

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
รับที่..... 11920 ๗๘๐๗  
รับที่(อีเมล).....  
วันที่ - 3 พ.ย. 2563 14-



ที่ นร ๑๑๑๑/๕๐๖๒

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร  
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ  
สำนักงานสภาพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

#### ๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

#### ๒. สารสำคัญ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๕๒๑ ชั้น ๒ อาคาร ๕ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยสรุปผลการประชุมที่สำคัญ ดังนี้

##### ๒.๑ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๒.๑.๑ รับทราบรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๖๒ โดยสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง คาดการณ์ว่าในปี ๒๕๖๒ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ ๑๓.๔ ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ ๑๕.๒ ต่อ GDP ในปี ๒๕๕๓ หรือมีมูลค่ารวม ๒,๒๕๘.๔ พันล้านบาท ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ ๓.๑ เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศที่มีการชะลอตัว จากความผันผวนของเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน

โดยต้นทุน...

โดยต้นทุนโลจิสติกส์ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า ๑,๑๒๒.๘ พันล้านบาท หรือร้อยละ ๖.๗ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ๙๖๗.๕ พันล้านบาท หรือร้อยละ ๕.๗ ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ๑๖๘.๑ พันล้านบาท หรือร้อยละ ๑.๐ ต่อ GDP สำหรับการประมาณการสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี ๒๕๖๓ คาดการณ์ว่ามูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลงจากการหดตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ ๑๒.๙-๑๓.๔ ต่อ GDP อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องมีการประเมินปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการบริโภคจากภาครัฐที่มีอย่างต่อเนื่องและภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีความไม่แน่นอน

**๒.๑.๒ รับทราบความคืบหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย** ซึ่งดำเนินการโดยคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส. ๔ คณะ ได้แก่ **๑) ด้านอุตสาหกรรม** มีการพัฒนาสถานประกอบการ จำนวน ๒๐๕ กิจการ พัฒนาบุคลากรจำนวน ๓๐๐ คน และลดต้นทุนโลจิสติกส์รวม ๒,๕๓๖ ล้านบาท และการเพิ่มผลิตภาพการผลิตโดยนำระบบอัตโนมัติมาใช้ปรับปรุงสายพานขนส่งสินค้าในโรงงาน และนำระบบ Enterprise Resource Planning (ERP) มาใช้เพื่อวางแผนการผลิตและจัดการวัตถุดิบ **๒) ด้านการเกษตร** จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ (ฉบับทบทวน) เพื่อให้สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน รวมทั้งอยู่ระหว่างพัฒนาระบบ e-Logistics เพื่อออกใบรับรองด้านสุขอนามัยพืช **๓) ด้านการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW)** สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้ครบทั้ง ๓๗ หน่วยงาน และมีธุรกรรมการให้บริการผ่านระบบ NSW แล้ว ๓๗๙ รายการ จาก ๘๐๗ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๔๗ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA e-FORM D กับประเทศสมาชิกอาเซียนได้ครบทุกประเทศ นอกจากนี้ในการจัดทหองค์กรผู้ให้บริการ NSW เพื่อให้บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เข้ามาทำหน้าที่ NSW Operator โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาร่างสัญญาของสำนักงานอัยการสูงสุด สำหรับการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานภาครัฐใน ๕ สินค้ายุทธศาสตร์ ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย มีความก้าวหน้าตามรายสินค้ายุทธศาสตร์อยู่ระหว่างร้อยละ ๓๗-๗๕ และ **๔) การพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ** ได้แก่ **(๑) ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา** อบจ.พระนครศรีอยุธยา อยู่ระหว่างจัดทำแผนบริหารจัดการเพื่อเสนอกรมธนารักษ์พิจารณา **(๒) ท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด** การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเข้าบริหารจัดการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ และ **(๓) ท่าเรือคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์** กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างสอบถามความสนใจขององค์การสะพานปลาหรือผู้ที่สนใจ สำหรับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างเสนอขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๓๖ เพื่อนำพื้นที่บางส่วนของท่าเรือสาธารณะมาใช้ในเชิงพาณิชย์ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

## **๒.๒ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา**

**๒.๒.๑ แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) กระทรวงคมนาคม** โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เสนอแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยในระยะยาวให้บรรลุวัตถุประสงค์สำคัญในการส่งเสริม

/การปรับเปลี่ยน...

การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่การขนส่งทางราง โดยใช้ท่าเรือบกเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

## ๑) แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

๑.๑) วิสัยทัศน์ เสริมความสามารถในการแข่งขันของไทย สู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางรางของภูมิภาคอาเซียน

๑.๒) พันธกิจ (๑) พัฒนาท่าเรือบกที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทยและส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจสนับสนุน และ (๒) สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบราง เพื่อลดมลภาวะและอุบัติเหตุทางถนน

๑.๓) เป้าหมาย/วัตถุประสงค์ (๑) เพื่อยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าทางรางให้สะดวก ตรงเวลา ปลอดภัย และประหยัด และ (๒) เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางของภูมิภาคอาเซียน

### ๑.๔) แนวทางการพัฒนา

๑.๔.๑) การพัฒนาท่าเรือบกเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูง วงเงินรวมประมาณ ๓๐,๙๒๐ ล้านบาทประกอบด้วย (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือบก จำนวน ๔ แห่ง ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา นครราชสีมา ขอนแก่น และนครสวรรค์ โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงโครงการท่าเรือบก และโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนสำหรับรถบรรทุก (Truck Priority Route) เป็นต้น และ (๒) มาตรการสนับสนุน เช่น การผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศและการพัฒนา Border Logistics Park ในพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ การปรับปรุงมาตรฐานการเดินรถไฟเพื่อเป้าหมายการตรงต่อเวลาในการให้บริการ และกำหนดมาตรฐานการให้บริการจุดพักรถบรรทุกสินค้า เป็นต้น

๑.๔.๒) การสร้างศักยภาพของท่าเรือบกและธุรกิจสนับสนุน วงเงินรวมประมาณ ๘๓๐ ล้านบาทประกอบด้วย (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกด้านศุลกากร และการตรวจสอบสินค้าในลักษณะ One Stop Service (ท่าเรือบก ๔ แห่ง) โครงการจัดตั้งศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือบก ท่าเรือแหลมฉบัง และด่านชายแดน เป็นต้น และ (๒) มาตรการสนับสนุน เช่น การประกาศให้พื้นที่ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าและประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ภายในท่าเรือบกเป็นเขตปลอดอากร (Free Zone) และส่งเสริมการลงทุนธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องบริเวณรอบโครงการ

๑.๕) รูปแบบการลงทุนโครงการท่าเรือบก เสนอให้มีการลงทุนโครงการท่าเรือบกในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public - Private Partnership: PPP) โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน และหน่วยงานเจ้าของโครงการมี ๓ ทางเลือก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และจังหวัดหรือการรวมกลุ่มหน่วยงานทางเลือก และภาคเอกชนบริหารพื้นที่ท่าเรือบก ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) หรือผู้ประกอบการสายเรือ (Vessel Line Operator: VLO) เป็นผู้พัฒนาและให้บริการบริหารพื้นที่ (Terminal Operator)

/๑.๖) นโยบายและ...

๑.๖) นโยบายและมาตรการอื่นเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ประกอบด้วย (๑) การพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าทางราง (๒) การก่อสร้างขยายช่องทางจราจรบนทางหลวง ช่วงขอนแก่น - นครราชสีมา เพื่อใช้เป็น Truck Priority Route (๓) การเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ (๔) การพัฒนา Border Logistics Park ในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพ (๕) การจัดสรรพื้นที่ใกล้เคียงท่าเรือรองรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมบริหารจัดการสินค้าในลักษณะนิคมอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ (๖) การพัฒนาและปรับปรุงย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) และ (๗) การกำหนดให้ท่าเรือบกเป็น “ที่” เพื่อเป็น “ด่านศุลกากร” ตามนิยามในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐

๒) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของกระทรวงคมนาคม เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาใช้บริการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น โดยใช้โครงข่ายระบบรางเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้าจากแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่มาท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนช่วยชะลอความแออัดของปริมาณตู้สินค้าและการจราจรบริเวณท่าเรือ อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างต่อเนื่องและเหมาะสม เพื่อให้มีระดับการให้บริการด้านการจราจร (Level of Service: LOS) ในเส้นทางเข้าสู่บริเวณท่าเรือหลักที่ดีขึ้น นอกจากนี้เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๒.๑) พื้นที่การพัฒนาท่าเรือบก ควรดำเนินการศึกษารายละเอียดในเชิงลึกของพื้นที่ที่จะดำเนินการพัฒนาโครงการให้ครบถ้วน อาทิ ขนาดและจำนวนแปลงที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ชุมชนรวมทั้งข้อมูลรายละเอียดอื่นๆ ที่จะมีผลกระทบต่อต้นทุน และกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน รวมทั้งมาตรการสนับสนุนหรือแนวทางแก้ไขผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

๒.๒) การจัดลำดับความสำคัญ การดำเนินโครงการท่าเรือบกจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นลำดับแรกมีความเหมาะสมในระดับหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม ควรนำปัจจัยแวดล้อม อาทิ ต้นทุนค่าที่ดินค่อนข้างสูง พื้นที่โครงการใกล้กับท่าเรือแหลมฉบัง และ ICD ลาดกระบัง รวมถึงปริมาณตู้สินค้าและขนาดพื้นที่มาร่วมพิจารณา สำหรับพื้นที่จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมาที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบกเนื่องจากมีระยะทางห่างจากท่าเรือหลักมากกว่า ๓๐๐ กิโลเมตร ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนที่จะทำให้ผู้ประกอบการใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางและควรนำผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคของโครงการท่าเรือบกจังหวัดฉะเชิงเทรา มาพิจารณาประกอบการวางแผนเพื่อเริ่มดำเนินโครงการ

๒.๓) รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ ข้อเสนอการลงทุนในรูปแบบ PPP ที่เสนอแนวทางให้ภาครัฐลงทุนค่าจัดหาที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน และภาคเอกชนบริหารพื้นที่ท่าเรือบก เป็นแนวทางที่มีความเหมาะสม โดยเห็นควรให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรับผิดชอบร่วมกัน เนื่องจากการดำเนินงานต้องอาศัยการดำเนินงานเชิงธุรกิจและความเชี่ยวชาญในการขนส่งสินค้าทางรางและการจัดการท่าเรือเชิงพาณิชย์ รวมทั้งการตลาด

๒.๔) การบริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงของแผนพัฒนาท่าเรือบก ควรศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบและปัจจัยที่จะส่งผลต่อการดำเนินโครงการท่าเรือบกอย่างรอบด้าน รวมถึงคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่มีศักยภาพและความต้องการขนส่งผ่านท่าเรือบกให้สอดคล้องกับสภาพการณ์และโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งควรกำหนดมาตรการสนับสนุนที่มีความชัดเจน เช่น มาตรการด้านราคา มาตรการด้านภาษี เป็นต้น ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาท่าเรือบก อาทิ สถานีขนส่งสินค้าภายในประเทศ และจุดพักรถบรรทุก

๓) ความเห็นและประเด็นอภิปราย ที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของกระทรวงคมนาคม ในการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือบกใน 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดนครสวรรค์ ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยที่สามารถส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทย โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๓.๑) กระทรวงคมนาคมควรดำเนินการแผนงานหรือโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และประสานรายละเอียดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างบูรณาการและสามารถอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุตามวัตถุประสงค์ของแผนที่กำหนดไว้ โดยควรคำนึงถึงรูปแบบการลงทุนที่มีความเหมาะสม คุ่มค่า และประโยชน์สูงสุด โดยพิจารณาประโยชน์ในภาพรวมของประเทศเป็นสำคัญ รวมทั้งประสานความร่วมมือกับภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการ เพื่อเข้าร่วมให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อแนวทางการพัฒนาในระยะต่อไป

๓.๒) กระทรวงคมนาคมควรให้ความสำคัญกับแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งในภูมิภาค โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลอ่าวไทย ทะเลอันดามัน และทะเลจีนใต้ ในปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต โดยพิจารณาภาพรวมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศและต้นทุนค่าขนส่งที่จะมีผลต่อการเลือกใช้เส้นทางขนส่ง รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมในการรองรับการปรับตัวของประเทศเพื่อนบ้านที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของประเทศไทย

๓.๓) ควรมีการศึกษาภาพรวมของการขนส่งสินค้าที่มุ่งเน้นให้เกิดความเชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่ง รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาสถานีการขนส่ง โดยให้ความสำคัญในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในรูปแบบ Door-to-Door หรือ End-to-End ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### ๔) มติที่ประชุม

๔.๑) เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้นำความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ และความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

/๔.๒) มอบหมาย...

