



ที่ นร ๑๑๑๕/๒๕๒๗

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 21 ก.ค. 2558

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘
มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่
กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑)
รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ
บริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ
บริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตาม
แผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๒. สาระสำคัญ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ เมื่อจันทร์ที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ เวลา ๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุม
คณะรัฐมนตรี อาคารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (หลังเดิม) ทำเนียบรัฐบาล โดยมีผลการประชุม
ที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑ ความคืบหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

๒.๑.๑ สาระสำคัญ

๒.๑.๑.๑ การจัดทำร่างแผนบริหารจัดการโซ่อุปทานและระบบ
โลจิสติกส์สินค้าข้าวเชิงพาณิชย์ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร มีมติเห็นชอบ
ร่างกรอบแนวคิดการจัดทำแผนบริหารจัดการโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์สินค้าข้าวเชิงเพื่อขับเคลื่อน
กิจกรรมสำคัญของหน่วยธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในโซ่อุปทานสินค้าข้าว ตั้งแต่ระดับต้นน้ำ กลางน้ำ และ
ปลายน้ำ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงบูรณาการในลักษณะเกษตรเชิงอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (Agro Base
Industry Zone) และแก้ไขปัญหาการจัดการฟาร์มที่ทำกันแบบดั้งเดิม (Common Farm Issue)

/สินค้าข้าว...

สินค้าข้าวภายใต้แนวคิดการบริหารจัดการฟาร์มสมัยใหม่ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ อยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดแผนบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าข้าวเชิงพาณิชย์ ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๙

๒.๑.๑.๒ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพ
การจัดการระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตร สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ร่วมกับ สศก. อยู่ระหว่างสร้างและพัฒนาโปรแกรมการจัดการฐานข้อมูลตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร (Logistics Performance Index: LPI) ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำระบบฐานข้อมูลและประเมิน LPI สินค้าเกษตร ๕ ชนิด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา ทุเรียน และหน่อไม้ฝรั่ง ซึ่งกำหนดแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม ๒๕๕๘

๒.๑.๒ มติที่ประชุม รับทราบความคืบหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

๒.๒ ความคืบหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม

๒.๒.๑ สารสำคัญ

๒.๒.๑.๑ การประสานงานภาคเอกชนเพื่อหาแนวทางการพัฒนา
สถานประกอบการและบุคลากร กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำจนถึงผู้บริโภค ตามแนวทางที่ร่วมกำหนดโดยภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษาอย่างต่อเนื่อง สรุปดังนี้

(๑) การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
อุตสาหกรรม (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) เพื่อบูรณาการแผนที่เส้นทาง (Roadmap) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สร้างรายได้และมูลค่าเพิ่มสูงให้แก่ประเทศในอันดับต้นและมีมูลค่าต้นทุนด้านโลจิสติกส์สูงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยในปี ๒๕๕๘ มีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการภายใต้แผนแม่บทฯ จำนวน ๕ คณะ ได้แก่ ๑) โครงการบริหารแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ๒) โครงการส่งเสริมการใช้และเชื่อมโยงระบบ Backhauling เพื่อลดสัดส่วนการวิ่งรถเที่ยวเปล่า ๓) โครงการบูรณาการงานระหว่างกระทรวงด้านการจัด Zoning พื้นที่เกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ๔) โครงการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจชายแดน และ ๕) โครงการพัฒนาโซ่คุณค่าอุตสาหกรรมอาหารจากเกษตรสู่อุตสาหกรรม การค้า และการส่งออก

(๒) ดำเนินการเพื่อสร้างความร่วมมือและรับทราบ
ความต้องการของภาคอุตสาหกรรมภายใต้กิจกรรมต่างๆ เช่น จัดการประชุมสัมมนา Logistics Showcase เพื่อเผยแพร่ความรู้และบทเรียนจากประสบการณ์ด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ไม่น้อยกว่าปีละ ๙ ครั้ง ร่วมในคณะกรรมการและคณะที่ปรึกษาของภาคเอกชน และจัดทำโครงการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสำหรับภาคอุตสาหกรรม เป็นต้น

