



ที่ นร ๑๑๑๑/๐๖๔

1 ก.

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๗ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกทรงนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) และมาตรา ๔ (๖) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๒. ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๙.๓๐ น. ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีระเบียบวาระพิจารณากรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งได้แจ้งเวียนรายงานผลการประชุมให้คณะกรรมการ กบส. ทราบแล้วสรุปสาระสำคัญเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ ดังนี้

๒.๑ กรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสาย สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๒.๑.๑ โครงการรถไฟจีน-ลาว เป็นทางรถไฟมาตรฐานขนาดทาง ๑.๔๓๕ เมตร รวมระยะทาง ๔๒๒ กิโลเมตร ความเร็วปานกลาง ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เชื่อมเส้นทางระหว่างเมืองโบเต็น (Botan) บริเวณชายแดนประเทศจีน และเมืองหลวงเวียงจันทน์ซึ่งห่างจากบริเวณท่านาแล้งของ สปป.ลาว ที่เป็นจุดสิ้นสุดรถไฟเชื่อมโยงกับจังหวัดหนองคายประมาณ ๑๖ กิโลเมตร คาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาระขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสารที่จะเดินทางมาโดยรถไฟดังกล่าว ประเทศไทยจึงต้องเตรียมความพร้อมในมิติต่างๆ

๒.๑.๒ สถานการณ์การค้าของประเทศ มูลค่าการค้าระหว่างไทย-จีน ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๘.๒๓ ของมูลค่าการค้ารวมของประเทศไทย โดยในช่วง ๑๐ ปี (ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓) มีมูลค่าเป็นอันดับที่ ๒ รองจากสหรัฐอเมริกา และเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๕.๗๕ ต่อปี อย่างไรก็ตาม มูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มขยายตัวและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น สำหรับมูลค่าการค้าระหว่างไทย-ลาว ในปี ๒๕๖๓ มีมูลค่าการค้ารวม ๑๙๗.๓๑ พันล้านบาท ซึ่งไทยได้ดุลการค้าคิดเป็นมูลค่า ๑๐.๔๕ พันล้านบาท โดยในช่วง ๑๐ ปี (ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓) มีมูลค่าการค้าขยายตัวอย่างต่อเนื่องเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๘.๔๔ ต่อปี และไทยได้ดุลการค้ามาโดยตลอด

๒.๑.๓ การพัฒนาระบบรางของประเทศไทย พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยก่อสร้างทางคู่ทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการระยะที่ ๑ สามารถเปิดให้บริการทางคู่ จำนวน ๒ เส้นทาง ได้แก่ ช่วงฉะเชิงเทรา-แก่งคอย-คลองสิบเก้า และช่วงจิระ-ขอนแก่น และการพัฒนาระยะที่ ๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ได้รับการพิจารณาให้เป็นช่วงที่มีความสำคัญสูง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางรถไฟระหว่างประเทศ สำหรับทางขนาด ๑.๔๓๕ เมตร อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการรถไฟไทย-จีนช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงมุ่งเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างเมืองหลัก

๒.๑.๔ ความพร้อมโครงข่ายทางรางเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟจีน-ลาว ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร สามารถเดินรถไฟจากสถานีรถไฟหนองคายถึงสถานีรถไฟท่านาแล้ง ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๑ โดยมีส่วนต่อขยายที่สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนการดำเนินโครงการจากท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ระยะทาง ๕.๓๕ กิโลเมตร มีความคืบหน้าร้อยละ ๗๐ อย่างไรก็ตาม สถานีเวียงจันทน์ภายใต้โครงการฯ ตั้งอยู่คนละพื้นที่กับจุดสิ้นสุดของรถไฟความเร็วสูงสายจีน-ลาว ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเวียงจันทน์ใต้ ทำให้เกิด Missing Link ของการเชื่อมต่อโครงข่าย

