สวค. ๖๑
วันที่ ๑๙ มี.ค ๕๘
เวลา ๑๐.๓๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 6018 /๕๘
วันที่ ๑๘ มี.ค. ๒๕๕๘ เวลา ๑๐๔๐

ที่ นร ๑๑๑๕/๑๖๓๕

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๙ มีนาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘

31 มี.ค. 2558
จัดเข้าวาระ.....

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๒. สาระสำคัญ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่ออังคารที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๘ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีผลการประชุมที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑ การดำเนินงานของคณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออกและโลจิสติกส์

๒.๑.๑ สาระสำคัญ

๒.๑.๑.๑ การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรองและเอกสารอื่นๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ๓๖ หน่วยงานกับระบบ NSW มีหน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลอย่างเป็นทางการกับระบบ NSW แล้วจำนวน ๒๖ หน่วยงาน อยู่ระหว่างการทดสอบระบบการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW จำนวน ๘ หน่วยงาน และอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW จำนวน ๒ หน่วยงาน

๒.๑.๑.๒ การพัฒนาโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW) อยู่ระหว่างการจัดจ้างบริษัทเพื่อติดตั้งระบบสำหรับการทดสอบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ให้สามารถรองรับการใช้งานจริงภายในปี ๒๕๕๙

๒.๑.๑.๓ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๕๗ มีผลบังคับใช้แล้ว โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๗ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการได้ในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อย่างถูกต้องตามกฎหมาย และเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องอย่างครบวงจร ณ จุดเดียว

๒.๑.๑.๔ ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการนำเข้าส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. .... เพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ ให้มีผลบังคับใช้กับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยเป็นมาตรฐานสากล ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณายกร่างโดยคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายของสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

๒.๑.๑.๕ การปรับลดขั้นตอนและกระบวนการให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์แก่ภาคธุรกิจ กรมการค้าต่างประเทศและกรมวิชาการเกษตรได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการปรับลดขั้นตอนกระบวนงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ สินค้าเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ผลไม้ ข้าวและมันสำปะหลัง

๒.๑.๑.๖ ข้อเสนอแนะ คณะอนุกรรมการฯ เห็นควรสนับสนุนและผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐต่างๆ พัฒนาระบบ ปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ NSW และปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้การสนับสนุนและจัดหางบประมาณแก่หน่วยงานที่มีโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบ NSW และเร่งรัดให้สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ดำเนินการยกร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการนำเข้าส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. ....

๒.๑.๒ มติที่ประชุม มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อกำหนดปัญหา อุปสรรค และแนวทางการปรับลดกระบวนการขั้นตอนนำเข้า ส่งออก นำผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (NSW) รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน เพื่อให้การบังคับใช้การดำเนินการนำเข้า ส่งออก แบบไร้เอกสารอย่างปลอดภัย สมบูรณ์ผ่านระบบ NSW เกิดผลเป็นรูปธรรมได้โดยเร็ว และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. เพื่อพิจารณาต่อไป

๒.๒ การดำเนินงานของคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม

๒.๒.๑ สาระสำคัญ

๒.๒.๑.๑ การวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรม ปี ๒๕๕๕ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมของไทย มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายร้อยละ ๗.๒๗ ลดลง

จากร้อยละ ๘.๔๗ ในปี ๒๕๕๔ และกระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดเป้าหมายลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรมให้เป็นร้อยละ ๖.๕ ภายในปี ๒๕๕๙

๒.๒.๑.๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมปี ๒๕๕๗ ได้รับวงเงินงบประมาณสนับสนุนจำนวน ๑๑๗.๖๘ ล้านบาท ภายใต้โครงการพัฒนาสถานประกอบการ ๕๓๘ ราย สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์เป็นมูลค่า ๔,๒๘๖ ล้านบาท พัฒนาบุคลากรได้ ๙,๐๘๑ คน และพัฒนาการเชื่อมโยงโซ่อุปทานได้ ๒๘ โซ่อุปทาน

