



ที่ นร ๑๑๑๑/๐๔๓

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๕๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๔ เมษายน ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกทรงนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๒. ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๕๒๑ อาคาร ๕ ชั้น ๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีระเบียบวาระในการติดตามความก้าวหน้าและสถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และระเบียบวาระพิจารณาความก้าวหน้าการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และแนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในการขนส่งสินค้า ซึ่งได้แจ้งเวียนรายงานผลการประชุมให้คณะกรรมการ กบส. ทราบแล้วสรุปสาระสำคัญเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ ดังนี้

/๒.๑ สถานการณ์...

๒.๑ สถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๒.๑.๑ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในปี ๒๕๖๓ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๔.๑ ต่อ GDP เพิ่มขึ้นจากสัดส่วนปีก่อนหน้า ร้อยละ ๑๓.๒ ต่อ GDP หรือมีมูลค่าประมาณ ๒,๒๑๕.๗ พันล้านบาท ซึ่งลดลงเล็กน้อย หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ ๐.๗ ปรับลดลงตามการหดตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศและเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-๑๙ โดยประกอบด้วย ๑) ต้นทุนการขนส่งสินค้า มีสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP หรือมีมูลค่า ๑,๐๒๑.๘ พันล้านบาท ๒) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีสัดส่วนร้อยละ ๖.๕ ต่อ GDP หรือมีมูลค่า ๑,๐๒๙.๑ พันล้านบาท และ ๓) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ มีสัดส่วนร้อยละ ๑.๑ ต่อ GDP หรือมีมูลค่า ๑๖๔.๘ พันล้านบาท สำหรับในปี ๒๕๖๔ ต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปรับลดลงอยู่ที่ร้อยละ ๑๓.๘-๑๔.๐ ต่อ GDP

๒.๑.๒ มติที่ประชุม รับทราบการรายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๖๓

๒.๒ ความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งดำเนินการโดย คณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส. ๔ คณะ ได้แก่

๒.๒.๑ การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) การเชื่อมโยงใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ ตามรายการพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติ ฉบับปี ๒๐๒๒ ดำเนินการได้แล้วเกือบทั้งหมด คงเหลือจำนวน ๔๓ พิกัด จากจำนวน ๒๑,๓๙๔ พิกัด การปรับลดขั้นตอน ๕ สินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบถลุง) ซึ่งมีกิจกรรม ๑๙๒ กิจกรรม ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๑๘๖ กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ ๙๖.๘๘ และมีธุรกรรมการให้บริการผ่านระบบ NSW แล้ว ๔๐๔ รายการ จาก ๔๗๙ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๓๔ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA e-FORM D กับประเทศสมาชิกอาเซียนได้ครบทุกประเทศ นอกจากนี้ได้จัดทำแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก การแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลรายการสินค้าควบคุม สำหรับการให้บริการระบบ NSW ของ NSW Operator บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) จัดหาระบบคอมพิวเตอร์ NSW และสามารถให้บริการได้ครบทุกระบบงาน โดยปรับลดอัตราค่าบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของอัตราในปัจจุบัน

๒.๒.๒ ด้านอุตสาหกรรม ในปี ๒๕๖๓ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ ๑๐.๔ ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ สำหรับการดำเนินการในปี ๒๕๖๔ สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมได้ ๑,๔๔๘.๒๗ ล้านบาท โดยพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มผลผลิตการผลิตให้สถานประกอบการจำนวน ๒๕๐ กิจการ และพัฒนาบุคลากร จำนวน ๔๐๐ คน

๒.๒.๓ ด้านการเกษตร มีแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สาขาเกษตร มีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร และแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน เพื่อรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟอย่างเต็มรูปแบบ

๒.๒.๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ อยู่ระหว่างการจัดหาผู้บริหารท่าเรือของรัฐที่ยังไม่มีผู้บริหารจัดการ ได้แก่ ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และท่าเรือคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สำหรับท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป สำหรับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทบวามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๓๖ เพื่อให้สามารถนำพื้นที่บางส่วนของท่าเรือสาธารณะมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้

๒.๒.๕ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๑) การพัฒนาระบบ NSW ควรติดตามข้อมูลสถานะการดำเนินงานการเชื่อมโยงข้อมูลพิกัดสินค้าและกระบวนการในการขอใบอนุญาต/ใบรับรองที่อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนา โดยให้หน่วยงานรายงานความคืบหน้าและเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และควรพิจารณาทบทวนปรับลดรายการพิกัดสินค้าหรือกระบวนการที่ล่าช้าและไม่จำเป็นในการขอใบอนุญาต เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาจัดทำข้อตกลงระดับการให้บริการ (Service-Level agreement) เพื่อใช้เป็นข้อกำหนดในการปฏิบัติงานของหน่วยงาน