๒.๑.๕ ปัญหาข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย - ลาว (บริเวณจังหวัดหนองคาย)
(๑) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ เป็นสะพานที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างรถยนต์และรถไฟ โดยในช่วงระหว่างการเดินรถไฟจำเป็นต้องปิดสะพานไม่ให้รถยนต์สัญจร และสะพานรองรับน้ำหนักบรรทุกได้เพียง ๒๐ ตันต่อตัว ตลอดจนมีความแออัดและเกิดการรอคอยบริเวณพื้นที่โดยรอบด่านศุลกากร (๒) ความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับเปลี่ยนถ่ายสินค้า บริเวณท่านาแล้ง (สปป.ลาว) ขาดความพร้อมด้านเครื่องมืออุปกรณ์ในการยกขน (๓) ข้อตกลงระหว่างประเทศ กำหนดให้ท่านาแล้งเป็นสถานีระหว่างประเทศ และ UNESCAP ได้ถอดย่านรถไฟนาทา ออกจากรายชื่อ Dry Ports of International Importance

๒.๑.๖ กรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - ลาว โดยสำนักงานฯ ได้ประสานหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ดังนี้

๑) ระยะเร่งด่วน

๑.๑) การบริหารจัดการการใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๑ โดยกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

(๑) จัดการพื้นที่รอคอยและการจราจรที่สามารถอำนวยความสะดวกและลดผลกระทบจากการปิดสะพานในช่วงการเดินรถไฟซึ่งเกิดต่อการสัญจรข้ามแดนของประชาชนทั้งสองประเทศและการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก

(๒) การประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชน นักท่องเที่ยว และผู้ประกอบการทราบแนวทางการปฏิบัติได้อย่างทั่วถึงและชัดเจน

๑.๒) การบริหารจัดการการใช้ทางรถไฟ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ในการพิจารณาความเหมาะสมของการจัดให้มีจำนวนขบวนรถและตารางเวลาการเดินรถที่สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศร่วมกับการใช้ระบบรางในการเดินทาง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสูงสุด

๑.๓) การจัดเตรียมความพร้อมในด้านกระบวนการและพิธีการศุลกากร โดยกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

(๑) จัดเตรียมความพร้อมของอัตราค่าลงเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์การตรวจปล่อยสินค้าต่างๆ เครื่อง Mobile X-Ray และนำเทคโนโลยีเข้ามาร่วมใช้ดำเนินการ

(๒) นำหลักการ ระเบียบและวิธีปฏิบัติของกรมศุลกากรที่มีอยู่แล้วนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในรูปแบบ Multimodal Transportation หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๑.๔) การพัฒนาพื้นที่ของกรมทางหลวงบริเวณหนองสองห้อง โดยกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก เพื่อให้สามารถใช้เป็นจุดพักคอยของรถบรรทุกสินค้าขาออก พื้นที่ประมาณ ๘๗ ไร่ วงเงินงบประมาณเบื้องต้น ๓๐๐ ล้านบาท โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

(๑) ปรับพื้นที่ให้สามารถรองรับรถบรรทุกได้ประมาณ ๒๐๐ คัน

(๒) จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน อาทิ อาคารหรือบริเวณนั่งพักของคนขับรถ ห้องสุขา พื้นที่จำหน่ายและรับประทานอาหาร แสงสว่างที่เพียงพอ การรักษาความปลอดภัยระบบ CCTV และระบบควบคุมน้ำหนัก

(๓) ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางการเชื่อมโยงการเดินทางให้มีความสะดวก

๑.๕) การพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟบริเวณสถานีนาทา โดยกรมการขนส่งทางราง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก เพื่อให้ใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ขนส่งเข้ามาจากประเทศจีน และ สปป.ลาว พักคอยของรถบรรทุกสินค้า วงเงินงบประมาณเบื้องต้น ๑๗๒.๕ ล้านบาท โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

(๑) ปรับพื้นที่ให้สามารถรองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกจีน และ สปป.ลาว เพื่อขนส่งไปยังจุดหมายในประเทศไทยหรือเพื่อส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

/(๒) จัดหาอุปกรณ์...