๒.๒.๑.๒ การจัดทำระบบตรวจสอบย้อนกลับ โดยส่งเสริมสถานประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมนำร่องพัฒนาระบบติดตามและตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) ให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและรหัสมาตรฐานการจับเก็บและเชื่อมโยงข้อมูล โดยในปี ๒๕๕๘ ได้นำร่องพัฒนาสถานประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารที่มีการส่งออกไปยังประเทศ ASEAN+๖ และประเทศในสหภาพยุโรป ได้แก่ ๑) ขนมไทยซึ่งมีวัตถุดิบหลักคือผลไม้ ๒) อาหารสัตว์น้ำซึ่งมีวัตถุดิบหลักคือปลาทะเล และ ๓) อาหารพร้อมรับประทานซึ่งมีวัตถุดิบหลักคือข้าว รวมทั้งประยุกต์ใช้โปรแกรม Open ERP หรือ Odoo Version ๘ ที่มีระบบจัดการการผลิต ระบบการจัดการคลังสินค้าและอื่นๆ รวมทั้งระบบตรวจสอบย้อนกลับเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันในองค์กรและโซ่อุปทาน

๒.๒.๑.๓ ผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม

(๑) การวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรม (Logistics Cost per Gross Sale) พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมของไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายร้อยละ ๘.๐๖ ประกอบด้วย ๑) ต้นทุนการบริหารจัดการร้อยละ ๐.๗๓ ๒) ต้นทุนการขนส่งร้อยละ ๒.๓๓ และ ๓) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังร้อยละ ๕.๐๐ สูงขึ้นจากเดิมในปี ๒๕๕๕ ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายร้อยละ ๗.๒๗

(๒) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมปี ๒๕๕๗ กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมในปี ๒๕๕๗ ตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙) พัฒนาสถานประกอบการทั้งสิ้น ๖๐๙ ราย ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์คิดเป็นมูลค่า ๕,๒๖๙.๓๑ ล้านบาท ส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๒ จากปี ๒๕๕๖

(๓) แผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมปี ๒๕๕๘ และปี ๒๕๕๙ โดยในปี ๒๕๕๘ กระทรวงอุตสาหกรรมอยู่ระหว่างดำเนินงาน ๒๓ โครงการ และในปี ๒๕๕๙ มีแผนการดำเนินงาน ๒๖ โครงการ โดยมีเป้าหมายพัฒนาสถานประกอบการไม่น้อยกว่า ๔๐๐ ราย คาดว่าจะสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์คิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า ๓,๒๐๐ ล้านบาท พัฒนาบุคลากรไม่น้อยกว่า ๖,๐๐๐ คน และพัฒนาการเชื่อมโยงโซ่อุปทานไม่น้อยกว่า ๒๐ โซ่อุปทาน

๒.๒.๒ มติที่ประชุม รับทราบความคืบหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม

๒.๓ รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๕๗ ฝ่ายเลขานุการได้รายงานภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของปี ๒๕๕๖ และแนวทางในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไปโดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๓.๑ สาระสำคัญ

๒.๓.๑.๑ ปี ๒๕๕๖ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม ๑,๘๓๕.๒ พันล้านบาท หรือร้อยละ ๑๔.๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า ๑๒,๙๑๐.๐ พันล้านบาท โดยมีสัดส่วนลดลงจากร้อยละ ๑๔.๔ ในปี ๒๕๕๕

/ประกอบด้วยต้นทุน...

ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ๙๕๓.๒ พันล้านบาท (ร้อยละ ๗.๔ ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ๗๑๕.๒ พันล้านบาท (ร้อยละ ๕.๕ ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ๑๖๖.๘ พันล้านบาท (ร้อยละ ๑.๓ ของ GDP)

๒.๓.๑.๒ สำหรับโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ในปี ๒๕๕๖ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ ๕๑.๙ ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ลดลงจากร้อยละ ๕๒.๖ ในปี ๒๕๕๕ รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ ๓๙.๐ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๓๘.๔ ในปี ๒๕๕๕ ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเพียงร้อยละ ๙.๑

๒.๓.๑.๓ ในปี ๒๕๕๗ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ ๑๔.๑ โดยคาดว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ ๗.๓ และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนร้อยละ ๕.๕ และร้อยละ ๑.๓ ตามลำดับ