๒.๒.๑.๓ แผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมปี ๒๕๕๘ กระทรวงอุตสาหกรรมได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๘ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม ๘๗.๒๑ ล้านบาท จำนวน ๒๕ โครงการ โดยมีเป้าหมายพัฒนาสถานประกอบการ ๓๒๑ ราย คาดว่าจะสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้ไม่น้อยกว่า ๒,๕๐๐ ล้านบาท พัฒนาบุคลากรไม่น้อยกว่า ๕,๘๐๐ คน และพัฒนาการเชื่อมโยงโซ่อุปทานไม่น้อยกว่า ๒๑ โซ่อุปทาน

๒.๒.๑.๔ ปัญหาและอุปสรรคด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ผู้ประกอบการของไทยส่วนใหญ่ มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่ไม่ได้มาตรฐาน ขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะ ประสบการณ์ และความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานและงบประมาณดำเนินการไม่เพียงพอ

๒.๒.๑.๕ ข้อเสนอแนะ คณะอนุกรรมการฯ เห็นควรให้ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมควรเร่งเสริมสร้างศักยภาพในการเชื่อมโยงเข้าสู่โครงข่ายการผลิตของโลก โดยเรียนรู้และสร้างจุดแข็งขององค์กร เตรียมความพร้อมทั้งด้านบุคลากร เทคโนโลยี และการเงิน รวมทั้งนโยบายและแผนงานของภาครัฐควรเอื้ออำนวยความสะดวกให้สามารถเรียนรู้เทคโนโลยี พัฒนาเทคนิคการผลิตและการส่งมอบ เพื่อลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มในการประกอบธุรกิจ

๒.๒.๒ มติที่ประชุม มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมประสานภาคเอกชนหาแนวทางในการดำเนินการพัฒนาสถานประกอบการและพัฒนาบุคลากรในการเชื่อมโยงโซ่อุปทานให้เกิดประสิทธิภาพตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำจนถึงมือผู้บริโภคให้ได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงการจัดทำระบบตรวจสอบย้อนกลับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้านอุตสาหกรรมในภาพรวม

๒.๓ การดำเนินงานของคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

๒.๔.๑ สาระสำคัญ

๒.๓.๑.๑ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำแผนงาน/โครงการในลักษณะบูรณาการเพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเกษตร

๒.๓.๑.๒ ปี ๒๕๕๘ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาและวิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร ๕ ชนิด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา หน่อไม้ฝรั่ง และทุเรียน เพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบซอฟต์แวร์ฐานข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index : LPI) สำหรับสินค้าเกษตร ให้สอดคล้อง

ตามกิจกรรมในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและหน่วยธุรกิจการเกษตร พร้อมทั้งจัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์

๒.๓.๑.๓ คณะอนุกรรมการฯ เห็นชอบร่างกรอบบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าข้าว (Business Model) โดยให้ปรับปรุงร่างกรอบบริหารจัดการฯ ให้มีความชัดเจนมากขึ้น แบ่งเป็น ๒ กลุ่มหลัก คือ (๑) กลุ่มสินค้าข้าวอินทรีย์ และ (๒) กลุ่มข้าวขาว เนื่องจากมีสภาพปัญหาและความจำเป็นในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่แตกต่างกัน

๒.๓.๒ มติที่ประชุม รับทราบผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร และยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๙

๒.๔ ผลการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ โดยมีสาระสำคัญสรุป ดังนี้

๒.๔.๑ การแก้ไขปัญหาท่าเรือชายฝั่งระยะสั้น

๒.๔.๑.๑ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) อยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการโครงการยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) ร่วมกับกรมศุลกากร โดยระหว่างที่โครงการยังไม่แล้วเสร็จ กทท. ได้ร่วมกับกรมศุลกากรและกรมเจ้าท่าผลักดันโครงการ National Single Window (NSW) และเริ่มให้บริการส่วนสินค้าขาเข้าเต็มรูปแบบแล้วเมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๗

๒.๔.๑.๒ โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการฯ

๒.๔.๒ การพิจารณารูปแบบการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทยเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้มีความทันสมัย และพิจารณาแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแหลมฉบัง

๒.๔.๒.๑ กรมเจ้าท่าแต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาการคัดค้านโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เพื่อกำหนดนโยบาย กรอบแนวทาง ทิศทางการดำเนินการเชิงยุทธการข้อมูลข่าวสาร (IO : Information Operations) และชี้แจงทำความเข้าใจโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยกับประชาชนกลุ่มเป้าหมายภายใน ๖ เดือน