- (๒) จัดหาอุปกรณ์ยกขนสำหรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าให้เพียงพอ
- (๓) จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน อาทิ อาคารหรือบริเวณนั่งพักของคนขับรถ ห้องสุขา พื้นที่จำหน่ายและรับประทานอาหาร แสงสว่างที่เพียงพอ การรักษาความปลอดภัย
- (๔) ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทาง และช่องทางการจราจรให้มีความเหมาะสม และสามารถเชื่อมโยงการเดินทางให้มีความสะดวก
- (๕) พิจารณาจัดหาพื้นที่สำรอง เพื่อตรวจสอบปล่อยกรณีสินค้าเข้าในกรณีที่มีจำนวนมากบริเวณด่านศุลกากรโดยพิจารณาขอความอนุเคราะห์พื้นที่ของส่วนราชการในบริเวณระหว่างสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๑ และด่านศุลกากรหนองคาย

๑.๖) การขยายพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการเข้าเมือง โดยปรับปรุงและก่อสร้างอาคารพิธีการเข้าเมืองของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในบริเวณจุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย- ลาว แห่งที่ ๑ เพื่อเป็นพื้นที่รองรับการตรวจลงตราของผู้โดยสารและสถานที่พักคอยเพิ่มขึ้น และจัดหาตู้ตรวจหนังสือเดินทางและพิธีการเข้าเมืองสำหรับการตรวจลงตราบริเวณจุดตรวจสถานีรถไฟหนองคาย เพื่อให้สามารถดำเนินการตรวจลงตราผู้โดยสารได้รวมประมาณ ๓,๖๐๐ คน ต่อวัน สำหรับรองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟจีน - ลาว วงเงินงบประมาณเบื้องต้น ๑,๘๗๗ ล้านบาท

๒) ระยะถัดไป

๒.๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร โดยควรดำเนินการ ดังนี้

(๑) การพัฒนาระบบราง โดยการเจรจา ๓ ฝ่าย (จีน สปบ.ลาว ไทย) ในการเชื่อมโยงรถไฟขนาดทาง ๑.๔๓๕ เมตร เข้ามายังบริเวณนาทาเพื่อเปลี่ยนถ่ายเป็นรางขนาด ๑ เมตร ซึ่งเป็นระบบรางหลักของประเทศไทยในระยะยาว และเร่งรัดเจรจาหรือการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่สำหรับระบบราง โดยให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาความเหมาะสมทางกายภาพและแนวโน้มปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะมีการนำเข้าส่งออกผ่านแดนในอนาคต อย่างไรก็ตาม หากมีการวางระบบรางขนาด ๑.๔๓๕ เมตร บนแนวสะพานใหม่ในรูปแบบเดียวกับรถไฟเส้นทางสายจีน - ลาว แล้ว อาจต้องพิจารณาทบทวนความจำเป็นของการจัดให้มีทางรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร อย่างละเอียดรอบคอบเพื่อช่วยลดภาระงบประมาณ ขนาดโครงการ ให้มีความคุ้มค่าและเป็นประโยชน์ต่อแนวทางการกำหนดนโยบายรวมถึงรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เอื้อต่อประเทศไทยในระยะยาว ตลอดจนเร่งรัดการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ของประเทศ ไทยรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร พร้อมทั้งจัดการจักร ล้อเลื่อน แคร่ขนส่งสินค้า และระบบ Reefer สำหรับการขนส่งสินค้าทางการเกษตร

(๒) การพิจารณาความเหมาะสมการพัฒนาบริเวณนาทาเพื่อให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าหลัก ที่มีศักยภาพและมีความพร้อมในการให้บริการและการอำนวยความสะดวกเป็นลำดับแรก ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) พร้อมกำหนดให้ย่านนาทาเป็นส่วนหนึ่งของด่านพรมแดนรถไฟหนองคาย รวมทั้งนโยบายส่งเสริมการใช้บริการสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณพื้นที่นาทา โดยพิจารณามาตรการหรือข้อบังคับให้รถขนส่งสินค้าของ สปบ.ลาว สามารถเข้าเดินทางในประเทศไทยได้เฉพาะสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณนาทาเท่านั้น รวมถึงการบังคับใช้กฎระเบียบที่

เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และการอนุมัติ อนุญาต การขอใบรับรองต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่าที่จำเป็นผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมทั้งเพิ่มความสามารถให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่มีกิจกรรมและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนกิจกรรมต่อเนื่องต่างๆ ที่สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่าย ระยะเวลาในการขนส่ง สร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการได้เพิ่มมากขึ้น เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้บริการ

(๓) การบูรณาการความเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง พัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและในประเทศโดยเฉพาะพื้นที่การพัฒนาพิเศษ อาทิ พื้นที่พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) โดยให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางให้เป็นระบบหลักของการขนส่ง และพัฒนาโครงข่ายทางถนนเพื่อสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งระหว่างประตูการค้ากับแหล่งการค้า แหล่งวัตถุดิบ และแหล่งผลิตสินค้าของประเทศให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบรางซึ่งเป็นเส้นทางการขนส่งหลักได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่ง พร้อมทั้งพิจารณาความเข้าช้องกับโครงการที่อยู่ในแผนการดำเนินงาน อาทิ การพัฒนาท่าเรือบก (Dry port) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ขอนแก่น นครราชสีมา นครสวรรค์ และการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ทั่วประเทศ เพื่อให้เกิดประโยชน์และสนับสนุนการดำเนินโครงการซึ่งกันและกันอย่างเป็นโครงข่ายที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าให้มีความสะดวกและสามารถสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๒.๒) มาตรการการค้าระหว่างจีน - ลาว - ไทยและภูมิภาค ผลักดันการเจรจาขอรับสิทธิประโยชน์จากจีนผ่านโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจพิเศษ เชียงของ - โมฮัน - โบเต็น ภายใต้กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง - ล้านช้าง (Mekong - Lancang Cooperation: MLC) รวมทั้งเร่งรัดการลงนามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สาม (อาทิ สปป.ลาว เวียดนาม) เข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อสนับสนุนการส่งออก - นำเข้าสินค้าเกษตรแบบปิดตู้ ที่ไม่สามารถเปิดตู้ระหว่างทางได้ เพื่อป้องกันการปลอมแปลงตู้สินค้าและสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเกษตรได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

๒.๓) ส่งเสริมให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมศักยภาพที่สำคัญในพื้นที่ โดยการส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าและคุณภาพ เพื่อสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการในพื้นที่ในการส่งออกไปยังจีนและลาวได้เพิ่มขึ้น รวมทั้งส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับสถาบันการศึกษา และสถาบันวิจัยของภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ตลอดจนการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทย

๒.๔) เร่งพัฒนาและเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการไทยด้านการบริการโลจิสติกส์ ตลอดเส้นทางในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางการค้า โดยการจัดกิจกรรมพัฒนาเครือข่ายและสร้างโอกาสทางการค้า อาทิ โครงการจัดงานแสดงสินค้าเสมือนจริงและเจรจาธุรกิจออนไลน์ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ รวมทั้งการจัดประชุมนานาชาติด้านโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศและการให้คำปรึกษาในการดำเนินธุรกิจแก่ผู้ประกอบการให้มีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น

๒.๑.๗ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๑) การเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าจีน - ลาว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการภาคเอกชนเพื่อเพิ่มเติมรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลการนำเข้าส่งออกสินค้าในระยะเวลาที่ผ่านมาเพื่อใช้คาดการณ์ปริมาณ รูปแบบ เส้นทางขนส่ง และประเภทสินค้าที่คาดว่าจะมีการขนส่งผ่านระบบรางจากประเทศจีนผ่าน สปป.ลาว เข้ามายังประเทศไทย และส่งออกไปยังประเทศอื่นผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้การเตรียมการรองรับเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งควรพิจารณาแนวทางการสนับสนุนที่ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าและสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการในระยะยาว ตลอดจนแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีศักยภาพ และตรงกับความต้องการของตลาด