๒.๓.๒ ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจด้วยการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ ควรให้ความสำคัญกับประเด็นการพัฒนาในระยะเร่งด่วน ดังนี้

๒.๓.๒.๑ เร่งพัฒนาคุณภาพและยกระดับศักยภาพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระดับปฏิบัติการ รวมทั้งการเสริมสร้างทักษะฝีมือแรงงาน การใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี และการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์เพื่อช่วยให้สถานประกอบการสามารถพิจารณาจำนวนแรงงานที่เหมาะสมในธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้ครอบคลุมต้นทุนค่าแรงที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ควรจัดให้มีเวทีทำงานร่วมกันระหว่างภาคเอกชนและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาแรงงานขาดแคลน และปัญหาฝีมือแรงงานไม่ได้มาตรฐานและไม่ตรงต่อความต้องการของภาคเอกชน

๒.๓.๒.๒ ผลักดันหน่วยงาน ๓๖ แห่ง ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบรับรอง ใบอนุญาตเพื่อการนำเข้า ส่งออกสินค้า และบริการโลจิสติกส์ ให้สามารถเชื่อมต่อและใช้งานระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบ National Single Window (NSW) แบบอิเล็กทรอนิกส์ให้สมบูรณ์โดยเร็วที่สุด โดยแต่ละหน่วยงานต้องพิจารณาปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติภายในของหน่วยงานรัฐเพื่อลดความซ้ำซ้อนของขั้นตอนในกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าใดๆ ให้แก่ภาคธุรกิจ รวมทั้งให้รูปแบบการทำงานมุ่งไปสู่การทำงานด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษโดยสมบูรณ์

๒.๓.๒.๓ พัฒนาคุณภาพการให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) และสร้างระบบรับรองคุณภาพมาตรฐานของ LSPs สนับสนุนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือเพื่อสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ ที่มีเครือข่ายบริการเชื่อมโยงทั้งในประเทศเพื่อนบ้านระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของ LSPs นอกจากนี้ ควรเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งความเข้มแข็งของเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรเพื่อให้อุตสาหกรรมสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังการเก็บเกี่ยวที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยยกระดับรายได้ของเกษตรกรในระยะยาว

๒.๓.๒.๔ เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุนและประหยัดพลังงาน และให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางรางหรือการขนส่งทางน้ำ เพื่อสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๒.๓.๓ มติที่ประชุม รับทราบรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๕๗

๒.๔ รายงานผลการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีสาระสำคัญสรุป ดังนี้

๒.๔.๑ การปรับแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๗๓ กรมทางหลวงได้พิจารณาปรับลดจำนวนจุดจอดพักรถบรรทุกตามแผนแม่บทฯ จากจำนวน ๒๘ แห่ง เหลือ ๒๕ แห่ง เพื่อลดความซ้ำซ้อนของพื้นที่ ซึ่งจะสามารถดำเนินการได้ภายใต้กรอบระยะเวลา ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๗) โดยในปี ๒๕๕๔ กรมทางหลวงจะดำเนินการสำรวจพื้นที่และหาพื้นที่สงวนของกรมทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงกับตำแหน่งที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทฯ รวมทั้งดำเนินการประสานกับกรมธนารักษ์ เพื่อขอใช้พื้นที่บริเวณใกล้เคียงที่เหมาะสม เพื่อลดภาระการเวนคืนที่ดินที่อาจกระทบต่อกรอบระยะเวลาของแผนการดำเนินงาน