๔.๒) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดทำภาพรวมแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกันในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ในการประชุมครั้งต่อไป

๒.๒.๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนให้เข้ามามีส่วนร่วมขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนา เพื่อให้สามารถปรับตัวให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ในแต่ละช่วงเวลา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญและหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ดังนี้

๑.๑) การดำเนินการภาครัฐ (๑) การพัฒนาฐานข้อมูลกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เพื่อจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (๒) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ที่ให้ความสำคัญต่อการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบข้อมูลในการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งและโลจิสติกส์อัตโนมัติ ทั้งการพัฒนาการขนส่งอัตโนมัติ การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ระบบควบคุมการจราจร โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พัฒนาเทคโนโลยี 5G เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาการสื่อสารให้สามารถรองรับการสร้างธุรกิจใหม่ด้วยดิจิทัลและการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มสูงขึ้น ตลอดจนรองรับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ โดยมีกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (๔) สนับสนุนความเชื่อมโยงของภาคธุรกิจขนส่งที่ยังสามารถเติบโตได้กับสินค้าเกษตรหรือธุรกิจ SME ที่ได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงการจัดการการขนส่งภายใต้ความปกติใหม่ผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจอย่างเป็นธรรม โดยมีกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และกระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (๕) สนับสนุนการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก และ (๖) การขจัดอุปสรรคด้านการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อประสานความเข้าใจหรือเจรจาในประเด็นที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งระหว่างประเทศ โดยมีกระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

๑.๒) ข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานของภาคเอกชน ควรให้ความสำคัญในการดำเนินงาน ดังนี้ (๑) การบริหารความเสี่ยงธุรกิจ และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับวิกฤติที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต (๒) การปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการคลังสินค้าให้สามารถรองรับการดำเนินธุรกิจรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (๓) การใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยเฉพาะระบบการจัดเก็บและเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์ติดตาม ประเมินผล และวางแผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง รวมทั้งนำไปใช้จัดทำแบบจำลองธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Simulation Model) (๔) การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและสร้างพันธมิตรกับผู้ประกอบการในระดับภูมิภาค โดยส่งเสริมให้

ผู้ประกอบการไทยเข้าไปร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้าน และ (๕) การดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่จะเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและสร้างความยั่งยืนให้แก่ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

**๑.๓) ความเห็นและประเด็นอภิปราย** เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๑.๑) ดำเนินการขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม

**๒) ข้อเสนอแนะของภาคเอกชน** จากการเข้าพบนายกรัฐมนตรื เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**๒.๑) การขับเคลื่อนเพื่อให้โลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมในการสร้างรายได้ผลผลิตมวลรวมของประเทศ** โดยมีรายได้เพิ่มจากเดิมอย่างน้อย ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยที่ประชุมรับทราบเกี่ยวกับการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นการนำข้อมูลทฤษฎีจากระบบบัญชีประชาชาติมาใช้ในการคำนวณโดยอ้างอิงโครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Tables (I-O Tables)) และรหัสกิจกรรมตาม TSIC เป็นหลัก โดยในปี ๒๕๖๒ มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์คาดว่า มีมูลค่าประมาณ ๔๘๖,๗๐๘ ล้านบาท ทั้งนี้ ยังมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องและปัจจัยหลายด้านที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ยังไม่ได้นำมาใช้คิดคำนวณ จึงมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ พิจารณาแนวทางการดำเนินงานต่อไป