๒) กรอบแนวทางและงบประมาณในการดำเนินงาน

๒.๑) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการตามแนวทางการเตรียมความพร้อมในระยะเร่งด่วนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นในระดับหนึ่งจากการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟจีน - ลาว และควรพิจารณารายละเอียดการดำเนินงานตามแนวทางการเตรียมความพร้อมดังกล่าวให้ครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณให้หน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการเป็นลำดับแรก อาทิ แผนงานบูรณาการด้านการพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ ซึ่งขณะนี้อยู่ในช่วงการบริหารงบประมาณเหลือจ่ายภายใต้แผนดังกล่าว และหากไม่สามารถดำเนินการได้ให้หน่วยงานเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายจากงบกลางตามขั้นตอนต่อไป

๒.๒) นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินงานระยะปานกลางในกรอบระยะเวลา ๑ ปี หลังจากมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าจีน - ลาว โดยพิจารณาเพิ่มศักยภาพการรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ โดยให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) แนวทางการพัฒนาระยะปานกลางรองรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายจีน - ลาว พร้อมกรอบวงเงินงบประมาณ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนดังกล่าวด้วย เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

๓) การขนส่งสินค้าและการเดินทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๑ จังหวัดหนองคายควรเร่งเจรจากับ สปป.ลาว เพื่อผ่อนผันการเปิดจุดผ่านแดนอื่น ๆ สำหรับการนำเข้า - ส่งออกและเดินทางสัญจร เพื่อลดความแออัดบริเวณสะพานฯ นอกจากนี้สะพานฯ ได้เปิดใช้งานมาเป็นระยะเวลานาน อาจส่งผลต่อการรับน้ำหนักและความปลอดภัย ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมรายงานว่าได้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงสะพานมาอย่างต่อเนื่องตามวงรอบของแผนการซ่อมบำรุงสะพาน

๔) การพัฒนาและใช้ประโยชน์จากระบบราง กระทรวงคมนาคมควรเร่งดำเนินการการเจรจา ๓ ฝ่าย (จีน-ไทย-ลาว) เพื่อแก้ไขปัญหา Missing Link ในฝั่ง สปป.ลาว และการสร้างสะพานสำหรับระบบรางแห่งใหม่เพื่อให้เกิดความชัดเจนในแนวทางการดำเนินงาน การลงทุน กรอบระยะเวลานอกจากนี้ควรให้ความสำคัญในการบริหารจัดการการเดินทางรถไฟฟ้าเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบรางได้สูงสุด และพิจารณาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงกฎระเบียบให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมเป็น

/ผู้ให้บริการ...

ผู้ให้บริการรับขนส่งผ่านทางราง รวมทั้งพิจารณาการพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ในเส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าปริมาณมาก อาทิ โครงการรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย รถไฟสายใหม่ช่วงบ้านภักชี - อำเภอนครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา และจำเป็นต้องมีการสร้างการรับรู้และประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วนรับทราบบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนและสิ่งที่ต้องดำเนินการในระยะต่อไป

๕) การพัฒนาพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้า กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณนาทาให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสามารถรองรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟหนองคายตามที่จังหวัดหนองคายเสนอประกอบการพิจารณาด้วย

๖) การอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า ส่งออก และผ่านแดน กรมศุลกากรได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าได้อนุมัติให้ด่านศุลกากรหนองคายเป็นด่านพรมแดนรถไฟของท่ากรุงเทพฯ เพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนทางรถไฟแล้ว นอกจากนี้ กรมศุลกากรยังมีความพร้อมทั้งด้านบุคลากรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และในระยะยาวกรมศุลกากรจะปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง อาทิ กฎกระทรวง เพื่อกำหนดบริเวณใด ๆ ให้เป็น ท่า/ที่ ในการตรวจปล่อยให้สามารถดำเนินการพิธีการศุลกากร สำหรับการตรวจปล่อยสินค้าทางการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์อยู่ระหว่างการลงนามพิธีสารว่าด้วยการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยและจีนทางบกผ่านประเทศที่สาม ซึ่งขนส่งผ่านด่านศุลกากรที่กำหนดไว้ โดยจะเพิ่มเติมพื้นที่บริเวณนาทา และด่านศุลกากรหนองคายเข้าร่วมด้วย เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าได้มากขึ้น