๒) การบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ ควรพิจารณาการใช้ประโยชน์ท่าเรือของภาครัฐในพื้นที่ทั่วประเทศ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในการนำเข้าส่งออกสินค้าและการขนส่งทางน้ำของประเทศโดยท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหารจัดการ กรมเจ้าท่าควรเร่งดำเนินการจัดหาผู้บริหารท่าเรือที่มีศักยภาพเสนอให้คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศพิจารณาโดยเร็ว

๒.๒.๖ มติที่ประชุม

๑) รับทราบความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๒) มอบหมายให้กรมศุลกากรร่วมกับ สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเร่งรัดเชื่อมโยงกระบวนการที่เหลือในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ครบถ้วน และพิจารณาจัดทำ Service Level Agreement (SLA) เพื่อใช้เป็นข้อกำหนดในการปฏิบัติงานของหน่วยงาน

๓) มอบหมายให้กรมเจ้าท่าพิจารณาการใช้ประโยชน์ท่าเรืออื่นของรัฐเพิ่มเติม และเร่งรัดดำเนินการจัดหาผู้บริหารท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหารจัดการ เสนอให้คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศพิจารณา

๒.๓ ความก้าวหน้าการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสาย สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๒.๓.๑ สถานการณ์ภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - สปป.ลาว

๑) การขนส่งสินค้าทางรางระหว่างจีน - ลาว ตั้งแต่การเปิดให้บริการรถไฟจีน - สปป.ลาว (ธ.ค. ๖๔ - กลาง ม.ค. ๖๕) จีนขนส่งสินค้าไปยัง สปป.ลาว มูลค่าประมาณ ๕,๒๐๐ ล้านบาท โดยขนส่งสินค้าทางรถไฟ ๑๕๓ ขบวน มีปริมาณการขนส่งสินค้า ๕๙,๕๐๐ ตัน ทั้งนี้ การประเมินของ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank:ADB) พบว่าการขนส่งทางรถไฟมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งทางถนนประมาณ ๑ ใน ๓ และจากการสอบถามผู้ประกอบการพบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนเส้นทางคุนหมิง - แหลมฉบั๋ง มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๑๑๓,๘๒๐ บาท และหากเปลี่ยนการขนส่งสินค้ามาใช้ระบบรางตั้งแต่ต้นทาง คุนหมิงจนถึงแหลมฉบั๋งจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ ๙๒,๖๕๔ บาท ซึ่งจะทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ ๑ ใน ๕

๒) การขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย - จีน ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ในช่วงปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ มีมูลค่าเฉลี่ยประมาณ ๑๘๙.๖๗ ล้านบาทต่อปี โดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า

๓) การขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย - ลาว ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ในช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ ถึงเดือนมกราคม ๒๕๖๕ พบว่า สินค้าผ่านแดนขาเข้าจาก สปป.ลาว ไปยังประเทศที่สาม มีมูลค่า ๓,๔๕๐.๘๗ ล้านบาท โดยเป็นการขนส่งผ่านรถไฟมูลค่า ๕.๙๑ ล้านบาท สำหรับสินค้าผ่านแดนขาออกจากประเทศที่สามไปยัง สปป.ลาว มีมูลค่า ๑๔,๐๕๓.๑๒ ล้านบาท โดยเป็นการขนส่งผ่านรถไฟมูลค่า ๖๓.๙ ล้านบาท

๒.๓.๒ การดำเนินงานของภาครัฐเพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - สปป.ลาว
สรุปความก้าวหน้าการดำเนินงาน และประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ดังนี้

๑) การบริหารจัดการการใช้ทางรถไฟและการใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว โดยมี
การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกรมทางหลวง (ทล.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งได้หารือร่วมกับ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ สปป.ลาว โดยเพิ่มความยาวขบวนรถเป็น ๒๕ แคร่ และเพิ่มความถี่การเดินรถเป็น
๗ เที่ยว/วัน (๑๔ เที่ยวไป-กลับ/วัน)