๒.๔.๒ การพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุก ภายใต้แผนแม่บทฯ ทั้ง ๑๓ แห่ง กรมทางหลวงได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่าแต่ไม่ก่อให้เกิดผลตอบแทนทางการเงินที่คุ้มค่า จึงอาจเป็นโครงการที่ไม่ดึงดูดภาคเอกชนให้เข้ามาลงทุน ดังนั้น กรมทางหลวงจะเป็นผู้ลงทุนจัดหาพื้นที่ ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค สำหรับค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอาจพิจารณาให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทเป็นผู้รับจ้างหรือผู้เช่าช่วงประกอบธุรกิจที่เหมาะสมในพื้นที่ เช่น ศูนย์อาหาร การขายผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น สถานีบริการน้ำมัน สถานีบริการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ที่พักรถ เป็นต้น โดยกรมทางหลวงจะเป็นผู้กำกับและดูแลการเข้าพื้นที่ตามพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการตรวจสอบวิธีการอนุญาตการกำหนดอัตราค่าตอบแทน ระยะเวลาและเงื่อนไข เพื่อให้การดำเนินงานพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกเกิดประสิทธิภาพสูงสุด มีมาตรฐานในระดับสากล โดยกรมทางหลวงอยู่ระหว่างพิจารณาขอร่างกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ในการคิดอัตราการใช้ที่ดินบริเวณจุดพักรถบรรทุกคาดว่าจะใช้เวลาดำเนินการประมาณ ๖ เดือน

๒.๔.๓ การดำเนินการโครงการนำร่องศูนย์บริการพักรถบรรทุก ตำบลหนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา บริเวณที่ดินราชพัสดุในความครอบครองดูแลของศูนย์การสุนัขทหาร กรมการสัตว์ทหารบก จังหวัดนครราชสีมา เนื้อที่ ๓๑๕ ไร่ ใช้เป็นที่ก่อสร้างศูนย์บริการพักรถบรรทุกขนาด ๘๗ ไร่ โดยมีพื้นที่ติดทางหลวง ๒ ด้าน คือทางหลวงมิตรภาพสายใหม่ (เลี้ยวเมืองปากช่อง) ขนาด ๖ ช่องจราจร และทางหลวงมิตรภาพสายเก่าขนาด ๔ ช่องจราจร สามารถเข้าออกพื้นที่ได้ทั้ง ๒ ทิศทาง และพื้นที่ดังกล่าวจะมีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (บางปะอิน-โคราช) ผ่านในอนาคต ขณะนี้ กรมทางหลวงได้ขอใช้พื้นที่จากกรมการสัตว์ทหารบก กองทัพบก ซึ่งหากได้รับมอบพื้นที่ กรมทางหลวงจะขอรับการจัดสรรงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป

/๒.๔.๔ การดำเนินการ...

๒.๔.๔ การดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกจำนวน ๑ แห่ง ที่อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา (ขาออก) พื้นที่ขนาด ๕๔ ไร่ วงเงิน ๑๕๐ ล้านบาท ในระยะเวลา ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๑ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีปริมาณการจราจรสูง และมีการจอดรถบรรทุกบริเวณไหล่ทาง ซึ่งการดำเนินการโครงการจะช่วยลดอุบัติเหตุบนทางหลวงและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับผู้สัญจรบนทางหลวง

๒.๔.๕ มติที่ประชุม เห็นควรให้กรมทางหลวงเร่งรัดการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกและจุดพักรถบรรทุกให้สอดคล้องกับการปรับรอบระยะเวลาตามแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๗) สำหรับโครงการนำร่องศูนย์บริการพักรถบรรทุก ตำบลหนองทราย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมาให้พิจารณาแนวทางการให้เอกชนดำเนินการบริหารจัดการเชิงธุรกิจในลักษณะการเช่าเหมาประกอบการดำเนินการด้วย และรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการ กบส. ทราบต่อไป

๒.๕ แนวทางการขับเคลื่อนระบบ National Single Window เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilitation) โดยฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณา สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๕.๑ การดำเนินการขับเคลื่อนระบบ National Single Window เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐) ในภารกิจการยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

๒.๕.๒ ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย (Trading across Border) จากข้อมูลการสำรวจของธนาคารโลกระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางเรือเปรียบเทียบระหว่าง ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก พบว่าในปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๓๖ ลดลงจากอันดับที่ ๒๔ ในปี ๒๕๕๗ และอันดับที่ ๑๐ ในปี ๒๕๕๒ และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๓ รองจากสิงคโปร์ที่เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพสูงที่สุดเป็นอันดับ ๑ ของโลก รองลงมาเป็นมาเลเซียอยู่อันดับที่ ๑๑ โดยขั้นตอนการพัฒนาของประเทศไทยในการเพิ่มประสิทธิภาพได้จากการพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ คือ ขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสาร และขั้นตอนการจัดการและเคลื่อนย้ายสินค้าในท่าเรือ