๒.๑.๘ มติที่ประชุม

๑) เห็นชอบกรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - สปป.ลาว ในข้อ ๒.๑.๖ ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกรอบแนวทางฯ และรับประเด็นความเห็นของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการดำเนินการและรายงานให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณา

๒) มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๒.๑.๖ ข้อ ๑) จัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการตามกรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมฯ ในระยะเร่งด่วน กรอบวงเงินงบประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท และเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณจากงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นตามขั้นตอนต่อไป

๓) มอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) แนวทางการพัฒนาระยะปานกลางรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - ลาว พร้อมกรอบวงเงินงบประมาณให้มีความชัดเจน เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลาที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณา

๔) มอบหมายให้จังหวัดหนองคายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งเจรจากับ สปป.ลาว เพื่อผ่อนผันการเปิดจุดผ่านแดนอื่น ๆ สำหรับการนำเข้า - ส่งออก และการเดินทางสัญจรเพื่อลดความแออัดบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๑

๒.๒ การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๒.๑ การพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ NSW

๑) สถานะการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ปัจจุบันการเชื่อมโยงใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW มีจำนวนพิกัดรหัสสถิติสินค้าที่ควบคุมซึ่งมีการเชื่อมโยงข้อมูลแล้วจำนวน ๑๐,๑๐๗ รายการ จาก ๑๑,๓๕๒ รายการ หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๙.๐๓ และมีหน่วยงานที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลครบถ้วนแล้วทุกพิกัดรหัสสถิติ จำนวน ๑๙ หน่วยงาน จากทั้งหมด ๒๔ หน่วยงาน

๒) สถานะการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document : ACDD) ผ่านระบบ ASEAN Single Window (ASW) ปัจจุบันประเทศไทยสามารถเชื่อมโยง และแลกเปลี่ยนข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) อย่างเป็นทางการกับประเทศสิงคโปร์และกัมพูชา โดยตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม - ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ มีการดำเนินการผ่านระบบ ASW แล้วจำนวนทั้งสิ้น ๑๕,๙๑๕ ฉบับ

๓) การปรับปรุงกระบวนการเพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนของการตรวจสอบสินค้าของหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต ณ ท่า/ที่ นำเข้า-ส่งออก อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงกระบวนการของการตรวจสอบสินค้าของหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต ณ ท่า/ที่ นำเข้า-ส่งออก และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลผลการตรวจสอบของหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติมากยิ่งขึ้น เพื่อให้มีการดำเนินงานที่สอดคล้องและเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้าผ่าน และโลจิสติกส์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในหลักการ และอยู่ระหว่างการดำเนินงานตามขั้นตอนก่อนจะได้มีการประกาศบังคับใช้ต่อไป

๔) การปรับปรุงกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในรูปแบบ Multimodal Transport รองรับการจัดตั้ง Dry Port อยู่ระหว่างการจัดทำร่างประกาศกรมศุลกากรว่าด้วยการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สสภ.) เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และใช้บังคับแทนความในหมวด ๗ ตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๖๖/๒๕๖๑ เพื่อยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง เครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดเส้นทาง และเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าของภูมิภาค เพื่อนำไปสู่การพัฒนา Inland Customs House หรือ Dry Port โดยจะให้ สสภ. เป็นด่านศุลกากรนำร่องก่อนขยายผลดำเนินการในพื้นที่อื่นๆ ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างรับฟังความคิดเห็นต่อร่างประกาศดังกล่าว ถึงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๔ และได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๕) การแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย หรือกฎระเบียบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า ส่งออกสินค้า โดยปรับปรุงแก้ไขพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้มีความเป็นปัจจุบันทันต่อการค้าที่เปลี่ยนแปลงและมีความชัดเจนมากขึ้น

/ในประเด็น...