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ให้ รฟท. เร่งรัดการดำเนินการ
รวมทั้งให้ ทล. เร่งทดสอบการรับน้ำหนักรถไฟในระดับ U-๒๐ ที่เป็นการรองรับน้ำหนักระดับ ๒๐ ตัน/เพลลา จากเดิมที่ทำการ
ทดสอบน้ำหนักในระดับ ๑๕ ตัน/เพลลา เพื่อความมั่นคงและปลอดภัยในการใช้สะพาน

๒) การก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ โดยมีกรมการขนส่งทางราง
(ขร.) และ รฟท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ โดยในการการประชุมไตรภาคีระหว่างไทย-ลาว-จีน ได้สรุปเบื้องต้น
เห็นชอบกำหนดตำแหน่งของสะพานแห่งใหม่ เพื่อรองรับทางขนาดมาตรฐาน (๑.๔๓๕ เมตร) และขนาดทาง
๑ เมตร อยู่ทิศใต้ห่างจากสะพานเดิมประมาณ ๓๐ เมตร และเห็นชอบการลงทุนร่วมกันในอาณาเขตตนเอง

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ให้กระทรวงคมนาคม (คค.)
เร่งรัดหาข้อสรุปผู้รับผิดชอบด้านการออกแบบและกำหนดองค์ประกอบการใช้งานสะพานที่ชัดเจน อาทิ ความ
จำเป็นในการก่อสร้างถนนเพิ่มเติม เพื่อให้ได้ข้อสรุปรูปแบบของสะพาน และการลงทุนที่เหมาะสมและไม่เป็น
ภาระงบประมาณ

๓) การพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้อง โดยมี ทล. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ
เพื่อเป็นจุดพักคอยรถบรรทุกซึ่งตามแผนการดำเนินการจะรองรับได้จำนวน ๒๐๐ คัน โดย ทล. ได้ปรับปรุงระยะแรก
ให้รองรับได้ ๑๘ คัน และอยู่ระหว่างขอรับงบประมาณปี ๒๕๖๖ เพื่อพัฒนาให้สามารถรองรับได้ตามแผนงานต่อไป

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ในระยะแรกให้ ทล. พิจารณา
แนวทางลดความแออัดบริเวณหน้าด่านศุลกากรหนองคายในขณะที่การดำเนินการพัฒนาพื้นที่ตามแผนยังไม่เสร็จสมบูรณ์

๔) การจัดเตรียมความพร้อมในด้านกระบวนการและพิธีการศุลกากร โดยมี
กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ได้เตรียมพื้นที่ขาเข้ารองรับรถบรรทุกได้ประมาณ ๕๐ คัน และจัดซื้อระบบ
ตรวจสอบตู้สินค้าด้วยรถเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ได้ และปรับปรุงเพิ่มเติมกฎหมาย ระเบียบ และอนุมัติกรรมแล้ว

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ให้กรมศุลกากรเร่งรัดประสาน
รฟท. เพื่อพิจารณาจัดสรรพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟหนองคายสำหรับติดตั้งระบบตรวจสอบตู้สินค้าด้วยรถ
เอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ได้

๕) การพัฒนาสถานีรถไฟหนองคาย โดยมี รฟท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งจะ
ได้ปรับพื้นที่ประมาณ ๑๓๓,๕๕๑.๓๔๐ ตร.ม. ให้เอกชนและผู้ประกอบการรายย่อยเข้าใช้ประโยชน์เพื่อตั้งโรงพัก
สินค้า และอยู่ระหว่างพิจารณาจัดพื้นที่รองรับการติดตั้งระบบตรวจสอบสินค้าด้วยเอกซเรย์เคลื่อนที่ของกรมศุลกากร

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ให้ รฟท. เร่งดำเนินการให้ได้
ข้อสรุปการจัดสรรพื้นที่และออกแบบรายละเอียดรองรับรถเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่

/๖) การพัฒนา...

๖) การพัฒนาพื้นที่ย่านนาทา โดยมี รพท. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งอยู่ระหว่างขอรับงบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนให้แล้วเสร็จใน ๒ ปี

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ให้ รพท. เร่งรัดดำเนินการศึกษาเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

๗) การผ่อนผันจุดผ่านแดน โดยมีจังหวัดหนองคายเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งได้ผ่อนผันการใช้ช่องทางเข้ามาในราชอาณาจักรเฉพาะการขนส่งสินค้า ณ จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และจุดผ่านแดนถาวรสถานีรถไฟหนองคายแล้ว นอกจากนี้ สปป.ลาว มีประกาศเห็นชอบให้เปิดด่านท้องถิ่นและด่านประเพณีสำหรับการขนส่งสินค้าได้

