริการแก่ประชาชนซึ่งมีส่วนสำคัญที่จะช่วยลดความซ้ำซ้อนของเอกสาร ประหยัดต้นทุน และการพัฒนาสังคมแห่งการเรียนรู้ไปพร้อมกัน

๒.๔.๓ มติที่ประชุม

๒.๔.๓.๑ รับทราบผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๕๕ – มิถุนายน ๒๕๕๖

๒.๔.๓.๒ เห็นชอบหลักการของร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการ

ทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ... และมอบหมายให้กระทรวงการคลังนำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๔.๓.๓ มอบหมายส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเร่งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ เพื่อให้สามารถรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร โดยประสานกับกรมศุลกากรเพื่อศึกษา วิเคราะห์ขั้นตอนทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก (Business Process Analysis and Reform) เพื่อให้ส่วนราชการสามารถให้บริการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และช่วยลดต้นทุนการ ดำเนินงานของผู้ประกอบการได้อย่างแท้จริง

๒.๔.๓.๔ มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติร่วมกับกรมศุลกากร กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานพัฒนา ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการ วางแผนธุรกิจและการพัฒนากลไกและระบบบริหารจัดการ NSW (Business Model) ที่เหมาะสม เพื่อ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบ NSW ของประเทศในระยะยาวต่อไป

๓. (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ดำเนินการปรับกรอบของ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ตาม มติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ในข้อ ๒.๓ ที่ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการรับข้อสังเกตและความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปปรับปรุงแผน ยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบดำเนินการในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการ แปลงแผนไปสู่การปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพ เกิดผลเป็นรูปธรรม และฝ่ายเลขานุการได้แจ้งเวียน คณะกรรมการ กบส. ให้ความเห็นชอบแล้ว ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยพิจารณา ปรับปรุง (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปดังนี้

๓.๑ แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ ยังคงหลักการและเหตุผลเดิมใน ๕ ส่วน คือ ๑) กรอบ แนวคิดในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ๒) การประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ ผ่านมา) การเปลี่ยนแปลงของบริบทภายในประเทศและภายนอกประเทศ ๔) สรุปประเด็นการพัฒนา ในช่วง ๕ ปีข้างหน้า (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) และหลักการของแผนยุทธศาสตร์ฯ ๕) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)

๓.๒ ส่วนที่ (๕) ของแผนได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) มีการปรับปรุงยุทธศาสตร์และประเด็นกลยุทธ์การพัฒนาให้มีความกระชับมากขึ้น โดยยังคงเป้าหมายความสำเร็จ ๓ ประการ และ ๓ ภารกิจในการพัฒนา ทั้งนี้ในส่วนของยุทธศาสตร์และ กลยุทธ์ สำนักงานฯ ได้ปรับปรุงยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่สามารถดำเนินการไปด้วยกันได้โดยไม่กระทบกับ กรอบหลักการของแผนยุทธศาสตร์ฯ โดยปรับปรุงยุทธศาสตร์ ๔ ยุทธศาสตร์เป็น ๗ ยุทธศาสตร์ และ ปรับปรุงกลยุทธ์จาก ๓๑ กลยุทธ์เป็น ๒๑ กลยุทธ์ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถแปลงไปสู่ แผนปฏิบัติการ ประสานการดำเนินการ และบูรณาการระหว่างหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการตลอดระยะเวลา ๕ ปี ของแผนยุทธศาสตร์ฯ

๓.๓ นอกจากนี้ สำนักงานฯ ได้เพิ่มเติมประเด็นการพัฒนาเพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ มีความสมบูรณ์มากขึ้น ได้แก่ ๑) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงต่อการก้าวสู่ประชาคมอาเซียนในปี๒๕๕๘ เพื่อให้การจัดทำแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ มีความชัดเจนในการกำหนดแผนงาน/โครงการพัฒนาและการขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒) กำหนดแนวทางการรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้า ความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในระหว่างขนส่ง และ ๓) การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุนเพิ่มเติมในแต่ละภารกิจและประเด็นยุทธศาสตร์ เพื่อให้มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนสามารถวัดผลการดำเนินการตามแผนและการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของแผนเป็นระยะ และสามารถปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องสำหรับการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไป

๔. ความเห็นข้อเสนอของส่วนราชการ

๔.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖

๔.๒ เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าว และรายงานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อบูรณาการการดำเนินการในภาพรวมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
และบริการของประเทศ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail Danucha@nesdb.go.th