ในประเด็นที่เป็นข้อสงสัยเพื่อลดการใช้ดุลยพินิจของพนักงานศุลกากร รวมไปถึงปรับปรุงเพื่อให้เป็น การส่งเสริมภาคธุรกิจในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจท่องเที่ยว ทั้งนี้ ปัจจุบันกรมศุลกากรอยู่ระหว่าง การรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชกำหนดฯ จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ และจะได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกการนำเข้า-ส่งออก ควรพิจารณา ปรับปรุงเพิ่มเติมกฎหมายหรือกฎระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการรองรับระบบ e-Payment และ Digital Documents รวมทั้ง Digital Identification (การยืนยันตัวตนด้วยระบบดิจิทัล) ผ่านระบบ NSW เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถชำระค่าบริการเกี่ยวกับการขนส่ง ค่าธรรมเนียมภาครัฐ และชำระค่าบริการสินค้า ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างเต็มรูปแบบ และเพื่อให้สามารถรับ-ส่งข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ แบบไร้เอกสาร ได้ตลอดกระบวนการ

๒.๒.๓ มติที่ประชุม

รับทราบผลการดำเนินการของกรมศุลกากรในการอำนวยความสะดวกการนำเข้า- ส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ NSW โดยให้กรมศุลกากรรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงาน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ทราบต่อไป

๒.๓ กรอบแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก การแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลรายการสินค้าควบคุม

๒.๓.๑ สารสำคัญของกรอบแนวทางปฏิบัติ มีรายละเอียด ดังนี้

๑) กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตฯ การแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลรายการสินค้าควบคุม

๒) ให้หน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตฯ ปรับปรุงข้อมูลสินค้าควบคุมให้เป็นปัจจุบัน รวบรวม แจ้าง และร่วมกับกรมศุลกากรจัดประเภทพิกัตอัตราศุลกากรอาร์โมโนซ้ออาเซียน และรหัสสถิติสินค้า ควบคุม เพื่อใช้และจัดทำฐานข้อมูลสินค้าควบคุม (Permission Goods) ภายในระยะเวลาที่กำหนด

๓) กำหนดระยะเวลาให้หน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตฯ แจ้างรายการสินค้าควบคุม เพื่อปรับปรุงฐานข้อมูลสินค้าควบคุม (Permission Goods) ในกรณีที่มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือ ยกเลิกข้อมูลรายการสินค้าควบคุม และเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์

๔) ในกรณีมีเหตุจำเป็นเร่งด่วนที่ผู้ออกใบอนุญาตฯ ต้องควบคุมรายการสินค้า เพิ่มเติม จะต้องมีการกำหนดระยะเวลาเพื่อให้มีการดำเนินการพัฒนาและเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต อิเล็กทรอนิกส์ภายหลังจากที่กฎหมายควบคุมรายการสินค้าเพิ่มเติมนั้นมีผลบังคับใช้

๒.๓.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

การกำหนดกรอบแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตในการแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกรายการสินค้าควบคุม จะเป็นการสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต อิเล็กทรอนิกส์กับระบบ NSW ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และสอดคล้องกับระเบียบสำนัก

นายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการและอยู่ระหว่างการประกาศให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

๒.๓.๓ มติที่ประชุม

๑) เห็นชอบในหลักการของกรอบแนวทางการจัดทำแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก การแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลรายการสินค้าควบคุม ตามที่กรมศุลกากรเสนอ

๒) มอบหมายคณะกรรมการพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW) พิจารณาจัดทำกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก การแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลรายการสินค้าควบคุม และนำเสนอ คณะกรรมการ กบส. เพื่อทราบต่อไป

๒.๔ ความก้าวหน้าในการดำเนินการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓

๒.๔.๑ การดำเนินงานการชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าขาเข้าที่ทำเรือแหลมฉบัง และการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

๑) เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว และท่าเรือแหลมฉบังได้ลงนามในสัญญาจ้างสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เพื่อดำเนินการศึกษาคู่มือการขนส่งสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังแล้ว โดยมีระยะเวลาดำเนินการ ๖ เดือน และเริ่มดำเนินงานศึกษาตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายเดือนตุลาคม ๒๕๖๔