๒.๕.๓ สภาพปัญหาของการพัฒนาระบบ NSW ประกอบด้วย

๒.๕.๓.๑ การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่าง หน่วยงานแบบบูรณาการผ่าน NSW (G2G) มีความก้าวหน้าในระดับหนึ่งแต่ยังไม่ครบถ้วนทุกสินค้า อีกทั้งปริมาณการใช้งานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่พัฒนาแล้วมีค่อนข้างต่ำ

/๒.๕.๓.๒ การปรับลด...

๒.๕.๓.๒ การปรับลดขั้นตอนและเอกสารที่ใช้ในกระบวนการให้บริการ ใบรับรอง/ใบอนุญาตแก่ภาคธุรกิจยังไม่มีควมคืบหน้ามากนัก และศักยภาพภายในองค์กรของหน่วยงาน รัฐมีข้อจำกัดทั้งด้านงบประมาณ ความเชี่ยวชาญ และอัตรากำลังสำหรับการพัฒนา/ขยาย/ดูแลระบบ

๒.๕.๓.๓ การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการ ปรับกระบวนการเพื่อลดขั้นตอน และเอกสารให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW โดยเฉพาะ กฎหมายภายในของแต่ละหน่วยงานที่ยังไม่รองรับการทำธุรกรรมด้วยอิเล็กทรอนิกส์

๒.๕.๓.๔ จัดทำโครงสร้างข้อมูลให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Data Harmonization) ของประเทศยังไม่แล้วเสร็จ อาทิ การกำหนดพิกัดและรหัสสถิติสินค้าที่ต้องควบคุม สำหรับใช้ในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติ รหัสจังหวัด หน่วยปริมาณ หน่วยน้ำหนัก ทำนำเข้า/ส่งออก และรายการข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๕.๓.๕ รูปแบบขององค์กรที่รับผิดชอบในการพัฒนาและบริหารจัดการระบบ NSW ของประเทศในอนาคตยังไม่ชัดเจน จำเป็นต้องกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการ ระบบ NSW ที่เหมาะสมกับภาพรวม และมีความยืดหยุ่นรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและ มาตรฐานสากลต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๕.๔ แนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilitation) ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘- ๒๕๖๔) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะฝ่ายเลขานุการ กบส. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบ National Single Window (ระยะที่ ๒) เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลกได้ประมวล แนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW สรุปดังนี้

๒.๕.๔.๑ วิสัยทัศน์การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าปี ๒๕๖๔ (Thailand e-Trade Facilitation Vision ๒๐๒๑) “ประเทศไทยมีการให้บริการธุรกรรม การค้าระหว่างประเทศด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ แบบไร้กระดาษ ตลอดกระบวนการอย่างปลอดภัย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ (End-to-End Paper-Free Transactions)”

๒.๕.๔.๒ วัตถุประสงค์ ๑) ลดต้นทุน เพิ่มความเร็ว และเพิ่มความ คล่องตัวในการตอบสนองต่อความต้องการของภาคการค้า ภาคขนส่ง และบริการของภาครัฐได้อย่างถูกต้อง แม่นยำและมีประสิทธิภาพ ๒) เพิ่มความสามารถในการปฏิบัติตามมาตรฐานทางการค้า การขนส่ง และ การ กำกับดูแลตามกฎหมายและตามแนวทางที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ๓) เสริมสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขันทางการค้าของธุรกิจไทยและเสริมบทบาทให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ของ ภูมิภาคอาเซียน

๒.๕.๔.๓ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ระดับประเทศ ประสิทธิภาพและต้นทุนสำหรับกระบวนการส่งออก นำเข้า ส่งผ่านและถ่ายลำสินค้าทั่วไปทางทะเลที่เพิ่มขึ้น โดยมีระยะเวลาที่รวดเร็วขึ้นจาก ๑๔ วัน เหลือ ๗ วัน และค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมของประเทศลดลง ไม่ต่ำกว่า ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท ระดับหน่วยงานรัฐ ๑) ความเร็วของกระบวนการปฏิบัติงานมีระยะเวลา

/ลดลง...