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ให้จังหวัดหนองคายเร่งรัดประสานเพื่อเปิดด่านอื่นๆ สำหรับการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

๘) การขยายพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการเข้าเมือง โดยมีสำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมืองเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งอยู่ระหว่างการปรับปรุงและก่อสร้างอาคารพิธีการเข้าเมืองบริเวณสะพานมิตรภาพฯ เพื่อรองรับการตรวจลงตราผู้โดยสารได้ประมาณ ๓,๖๐๐ คนต่อวัน

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป กำกับดูแลการก่อสร้างและการจัดทำให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

๒.๓.๓ ข้อเสนอภาคเอกชนในพื้นที่จังหวัดหนองคาย สรุปข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากภาคเอกชนและความก้าวหน้าผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) การจัดให้มีพื้นที่ขายสินค้าเกษตรของประเทศไทยใน จ.หนองคาย เพื่อให้เกษตรกรสามารถเจรจาซื้อขายสินค้าเกษตรผ่านระบบ Video Conference กับเกษตรกรได้ทั่วประเทศ โดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการ

๒) การจัดตั้งศูนย์ Business Center เพื่อรองรับการเข้ามาลงทุนทำธุรกิจทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการลงทุน การอำนวยความสะดวก การนำเข้าส่งออกสินค้า ศูนย์แสดงสินค้าขนาดใหญ่ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว โดยกระทรวงพาณิชย์สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ฯ แต่ติดปัญหางบประมาณของจังหวัด และการจัดสรรพื้นที่

๓) การจัดตั้งสถานกงสุลของจีนที่ จ.หนองคาย เพื่อเชื่อมสัมพันธ์ ช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้แก่นักลงทุนและนักท่องเที่ยวชาวจีนให้มากยิ่งขึ้น โดยกระทรวงการต่างประเทศเห็นว่าหากรัฐบาลจีนพิจารณาว่ามีความจำเป็นและเหมาะสม สามารถแจ้งความประสงค์ผ่านช่องทางการทูต

๔) การจัดตั้งสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จ.หนองคาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีแนวโน้มจะเดินทางเข้ามาโดยรถไฟมากยิ่งขึ้น โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้วิเคราะห์ตามเกณฑ์แล้วพบว่า จ.หนองคายได้คะแนนเป็นลำดับที่ ๒ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ประเด็นพิจารณาดำเนินการระยะต่อไป ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาความจำเป็นและเหมาะสมในการดำเนินการและการขอรับการจัดสรรงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป

๒.๓.๔ ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ

๑) ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว ให้แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดไว้

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงรถไฟจีน - สปป.ลาว เพื่อพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างจีน สปป.ลาว และไทย ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพควรดำเนินการ ดังนี้

๒.๑) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ เห็นควรให้ คค. เร่งรัดการพิจารณาข้อสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบของสะพาน การออกแบบ การลงทุนที่มีความเหมาะสมและไม่เป็นภาระงบประมาณของประเทศ และการบริหารจัดการการใช้ทาง รวมทั้งพิจารณารูปแบบการพัฒนาเชื่อมโยงการขนส่งในช่วงต่อจากจุดสิ้นสุดสะพานแห่งใหม่ทั้งสองฝั่งไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายเพื่อกระจายหรือขนส่งสินค้าไปยังจุดต่างๆ ได้อย่างไร้รอยต่อ

๒.๒) วิธีการศุลกากร เห็นควรให้กรมศุลกากรสร้างความร่วมมือเพื่อกำหนดแนวทางการบริหารจัดการและอำนวยความสะดวกการขนส่งและเปลี่ยนถ่ายสินค้าในพื้นที่ต่างๆ และการดำเนินการวิธีการศุลกากรในรูปแบบจุดตรวจปล่อยร่วม (Common Control Area-CCA) รวมทั้งการออกประกาศเพื่อกำหนดท่าหรือที่ในการขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในพื้นที่ โดยประสานดำเนินงานร่วมกับ รฟท.