**๒.๒) การจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ และสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ** เพื่อบูรณาการกิจกรรมโลจิสติกส์อยู่ภายใต้หน่วยงานเดียว โดยที่ประชุมเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีคณะกรรมการ กบส. เป็นกลไกการขับเคลื่อนในระดับนโยบายโดยมีองค์ประกอบทั้งผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ รวมทั้งมีการกำหนดให้มีแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอรับการจัดสรรงบประมาณในการขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ จึงกล่าวได้ว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการดำเนินงานทั้งในระดับนโยบายและการปฏิบัติที่มีความสมบูรณ์บนความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างเหมาะสม จึงไม่มีความจำเป็นในการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ และสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ โดยมอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ ประสานความร่วมมือกับภาคส่วนต่างๆ ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นไปตามเป้าหมาย

**๒.๓) การพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลของประเทศไทย (National Digital Trade Platform : NDTP) และการเชื่อมโยงแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce Platform)** โดยที่ประชุมรับทราบเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (Thailand National Digital Trade Platform: NDTP) ซึ่งในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบในหลักการ และให้สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงาน ป.ย.ป. และสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) เป็นหน่วยงานหลักร่วมกับคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน ๓ สถาบัน (กกร.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการร่วมกัน อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรเร่งสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศเข้ามาใช้ระบบดังกล่าว จึงมอบหมายกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร)

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และสำนักงาน ก.พ.ร. เพื่อเร่งรัดการพัฒนาระบบ NDTP ร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และสามารถเชื่อมโยงกับระบบการนำเข้า ส่งออกสินค้าอื่นๆ อาทิ NSW PCS ได้อย่างมีประสิทธิภาพในอนาคต

**๒.๔) จัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์เพื่อพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับชุมชน** โดยมีหน่วยงานภาครัฐให้บริการด้านการส่งออกและใบอนุญาตต่าง ๆ โดยที่ประชุมรับทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานของภาครัฐซึ่งให้ความสำคัญในการขยายโครงข่ายการเชื่อมโยงระบบ Internet ให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมทั้งยกระดับการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ การบริหารจัดการที่สามารถลดต้นทุน ขยายช่องทางการตลาดและการจัดจำหน่าย ตลอดจนการพัฒนาไปสู่พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์รองรับการส่งออกสินค้าที่มีคุณภาพ รวมทั้งกรมศุลกากรได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และอยู่ระหว่างการจัดหาหน่วยงานหรือองค์กรเพื่อทำหน้าที่ NSW Operator จึงมอบหมายหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ (๑) กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงมหาดไทย ดำเนินการมุ่งเน้นให้มีการยกระดับการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการของตลาด (๒) กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พัฒนาการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายต่างๆ พร้อมทั้งส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อรองรับการดำเนินงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการในชุมชน และ (๓) กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกใบอนุญาตและใบรับรองสินค้าเพื่อพัฒนาระบบการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สะดวกต่อผู้ใช้บริการในทุกกลุ่ม

**๒.๕) การให้บริการของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ควรให้บริการ ๒๔ ชั่วโมง** ในกรณีส่งสินค้าเร่งด่วนทางอากาศ โดยที่ประชุมรับทราบประกาศกฎกระทรวงของกระทรวงการคลัง เกี่ยวกับการกำหนดเวลาทำการบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือกระทำการที่ต้องมีพนักงานศุลกากรกำกับ พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยกำหนดให้การยื่นคำขอให้ทำการในวันหยุดราชการ ให้ยื่นคำขอในเวลาทำการในวันก่อนวันที่พนักงานศุลกากรต้องดำเนินการอย่างน้อยหนึ่งวัน จึงมอบหมายหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ (๑) กระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานหลักในการประสานหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการอนุญาตนำเข้า ส่งออกสินค้า การออกใบรับรองเพื่อดำเนินการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW (๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดสรรกำลังเจ้าหน้าที่สับเปลี่ยนหมุนเวียนในการให้บริการตรวจสอบและคัดกรองสินค้าเพื่อออกใบอนุญาตในกรณีเร่งด่วนโดยไม่กระทบต่ออัตรากำลังและงบประมาณภาครัฐ ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม โดยในการดำเนินการตามข้อ (๑) และ (๒) ให้หน่วยงานดำเนินการบูรณาการร่วมกันเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วกับผู้ประกอบการในการส่งออกสินค้า

**๒.๖) ปรับปรุงแก้ไข พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ กรณีมาตรา ๑๐๒ และ ๑๕๒** โดยที่ประชุมมอบหมายกรมศุลกากร พิจารณาความเหมาะสมของระยะเวลาที่ได้รับยกเว้น การปฏิบัติตามกฎหมายเนื่องจาก ณ ปัจจุบันได้พ้นช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามประกาศกฎกระทรวง โดยให้คำนึงถึงกฎระเบียบเป็นสำคัญและหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินงานให้สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการภายใต้กฎหมายระเบียบวิธีเท่าที่จำเป็นของหน่วยงาน

/๒.๗) โครงการช่องทาง...