ลดลงอย่างน้อยในอัตราร้อยละ ๕๐ ๒) ค่าใช้จ่ายของทั้งผู้ประกอบการและของหน่วยงานรัฐนั้นลดลงอย่างน้อยในอัตราร้อยละ ๒๕ และ ๓) เพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลที่ถูกต้องแม่นยำเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่เป็นสากล

๒.๕.๔.๔ กลยุทธ์การพัฒนา ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ ๑ กำหนดรูปแบบทางธุรกิจเพื่อการบริหารจัดการระบบ NSW ของประเทศไทย กลยุทธ์ที่ ๒ เร่งรัดการใช้งานระบบ NSW ระยะที่ ๑ ให้เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่สมบูรณ์ของทุกหน่วยงานทั้ง ๓๖ แห่ง กลยุทธ์ที่ ๓ ขยายระบบ NSW ด้านการกำกับดูแลสินค้าและยานพาหนะทั้งรถ เรือ และเครื่องบินที่บรรทุกสินค้าให้แล้วเสร็จ กลยุทธ์ที่ ๔ พัฒนาระบบไปสู่บริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) แก่ผู้ประกอบการ กลยุทธ์ที่ ๕ พัฒนาระบบรองรับการชำระเงินและแลกเปลี่ยนเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ของหน่วยงานรัฐ และกลยุทธ์ที่ ๖ พัฒนาระบบ Port Community System ที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๒.๕.๕ มติที่ประชุม

๒.๕.๕.๑ รับทราบแนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilitation) ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘- ๒๕๖๔) และให้ฝ่ายเลขานุการฯ จัดทำรายละเอียดให้สมบูรณ์เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๒.๕.๕.๒ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ (อ้อยและน้ำตาล ข้าว ยางพารา วัตถุดิบทราย และสินค้าแช่แข็ง) โดยทำหน้าที่ประสาน เร่งรัด หน่วยงานออกไปรับรอง/ใบอนุญาตทั้ง ๓๖ หน่วยงาน ให้เชื่อมต่อระบบ NSW แล้วเสร็จทุกสินค้าภายในปี ๒๕๕๘ และปรับลดขั้นตอน เอกสาร และระยะเวลาในกระบวนการนำเข้า ส่งออกของแต่ละสินค้า รวมทั้งเร่งรัดการกำหนดรหัสพิกัดและรหัสสถิติสินค้าควบคุมของทุกหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกันภายใน ๓ เดือน โดยให้นำเสนอคณะกรรมการ กบส. ต่อไป

๒.๕.๕.๓ เห็นควรให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) จัดสรรงบประมาณจากเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (Structural Adjustment Loan : SAL) ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ เพื่อดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ตามขั้นตอนต่อไป

๒.๕.๕.๔ สำหรับการขับเคลื่อนระบบ NSW ในระยะเร่งด่วน เห็นควรมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

(๑) มอบหมายสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) (สพธอ.) พิจารณายกร่างกฎหมายสำหรับการแก้ไขปัญหาคอขวดในการพัฒนาระบบ NSW เพื่อให้สามารถรับ-ส่งข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ แบบไร้กระดาษได้ตลอดกระบวนการ และเป็นหน่วยงานกลางรับผิดชอบการจัดมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานทางเทคนิคต่าง ๆ สำหรับใช้แลกเปลี่ยนผ่านระบบ NSW โดยประสานงานกับกรมศุลกากรและองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำมาตรฐานรหัสข้อมูลและมาตรฐานทางเทคนิคที่เกี่ยวข้อง

/ (๒) มอบหมาย...