๒.๓) การพัฒนาอาคารชั่วคราว ณ สถานีรถไฟหนองคาย เห็นควรให้จังหวัดหนองคายพิจารณาศักยภาพและการคาดการณ์ปริมาณสินค้าและผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตมาใช้ประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความจำเป็น ตลอดจนรูปแบบและงบประมาณการลงทุน รวมทั้งประสานหน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการให้เป็นไปตามบทบาทและอำนาจหน้าที่เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์ในระยะต่อไป เพื่อไม่ให้เกิดการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อนกับโครงการอื่นของภาครัฐตามแผนการดำเนินการในระยะต่อไป อาทิ การพัฒนาพื้นที่ย่านนาทา

๒.๔) การพัฒนาด้านการเกษตร เห็นควรให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ประสานความร่วมมือกับทางการจีนให้เร่งดำเนินการเปิดทำการด่านตรวจพืช ณ สถานีรถไฟโมฮานตามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามารถระหว่างประเทศไทยและจีน ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อให้ทันฤดูกาลผลิตปี ๒๕๖๕ (เดือนเมษายน) รวมทั้งพิจารณาขอผ่อนปรนมาตรการป้องกันโรคโควิด - ๑๙ เพื่ออำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดน รวมทั้งเตรียมความพร้อมการพัฒนาบรรจุภัณฑ์และจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งให้เพียงพอ อาทิ การควบคุมอุณหภูมิ และระบบ Reefer สำหรับการขนส่งสินค้าเกษตร ตลอดจนการกำหนดแนวทางนโยบายสนับสนุนที่สามารถอำนวยความสะดวกและเอื้อประโยชน์ต่อการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

๓) กลไกการบริหารจัดการ ในระยะที่ผ่านมาคณะกรรมการ กบส. ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ได้ให้ความสำคัญในการกำหนดแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสาย

/จีน...

จีน - สปป.ลาว ประกอบกับนายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการบูรณาการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) เป็นประธานกรรมการ และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนการขนส่งสินค้า กำหนดนโยบายการเชื่อมโยงทางรถไฟ รวมทั้งกำกับ ติดตาม และขับเคลื่อนการเชื่อมโยงรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ไปสู่การปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศที่จะสร้างโอกาสให้ประเทศไทย ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ จะได้ประสานการดำเนินการในระดับนโยบายและการปฏิบัติในมิติต่างๆ อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การเตรียมความพร้อมด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ที่จะสนับสนุนการสร้างโอกาสและความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมต่อไป

๒.๓.๕ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๑) การพัฒนาและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ควรให้ความสำคัญและเร่งรัดการดำเนินงานพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟหนองคาย เนื่องจากที่ผ่านมาปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นทั้งนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน ดังนั้น รฟท. พิจารณาจัดสรรพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจัดวางระบบเอกซเรย์ และกำหนดพิกัดพื้นที่ที่ชัดเจน และให้กรมศุลกากรดำเนินการร่างกฎกระทรวงการคลังเพื่อกำหนดให้สถานีรถไฟหนองคายเป็นท่าหรือที่สำหรับการขนส่งสินค้า เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ รวมทั้ง ทล. ควรเร่งรัดการปรับปรุงพื้นที่บริเวณหนองสองห้องให้เป็นจุดพักคอยรถบรรทุกให้แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดไว้เพื่อลดความแออัดบนเส้นทางจราจรก่อนถึงด่านศุลกากรหนองคาย

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

๒.๑) คค. ควรเร่งรัดการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามแผนที่ได้เห็นชอบร่วมกันในการประชุมเจรจา ๓ ฝ่าย (ไทย-ลาว-จีน) ในรูปแบบสะพานซึ่งรองรับเฉพาะระบบราง ในกรณีการสร้างสะพานแห่งใหม่ที่มีถนนกับรางร่วมกันอาจทำให้งบประมาณเพิ่มสูงขึ้นทั้งจากค่าก่อสร้างและการจัดพื้นที่อำนวยความสะดวกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง และการตรวจกักกันพืชและสัตว์ นอกจากนี้อาจส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการดำเนินงานเพิ่มมากขึ้น และ ทล. ควรพิจารณาความเหมาะสมของการปรับปรุงหรือขยายช่องทางการจราจรของทางรถไฟเดิมบนสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ พร้อมทั้งตรวจสอบความสมบูรณ์แข็งแรงให้สามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งและการเดินทางได้อย่างมั่นคง ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

๒.๒) เมื่อระบบรางช่วงสถานีเวียงจันทน์ได้มายังสถานีท่านาแล้งแล้วเสร็จในช่วงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ จะเป็นเส้นทางขนส่งผ่านระบบรางใน สปป.ลาว มายังประเทศไทย ในขณะที่การก่อสร้างสะพานแห่งใหม่และรถไฟความเร็วสูงยังไม่แล้วเสร็จ ดังนั้น คค. ควรพิจารณาบริหารจัดการให้สถานีรถไฟหนองคายเป็นสถานีรองรับผู้โดยสารและพัฒนาสถานีนาทาเป็นสถานีรองรับการขนส่งสินค้าที่สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