**๒.๗) โครงการช่องทางพิเศษสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Premium Lane: PPL)** โดยที่ประชุมรับทราบการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาคู่มือโครงการช่องทางพิเศษสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย รวมทั้งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้มีการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain) โดยศึกษารูปแบบการบริหารจัดการการใช้ระบบโซ่ความเย็นของสถาบันเกษตรกรที่ดำเนินธุรกิจรวบรวมผักและผลไม้ตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงตลาดปลายทาง จึงมอบหมายให้กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคมหารือร่วมกัน โดยในการดำเนินงานควรให้ความสำคัญในการรวมจุดออกใบรับรองสุขอนามัยพืช และจุดตรวจสินค้าเกษตรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในลักษณะการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ก่อนการส่งออกในพื้นที่บริเวณเดียวกัน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีความรวดเร็วในการให้บริการ รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) เพื่อลดการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นทั้งกระบวนการ

**๒.๘) ขอยกเวลาการลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่ายลงกึ่งหนึ่งเป็นระยะเวลา ๒ ปี การเข้าถึงแหล่งเงินทุน สินเชื่อ เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ Soft loan และแปลงสินทรัพย์ทางธุรกิจให้เป็นทุนสามารถใช้ค่าประกัน** โดยที่ประชุมรับทราบการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-๑๙ ครอบคลุมทุกกลุ่มในรูปแบบของการให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Softloan) ของธนาคารแห่งประเทศไทย และจะได้มีการพิจารณามาตรการช่วยเหลือสภาพคล่องของ SMEs ที่เข้าไม่ถึงธนาคารพาณิชย์เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน จึงมอบหมายหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้ (๑) กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดมาตรการช่วยเหลือกลุ่มผู้ประกอบการให้ครอบคลุมในทุกกลุ่ม และพิจารณามาตรการช่วยเหลืออื่นๆ ทั้งในรูปแบบมาตรการทางการเงินและมาตรการที่ไม่เฉพาะตัวเงิน รวมทั้งควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการทราบโดยทั่วถึง และ (๒) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ติดตามการดำเนินงานในระยะต่อไป

### **๒.๙) ความเห็นและประเด็นอภิปราย**

(๑) การจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ และสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ยังไม่มีความจำเป็นเนื่องจากในปัจจุบันมีกลไกการขับเคลื่อนที่ชัดเจนทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ อย่างไรก็ตามควรกำหนดให้มีการจัดประชุมคณะกรรมการ กบส. เพิ่มมากขึ้นตามความเหมาะสมเพื่อให้เกิดการผลักดันในเชิงนโยบายไปสู่การปฏิบัติในแต่ละประเด็นการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

(๒) การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ควรเร่งรัดการดำเนินงานให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลในรายละเอียดการขอใบรับรองหรือใบอนุญาตในการนำเข้าส่งออกทั้งกระบวนการของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จ โดยมอบหมายกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดติดตามการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ (B2G) ให้มีความสมบูรณ์และครบถ้วนภายใน

ไตรมาสที่ ๒ ของปี ๒๕๖๔ รวมทั้งเร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและเอกสารการขนส่งทางเรือกับระบบ NSW ได้สะดวกมากยิ่งขึ้นและเป็นการลดความแออัดบริเวณท่าเรือ ตลอดจนควรประสานความร่วมมือให้ภาคเอกชนเข้าร่วมให้ข้อมูลและแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบันซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