(๒) มอบหมายให้สมาคมธนาคารไทยประสานงานกับ สฟธ. ธนาคารแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพัฒนาระบบ e-payment and Digital Documents ผ่านระบบ NSW เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถชำระค่าบริการเกี่ยวกับการขนส่ง ค่าธรรมเนียมภาครัฐ และชำระค่าบริการสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างเต็มรูปแบบ และให้หน่วยงานรัฐที่ต้องทำระบบ e-payment ประสานงานกับกรมบัญชีกลางเพื่อขออนุญาตให้สามารถดำเนินธุรกรรมทางการเงินแบบ อิเล็กทรอนิกส์ได้

(๓) มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการ ดังนี้ ๑) ประสาน สำนักงาน กพร. ให้จัดทำข้อเสนอด้านหน่วยงานที่เหมาะสมในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW (NSW Operation Center/PMO) พร้อมจัดทำข้อเสนอรูปแบบบริหารจัดการธุรกิจ (Business Model) ของระบบ NSW ที่เหมาะสมกับประเทศไทย ๒) จัดทำระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเพื่อเป็นฐานข้อมูลในการกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดกระบวนการทำงานของหน่วยงาน ภาครัฐและระบบที่เกี่ยวข้องในระยะต่อไป

๒.๖ แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ ของกรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๖.๑ นโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๐) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยกำหนดให้มีการผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ และการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะรูปแบบการขนส่งทาง ชายฝั่งและทางลำน้ำ สำหรับการดำเนินการเพื่อสนับสนุนแนวนโยบายของรัฐบาลดังกล่าว กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศโดยมี รายละเอียดสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๖.๑.๑ ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

(๑) ด้านนโยบาย อาทิ รัฐบาลให้การสนับสนุนและกำหนด โครงสร้างภาษีตลอดจนค่าธรรมเนียมของการขนส่งแต่ละรูปแบบไม่เสมอภาคกัน เช่น รัฐบาลรับภาระค่าสร้าง และซ่อมบำรุงถนนแต่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมร่อนน้ำกับการขนส่งชายฝั่ง หรือรัฐจัดให้มีไฟส่องสว่างตาม ทางแยกให้กับจราจรทางถนนโดยไม่คิดมูลค่าแต่คิดค่าธรรมเนียมประกาศการกับการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น ขาดแผนแม่บทในการพัฒนาระบบท่าเรือของประเทศ ขาดการกำหนดขอบเขตบริเวณหรือทำเลที่ เหมาะสมสำหรับพัฒนาเป็นที่ตั้งท่าเรือประเภทต่างๆ และขาดการวางแผนที่บูรณาการกับการขนส่ง รูปแบบอื่นอย่างเป็นระบบเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าชายฝั่งของประเทศในภาพรวม

(๒) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ขาดท่าเทียบเรือเพื่อรองรับ การขนส่งชายฝั่งโดยเฉพาะ ร่องน้ำเดินเรือขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง และปัญหาความสูงของ สะพานที่เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ

(๓) ด้านการบริหารจัดการ อาทิ การจัดเก็บผลตอบแทน ท่าเรือที่อยู่ในการดูแลของกรมธนารักษ์สูงเกินไป ทำให้ต้นทุนในการประกอบกิจการท่าเรือสูง รวมทั้ง

/ระยะเวลา...

ระยะเวลาการให้สัมปทานไม่มุ่งใจให้เอกชนเข้ามาลงทุน การขนส่งชายฝั่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานทำให้มีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามมาก โดยข้อปฏิบัติและการยื่นเอกสารบางอย่างมีความซ้ำซ้อน และขาดการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ ด้านการเงิน การคลัง (ภาษี) และการส่งเสริมการลงทุนอย่างจริงจัง

๒.๖.๒ แนวทางทางการแก้ไขปัญหาระบบขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๖.๒.๑ ผลักดันการใช้ประโยชน์จากท่าเรือที่มีในปัจจุบัน ให้มีการนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งปรับปรุงโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบการขนส่งชายฝั่งให้สามารถตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๖.๒.๒ ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งชายฝั่ง เร่งรัดให้มีท่าเทียบเรือสำหรับการขนส่งชายฝั่งในท่าเรือระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าชายฝั่งในปัจจุบันและแนวโน้มการขยายตัวในอนาคต

๒.๖.๒.๓ สนับสนุนการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการบริหารจัดการท่าเรือ แก้ไขปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานท่าเรือมีประสิทธิภาพ และมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม ที่จะช่วยสนับสนุนระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศและการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศในระยะยาว

๒.๖.๒.๔ พัฒนาเส้นทางเดินเรือในลำน้ำ โดยพัฒนาเขื่อนยกระดับน้ำเพื่อการเดินเรือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน ให้สามารถเดินเรือได้ตลอดปี ตั้งแต่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงนครสวรรค์ และต่อเนื่องไปตามลำน้ำน่าน จนถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร

๒.๖.๒.๕ สนับสนุนการพัฒนาร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ ให้สามารถเดินเรือได้สะดวกตลอดปีและมีความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจ (ร่องน้ำที่ต้องขุดลอกทุกปีมีลักษณะเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสูง หรือเป็นร่องน้ำที่มีเรือใช้สัญจรจำนวนมากเป็นประจำ หรือมีอัตราการตกตะกอนเร็วต้องขุดลอกบำรุงรักษาเป็นประจำ)

๒.๖.๓ มาตรการแก้ไขปัญหาระยะแรก กรมเจ้าท่าเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณา ดังนี้

๒.๖.๓.๑ การพัฒนาร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ ระบบท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันเพียงพอสำหรับการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งในลำน้ำและรองรับอุปสงค์ในอนาคต แต่มีปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ คือร่องน้ำตื้นเขินไม่สามารถเดินเรือได้สะดวกตลอดปี โดยในระยะแรกควรพัฒนาร่องน้ำเศรษฐกิจจำนวน ๑๖ ร่องน้ำ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่การเดินเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือ และเจ้าของสินค้า ด้วยการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ พร้อมประกันความลึกทั้ง ๑๖ ร่องน้ำ ซึ่งต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณเป็นประจำ ในปีแรกจำนวน ๑,๒๙๘.๔๗๕ ล้านบาท (ปริมาณเนื้อดิน ๑๙.๕๑๕ ล้านลูกบาศก์เมตร) และในปีต่อไป ๙๔๐ ล้านบาททุกปี

/๒.๖.๓.๒ การจัดเก็บ...

๒.๖.๓.๒ การจัดเก็บรายได้จากระบบท่าเรือ การแบ่งประเภทการบริหารจัดการท่าเรือของกรมธนารักษ์ ไม่สอดคล้องกับสภาพปฏิบัติในปัจจุบันและไม่เพียงพอที่จะสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนบริหารจัดการท่าเรือในลำน้ำหรือท่าเรือชายฝั่งทะเล จึงเสนอให้เพิ่มประเภทท่าเรืออีก ๑ ประเภท เรียกว่า ท่าเรือเพื่อสนับสนุนนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยท่าเรือดังกล่าว จะครอบคลุมถึงท่าเรือหรือสถานีขนส่งสินค้าและคนโดยสารในลำน้ำหรือชายฝั่งทะเลในประเทศที่กรมเจ้าท่าสร้างขึ้น เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จูงใจให้เอกชนเข้ามาลงทุนและผู้ให้บริการได้รับบริการในราคาที่เหมาะสมรวมทั้งเป็นการส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ

๒.๖.๔ มติที่ประชุม

๒.๖.๔.๑ เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาเพื่อพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศตามข้อ ๒.๖.๒

๒.๖.๔.๒ เห็นควรให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณประจำปีสนับสนุนการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจ จำนวน ๑๖ ร่องน้ำอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ให้กรมเจ้าท่าพิจารณาร่องน้ำเดินเรือที่จังหวัดนราธิวาสไปประกอบการดำเนินงานด้วย

๒.๖.๔.๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือกับกระทรวงการคลังพิจารณาปรับเพิ่มประเภทท่าเรืออีก ๑ ประเภท คือ ท่าเรือเพื่อสนับสนุนนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้ครอบคลุมถึงท่าเรือหรือสถานีขนส่งสินค้าและคนโดยสารในลำน้ำหรือชายฝั่งทะเลในประเทศที่กรมเจ้าท่าสร้างขึ้นในการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift)

๓. ความเห็นข้อเสนอของส่วนราชการ

รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

๗/3
สสค. ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 21 ก.ค. 2558 ลงมติว่า

ทราบ

(หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า

และบริการของประเทศ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐ โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