๒) ความเห็นและประเด็นอภิปราย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งรัดการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้เรือชายฝั่งสามารถยกขนตู้สินค้าได้ที่บริเวณท่าเรือระหว่างประเทศด้วย เนื่องจากผู้ประกอบการได้รับผลกระทบจากจำนวนตู้สินค้ามีจำนวนมาก และตักค้างอยู่ที่ท่าเรือระหว่างประเทศประมาณ ๔,๐๐๐ ตู้ บางส่วนเป็นตู้ที่รอการเคลื่อนย้ายไปยังท่าเทียบเรือชายฝั่งเพื่อขนส่งไปท่าเรือปลายทาง ในขณะที่ท่าเทียบเรือชายฝั่งมีขีดความสามารถในการยกขนตู้สินค้าได้เพียงวันละ ๕๖๐ ตู้

๓) มติที่ประชุม

มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดและติดตามการดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง และรายงานให้ คณะกรรมการ กบส. ทราบต่อไป

๒.๔.๒ การดำเนินการบรรเทาปัญหาจากการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์

๑) กระทรวงพาณิชย์ได้แก้ไขปัญหามาจากการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์มาอย่างต่อเนื่อง และได้อนุญาตให้เรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น (ไม่เกิน ๔๐๐ เมตร) สามารถเข้ามาขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือของไทยได้ เนื่องจากเดิมต้องมีการขนถ่ายสินค้าจากเรือขนาดใหญ่ลงสู่เรือขนาดเล็กเพื่อนำเข้ามายังประเทศไทย

/รวมทั้ง...

รวมทั้งมีการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ามาจำนวนหนึ่งแล้วเพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาที่ผ่านมาและแก้ไข ปัญหาเพื่อผ่อนคลายการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ โดยการจัดหาเรือสินค้าเทกอง (Bulk carrier) ทดแทนการขนส่ง สินค้าที่ไม่ต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์ และการเพิ่มสายเรือในการส่งออกสินค้าไทย โดยประสานบริษัทสายเรือขนาดใหญ่ ให้เข้ามารับสินค้าจากผู้ส่งออก

๒) ความเห็นและประเด็นอภิปราย

ปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ออกประกาศอนุญาตให้เรือที่มีความยาวไม่เกิน ๔๐๐ เมตร ซึ่งเป็นขนาดที่จะนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ามาคราวละจำนวนมากให้สามารถเข้าเทียบท่าในไทยได้ ซึ่งสายเรือได้มีการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ามาให้บริการแล้ว โดยเรือขนาดความยาวใกล้เคียงระหว่าง ๓๙๐ - ๓๙๙ เมตร สามารถนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าได้มากถึง ประมาณ ๑๒,๐๐๐ TEUs ต่อเที่ยวเรือ จึงควรให้ กรมเจ้าท่าพิจารณาอนุญาตให้เรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน ๔๐๐ เมตร เข้ามาเทียบท่าได้อย่างต่อเนื่อง ให้สอดคล้องกับการคาดการณ์การเติบโตของการส่งออกที่คาดว่าจะเติบโตสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้มีความต้องการนำเข้า ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม หากจะมีการเปลี่ยนแปลงขนาดเรือที่จะอนุญาตให้เข้ามาเทียบท่าได้ ควรหารือร่วมกับผู้ประกอบการเพื่อเตรียมความพร้อมในการประสานสายเรือต่างประเทศวางแผนจัดทำตาราง การเดินเรือที่จัดทำเป็นรายไตรมาส

๓) มติที่ประชุม

มอบหมายกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกใน การนำเข้าเรือขนาดความยาวไม่เกิน ๔๐๐ เมตร เข้าเทียบท่าได้อย่างต่อเนื่อง

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ ของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

๓.๒ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ และ รายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพจน์พงษ์ พันธุ์มีเชาว์)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ
ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๕๗๑๐ และ ๕๗๑๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๑๐๑๒

E-mail: Surarat@nesdc.go.th