๓) แนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน ควรจัดทำสรุปแผนการดำเนินงานระยะเร่งด่วน รวมทั้งประเด็นพิจารณาสำคัญที่ต้องดำเนินการในระยะยาว เพื่อให้คณะกรรมการบูรณาการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ใช้เป็นข้อมูลในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดประโยชน์กับประเทศสูงสุด โดยแผนดังกล่าวจะต้องกำหนดแนวทาง หน่วยงานรับผิดชอบ และระยะเวลาการพัฒนาแล้วเสร็จในแต่ละประเด็นให้มีความชัดเจน

๔) การสร้างความร่วมมือในการดำเนินการ เส้นทางรถไฟจีน - ลาว เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญในภูมิภาค โดยเฉพาะกรณีเส้นทางขนส่งเดิมในปัจจุบันอยู่ในภาวะวิกฤติไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางขนส่งที่มีศักยภาพ สามารถแข่งขันได้ทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย จึงควรมีการพิจารณากำหนดทิศทางและแนวทางการพัฒนาเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงที่จะส่งผลให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์สูงสุด ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจำเป็นต้องหารือกันเพื่อให้ได้ข้อสรุปเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน มีรายละเอียดในเชิงลึกและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

๒.๓.๖ มติที่ประชุม

๑) รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน - สปป.ลาว

๒) มอบหมายหน่วยงานเร่งรัดการดำเนินการและรับความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการ และจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมเสนอขออนุมัติและขอรับการจัดสรรงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป

๓) มอบหมาย รฟท. พิจารณาจัดสรรพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับจัดวางระบบเอกเซอร์ย และกำหนดพิกัดพื้นที่ที่ชัดเจน และให้กรมศุลกากรดำเนินการร่างกฎกระทรวงการคลังเพื่อกำหนดให้สถานีรถไฟหนองคายเป็นท่าหรือที่สำหรับการขนส่งสินค้าตามขั้นตอนต่อไป

๔) มอบหมาย คค. เร่งรัดการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามแผนที่ได้เห็นชอบร่วมกันในการประชุมเจรจา ๓ ฝ่าย (ไทย-ลาว-จีน) ในรูปแบบสะพานซึ่งรองรับเฉพาะระบบราง ในกรณีการสร้างสะพานแห่งใหม่ที่มีถนนกับรางร่วมกันอาจทำให้งบประมาณเพิ่มสูงขึ้นทั้งจากค่าก่อสร้าง และการจัดพื้นที่อำนวยความสะดวกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๕) มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสรุปผลการดำเนินการตามข้อ ๒) เพื่อให้คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีนใช้เป็นข้อมูลในการขับเคลื่อนการดำเนินงานเตรียมความพร้อมในการรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายจีน - สปป.ลาว รวมทั้งใช้พิจารณากำหนดทิศทาง แนวทางการพัฒนาและเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงที่จะส่งผลให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์สูงสุด

๒.๔ แนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในการขนส่งสินค้า

๒.๔.๑ สถานการณ์พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ ในช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๖๓ การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ยังใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนสูงถึงร้อยละ ๗๙.๒๙๓ ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีเพียงร้อยละ ๑.๘๒๙ เนื่องจาก รฟท. ประสบปัญหาขาดแคลนหัวรถจักรและแคร่ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่มีแรงจูงใจที่จะใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ แม้ว่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น

๒.๔.๒ ข้อจำกัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่ ๑) ไม่ใช้การขนส่งในรูปแบบ Door-to-Door และมีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ๒) หัวรถจักรและแคร่สินค้าของ รฟท. มีจำนวนจำกัด ๓) ปัจจุบันเอกชนสามารถทำการขนส่งสินค้าได้เฉพาะสินค้าของตนเองเท่านั้น

๒.๔.๓ ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟซึ่งไม่ใช่ของตนเอง โดยสภาพการค้าไทย มีรายละเอียด ดังนี้