๒.๔.๒.๒ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรขอรับการสนับสนุนงบกลางประจำปี ๒๕๕๘ วงเงิน ๕๐ ล้านบาท เพื่อศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment: SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และขอตั้งงบประมาณปี ๒๕๕๙ วงเงิน ๓๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย และ วงเงิน ๒๕ ล้านบาท สำหรับจัดทำโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ

๒.๔.๓ มติที่ประชุม มอบหมายให้กรมเจ้าท่าวิเคราะห์สภาพปัญหาอุปสรรคในการขนส่งทั้งด้านกายภาพของท่าเรือ การบริหารจัดการท่าเรือ การบริหารตู้สินค้า พื้นที่หลังท่า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เหมาะสม และเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอย่างเป็นระบบเพื่อให้มีการขนส่ง

สินค้าชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้และภาคตะวันออก รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการท่าเรือในการขนส่งสินค้าผ่านออกต่างประเทศ โดยให้นำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๒.๕ แนวทางการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ

๒.๕.๑ สาระสำคัญ

๒.๕.๑.๑ การดำเนินงานระยะเร่งด่วน กรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกระยะเร่งด่วน โดยปรับปรุงพื้นที่หลังสถานีตรวจสอบน้ำหนักของ ทล. ในตำแหน่งที่ผู้ประกอบการต้องการสูงสุด ๕ อันดับแรก นอกจากนี้ ปี ๒๕๕๗ ทล. ได้รับงบประมาณเพื่อก่อสร้างจุดจอดรถบรรทุกที่ อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๕๘

๒.๕.๑.๒ การดำเนินงานระยะยาว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก และโครงการนำร่องการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามแผนแม่บทฯ ๑ แห่ง ดังนี้

(๑) **แผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๗๓** ประกอบด้วย เป้าประสงค์ ๓ ประการ คือ (๑) จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากรถบรรทุกลดลง (๒) การบริหารงานของจุดพักรถบรรทุกอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืน และ (๓) การหยุดพักรถบรรทุกตามข้อกำหนด กฎหมาย สำหรับรถบรรทุกของไทย และต่างชาติ ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักที่ได้มาตรฐาน และสอดคล้องกับความต้องการในปัจจุบันและอนาคตเพื่อสร้างความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างระบบการบริหารจัดการจุดพักรถบรรทุกอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมและการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุกอย่างเหมาะสม

สำหรับแผนการลงทุนพัฒนาและตำแหน่งที่ตั้ง ได้กำหนดจุดพักรถบรรทุก จำนวน ๔๑ จุด แบ่งเป็น ศูนย์บริการพักรถบรรทุก จำนวน ๑๓ แห่ง และจุดจอดพักรถ จำนวน ๒๘ แห่ง โดยมีรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ คือ (๑) ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค โดยภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนในส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมด (๒) จุดพักรถบรรทุก ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยอาจเปิดให้ภาคเอกชนดำเนินการในลักษณะของการจ้างดำเนินการ

(๒) แผนปฏิบัติการ/โครงการนำร่อง ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา มีที่ตั้งโครงการ บริเวณที่ดินราชพัสดุในความครอบครองดูแลของกรมการสัตว์ทหารบก เนื้อที่ขนาด ๓๑๕ ไร่ โดยใช้เป็นที่ก่อสร้างศูนย์บริการพักรถบรรทุก ขนาด ๘๗ ไร่ ใช้รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ คือ การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐลงทุนที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคาร และสาธารณูปโภค มูลค่าก่อสร้าง ๒๕๗.๗๒ ล้านบาท และภาคเอกชนลงทุนค่าดำเนินการปีละ ๒๐.๗๕ ล้านบาท

๒.๕.๒ มติที่ประชุม

๒.๕.๒.๑ รับทราบผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมในการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ

๒.๕.๒.๒ เห็นชอบในหลักการแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๗๓ ของกระทรวงคมนาคม และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดทำเป็นข้อเสนอการลงทุนในลักษณะโครงการ โดยให้พิจารณาแนวทางการให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกภายใต้แผนแม่บทฯ ทั้ง ๑๓ แห่ง รวมทั้งประสานหารือกับกรมธนารักษ์ถึงความเป็นไปได้ในการใช้พื้นที่และสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการประกอบการพิจารณาด้วย เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป สำหรับระยะต่อไป ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกที่จะเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศตามเส้นทางเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ

๒.๕.๒.๓ สำหรับการลงทุนและพัฒนาจุดจอดพักรถ จำนวน ๒๘ แห่ง เห็นควรให้กรมทางหลวงประสานกับสำนักงบประมาณเพื่อเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป

๒.๖ แนวทางการพัฒนาและสนับสนุนการขนส่งสินค้าด้วยระบบรางในพื้นที่ภาคตะวันออก

๒.๖.๑ สาระสำคัญ

๒.๖.๑.๑ ประเด็นปัญหาของการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางในพื้นที่ภาคตะวันออก โครงข่ายการขนส่งระบบรางในพื้นที่ภาคตะวันออก มีโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเชื่อมโยงระหว่างนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดกับท่าเรือแหลมฉบังแล้ว สภาพทางมีความพร้อมใช้งาน แต่ไม่มีการใช้บริการขนส่งสินค้า มีสาเหตุสำคัญสรุปดังนี้

(๑) ระยะทางการขนส่งระบบรางระหว่างนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด – ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๗๘ กม. เป็นระยะทางที่สั้น ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนของผู้ประกอบการขนส่ง มีภาระค่าใช้จ่ายในการยกขนหลายครั้ง (Double Handing) รวมทั้งขาดแคลนรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เป็นผลให้ไม่มีผู้สนใจใช้บริการ

(๒) อัตราค่าระวางที่เหมาะสมและสิ่งอำนวยความสะดวกในการยกขน ปัจจุบันการขนส่งทางถนนในพื้นที่จังหวัดระยองไปยังท่าเรือแหลมฉบังมีค่าขนส่งทางรถบรรทุกสำหรับตู้ขนาด ๒๐-๔๕ ทีอียู อยู่ระหว่าง ๔,๐๐๐-๔,๕๐๐ บาท ดังนั้น แนวทางแก้ไขอาจพิจารณาอัตราค่าระวางที่เหมาะสมโดยมีค่าใช้จ่ายรวมไม่ควรสูงกว่าการขนส่งทางถนน รวมทั้งการอำนวยความสะดวก อาทิ จัดหาพื้นที่หน้าลานของสถานีรถไฟมาบตาพุดและแหลมฉบัง และบริหารตู้เปล่าในพื้นที่มาบตาพุด ทั้งนี้ หากมีภาระค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าอาจพิจารณากำหนดมาตรการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้ระบบรางในการขนส่งเพื่อลดผลกระทบด้านต่างๆ ของการขนส่งทางถนน

(๓) ปริมาณสินค้าที่จะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนขนส่ง พื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะจังหวัดระยองที่เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักในการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้นควรส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือของ

ผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางจากมาบตาพุดไปแหลมฉบัง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้การขนส่งระบบรางมีความคุ้มค่าในการดำเนินการของผู้ประกอบการ และการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายให้คุ้มค่าต่อการลงทุนในระยะยาว

๒.๖.๑.๒ คณะกรรมการ กบส. เห็นว่าการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันใช้การขนส่งทางถนนซึ่งมีความสะดวก รวดเร็วจากต้นทางถึงปลายทาง หากปรับเปลี่ยนรูปแบบมาใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้าระหว่างนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด - แหลมฉบัง จะทำให้มีการยกขนหลายครั้ง ส่งผลต่อภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นของผู้ประกอบการ ประกอบกับระยะทางที่สั้นอาจไม่คุ้มค่ากับการลงทุน จึงมีความจำเป็นที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นโครงข่ายหลักในพื้นที่ภาคตะวันออก

๒.๖.๒ มติที่ประชุม รับทราบ และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินงานตามแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระบบรางโดยเฉพาะการก่อสร้างทางคู่บนเส้นทางขนส่งสินค้าหลัก เพื่อสนับสนุนการใช้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ

๓. ความเห็นข้อเสนอของส่วนราชการ

รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล)
รองนายกรัฐมนตรี
ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
และบริการของประเทศ

๗ ธ
สลค. ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 31 มี.ค. 2558 ลงมติว่า
ทราบ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