(๓) การขนส่งสินค้าในปัจจุบันภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ เริ่มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นแต่ยังคงพบอุปสรรคที่สำคัญ อาทิ จำนวนตู้สินค้าไม่เพียงพอ เนื่องมาจากสายการบินเรือกำหนดเส้นทางและความถี่ของการเดินเรือที่จำกัด ส่งผลให้ราคาค่าระวางการเช่าตู้สินค้าปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ Local charge ที่ถูกเรียกเก็บสำหรับการนำเข้าสินค้าในอัตราที่สูงขึ้นซึ่งเป็นภาระต้นทุนของผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออกสินค้า จึงขอให้หน่วยงานหรือคณะกรรมการต่างๆ ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณาหาหรือแนวทาง มาตรการ และกฎระเบียบเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการให้ดำเนินกิจการและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการในระดับนานาชาติได้อย่างมีศักยภาพ

(๔) การกำหนดให้เรือขนส่งชายฝั่งที่มารับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เป็นลำดับแรก ทำให้เกิดผลกระทบด้านต้นทุนและประสิทธิภาพในการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่งจากความแออัดบริเวณหน้าท่าของท่าเทียบเรือชายฝั่ง A จึงขอให้การทำเรือแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพิจารณาทบทวนข้อบังคับดังกล่าว โดยควรพิจารณานำมาตรการทางการตลาดและมาตรการส่งเสริมอื่นมาใช้เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และสนับสนุนการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

### ๓) มติที่ประชุม

เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และมอบหมายหน่วยงานตามข้อ ๑.๑) และ ข้อ ๒.๑) – ๒.๘) ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรับความเห็นและประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการ กบส. ไปดำเนินการและให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติติดตามการดำเนินงานและรายงานคณะกรรมการ กบส. เพื่อทราบต่อไป

๒.๓ เรื่องอื่นๆ ที่ประชุมได้มีการหารือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีรายละเอียดและมติที่ประชุม ดังนี้

๒.๓.๑ การตรวจสอบคุณภาพของสินค้าเกษตรที่ผลิตในชุมชน ให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วเพื่อลดการเน่าเสียและคงคุณภาพของสินค้า ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) ได้นำเสนอว่าในปัจจุบัน กษ. มีการกำหนดมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตร GAP ให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพดีและปลอดภัยตามมาตรฐานขั้นต้นเพื่อการจำหน่ายและบริโภคภายในประเทศ สำหรับการส่งขายให้กับผู้ประกอบการรายใหญ่จะได้มีการตรวจรับรองคุณภาพตามที่ผู้ประกอบการทำความตกลงเพิ่มเติมกับเกษตรกร

/แต่อย่างไรก็ตาม....

แต่อย่างไรก็ตาม การนำสินค้าเกษตรส่งออกไปยังต่างประเทศจะขึ้นอยู่กับข้อกำหนดมาตรฐานสินค้าของประเทศปลายทาง นอกจากนี้ในกรณีของสินค้าประมง กษ. พัฒนาระบบการทดสอบสินค้าเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ได้เรียบร้อยแล้ว โดยเป็นการตรวจสอบตามความสมัครใจของผู้ส่งออกในกรณีที่มีการร้องขอจากประเทศปลายทาง

**๒.๓.๒ การสนับสนุนผู้ประกอบการ e-Commerce** เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถบรรทุกที่ในปัจจุบันยังคงมีความล่าช้าในการดำเนินการ ซึ่งไม่ทันกับความต้องการของผู้ประกอบการ จึงควรกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการจดทะเบียนให้สะดวกและรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น

**๒.๓.๓ มติที่ประชุม** มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการได้รับทราบแนวทางการตรวจรับรองสินค้าเกษตรเพื่อให้สินค้ามีคุณภาพและมาตรฐานที่สามารถแข่งขันได้ในระดับนานาชาติ

๒) กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญในการพัฒนาแนวทางหรือรูปแบบการจดทะเบียนรถบรรทุกให้มีความสะดวกและรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น โดยพิจารณานำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ดำเนินการร่วมด้วย เพื่อรองรับกลุ่มผู้ประกอบการที่ต้องการเพิ่มศักยภาพรวมทั้งผู้ประกอบการรายใหม่ที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของตลาด e-Commerce

### ๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

**๓.๑** รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

**๓.๒** มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ

ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๕๗๑๐ และ ๕๗๑๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๑๐๑๒

E-mail: Surarat@nesdc.go.th