๑) **วัตถุประสงค์** เพื่อใช้ประโยชน์จากโครงข่ายเส้นทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง โดยการให้เอกชนลงทุนจัดหาหัวรถจักรและแคร่มาให้บริการขนส่งสินค้าซึ่งไม่ใช่สินค้าของตนเองทั้งเที่ยวไปและกลับ โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟของ รฟท. และชำระค่าตอบแทนให้แก่ รฟท. โดยให้กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ทำหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดมาตรฐานด้านต่างๆ ในขณะที่ รฟท. ได้รับค่าตอบแทนจากการใช้ทาง และเอกชนมีสิทธิให้บริการเดินรถขนส่งสินค้าทางรถไฟและปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย และเสนอกำหนดค่าธรรมเนียม ประกอบด้วย ค่าใช้ทาง (Access Charges) ซึ่งในระยะแรกเสนอให้กำหนดอัตราค่าใช้ทาง ๒๐๐ บาท/ตู้/เที่ยว สำหรับระยะทาง ๑ - ๕๐๐ กิโลเมตรแรก และอัตราค่าใช้ทาง ๕๐ สตางค์/กิโลเมตร สำหรับระยะทาง ๕๐๑ กิโลเมตร เป็นต้นไป และการกำหนดค่าธรรมเนียมหรือค่าเช่าสถานีเพื่อใช้ในกิจกรรมการยกขนส่งสินค้าที่เสนอให้ รฟท. กำหนดอัตราค่าเช่าโดยคำนวณจากขนาดของพื้นที่ที่ใช้งาน

๒) **ข้อเสนอเพื่อเสนอคณะกรรมการ กบส. ให้ความเห็นชอบในหลักการ** ดังนี้ ๑) รฟท. ดำเนินการปรับแก้กฎระเบียบ กำหนดอัตราค่าใช้ทางในระยะแรก และกำหนดอัตราค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ เพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนใช้ระบบรางในการขนส่ง ๒) สนข. ดำเนินการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับอัตราค่าใช้ทางที่เหมาะสม และ ๓) ขร. กำหนดมาตรการกำกับและดูแลความปลอดภัยเพื่อเป็นมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการที่เกี่ยวข้อง

๒.๔.๔ ความเห็นฝ่ายเลขานุการ

๑) **ความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งทางรางและนโยบายการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟ** การให้เอกชนสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งไม่ใช่สินค้าของตนเองทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับโดยใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของ รฟท. เป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางและสามารถเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการมากขึ้น เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศและให้การขนส่งทางถนนทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการขนส่ง รวมถึงสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่จะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟท. ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและรองรับโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่จะแล้วเสร็จในอนาคตตามแผนงานการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟ

๒) ประโยชน์ของการให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

๒.๑) **การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการโดยภาคเอกชน** ภาคเอกชนมีจุดแข็งในการบริหารจัดการและให้บริการที่มีประสิทธิภาพ อาทิ การจัดหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อยกระดับการให้บริการ รวมถึงมีเครือข่ายการค้าเงินธุรกิจอย่างกว้างขวาง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากภาคเอกชนจะต้องแสวงหากำไรจากการลงทุนในการประกอบการ ภาครัฐจึงต้องมีกระบวนการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อสาธารณะในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

/๒.๒) การลดภาระ...

๒.๒) การลดภาระงบประมาณและสร้างรายได้ให้แก่ภาครัฐ จากข้อเสนอฯ ให้ภาคเอกชนทำหน้าที่จัดหาหัวรถจักรและแคร่ในการให้บริการขนส่งสินค้า จะทำให้ภาครัฐสามารถลดงบประมาณในการจัดการและการบำรุงรักษาหัวรถจักรและแคร่ และช่วยลดปัญหาความขาดแคลนหัวรถจักรและแคร่ที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในปัจจุบัน รวมถึงเป็นการสร้างรายได้จากโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟที่มีอยู่ให้แก่ภาครัฐได้อีกทางหนึ่ง

๒.๓) การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม ปัจจุบันมีเอกชนใช้รถไฟเพื่อขนส่งสินค้าของตนเองอยู่แล้ว อาทิ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ขนส่งก๊าซแอลพีจี และบริษัท ปตท.สผ.สยาม จำกัด ขนส่งน้ำมันดิบ ซึ่งสามารถทำการขนส่งสินค้าได้เฉพาะสินค้าของตนเองเท่านั้น และประสบปัญหาการขนส่งเที่ยวเปล่าในช่วงขากลับ (Backhaul) ดังนั้น หากเอกชนสามารถให้บริการขนส่งสินค้าซึ่งไม่ใช่สินค้าของตนเองทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับได้ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งจากการที่สามารถจับคู่สินค้าในช่วงขากลับได้ ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมลดลง

๓) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เอกชนสามารถขนส่งสินค้านอกเหนือจากสินค้าของตนเองโดยใช้โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟของ รฟท. ได้ ควรมีการพิจารณาแนวทางการดำเนินการที่ชัดเจนและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ

๓.๑) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (พ.ร.บ. การรถไฟฯ) กำหนดให้ รฟท. มีอำนาจหน้าที่ในการรับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ แต่ไม่ได้มีบทบัญญัติแย้งหรือขัดในการให้เอกชนเข้ามาร่วมบริการเดินรถ และไม่ได้กำหนดแนวทางการจัดการ/ดำเนินการให้เอกชนมาร่วมบริการร่วมเดินรถอย่างชัดเจน ทั้งนี้ สำหรับการอนุญาตให้เอกชนขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นไปตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ ส่วนที่ ๗ ว่าด้วยรถไฟที่ถูกรวม

๓.๒) พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. การร่วมทุนฯ) กำหนดให้การร่วมลงทุน ซึ่งรวมถึงการอนุญาต หรือการให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใดในกิจการโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะซึ่งรวมถึงรถไฟและการขนส่งทางราง ดังนั้น การอนุญาตให้เอกชนขนส่งสินค้าทางรถไฟอาจเข้าข่ายต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. การร่วมทุนฯ

๓.๓) (ร่าง) พ.ร.บ.การขนส่งทางรางฯ ซึ่งปัจจุบันผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและเข้าสู่ขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการสภาผู้แทนราษฎร ได้มีบทบัญญัติด้านการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยให้ผู้ที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี โดยใบอนุญาตมี ๓ ประเภท ได้แก่ (๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง (๒) ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และ (๓) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง รวมถึงบทบัญญัติด้านมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง และค่าบริการ

๔) ข้อเสนอการกำหนดอัตราค่าใช้โครงสร้างพื้นฐานทางราง สภาหอการค้าฯ ได้เสนออัตราค่าใช้ทาง (Access Charges) มีความแตกต่างจากการศึกษาของ ขร. ตามโครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ โดยข้อเสนอของสภาหอการค้าฯ พิจารณาจากเงื่อนไขที่เอกชนจะต้องลงทุนจัดหาหัวรถจักรและแคร่มาใช้งาน จึงกำหนดอัตราค่าใช้ทาง ๒๐๐ บาท/ตู้/เที่ยว สำหรับระยะทาง ๑-๕๐๐ กิโลเมตรแรก และอัตราค่าใช้ทาง

๕๐ สตางค์/กิโลเมตร สำหรับระยะทาง ๕๐๑ กิโลเมตร เป็นต้นไป ในขณะที่ผลการศึกษา ของ ขร. พิจารณาจาก อัตราค่าระวางการใช้งานหัวรถจักรและแคร่ของ รฟท. ในปัจจุบัน ร่วมกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของขบวนรถ แต่ละประเภท ดังนั้นจึงควรพิจารณากำหนดอัตราค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม (Access Charge) รวมถึงโครงสร้างพื้นฐาน อื่นๆ อาทิ สถานที่ทำการยกขนสินค้า ซึ่งจะต้องครอบคลุมถึงความรับผิดชอบที่ภาครัฐจะต้องบำรุงรักษารางและ โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟต่างๆ รวมถึงกรณีที่เอกชนเป็นผู้จัดหาหัวรถจักรและแคร่และรับความเสี่ยงด้านการตลาด

๕) การบริหารจัดการเส้นทางและจัดสรรเวลาการเดินทาง รฟท. ควรพิจารณา บริหารจัดการเส้นทางและจัดสรรเวลาการเดินทาง รวมทั้งขั้นตอนการปฏิบัติงาน เพื่อรองรับการให้เอกชนเป็น ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงแนวทางการดำเนินงานกรณีการขนส่งสินค้าทางรถไฟผ่านแดน ซึ่งปัจจุบัน รฟท. ให้เอกชนเป็นตัวแทนรับขน (Freight forwarders) และดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์รางอย่างเต็มประสิทธิภาพและรองรับการขนส่งผ่านแดนโดยรถไฟ

๒.๔.๕ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๑) ภาครัฐควรเร่งผลักดัน (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... ให้มี ผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้สามารถออกใบอนุญาตให้ผู้ให้บริการขนส่งเพื่อเข้ามาแข่งขันการให้บริการขนส่ง สินค้าทางรางได้สะดวกมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันหากภาคเอกชนจะดำเนินการขนส่งสินค้าโดยใช้โครงสร้าง พื้นฐานของ รฟท. อาจต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งจะ ไม่สร้างแรงจูงใจต่อภาคเอกชน ทั้งนี้ การส่งเสริมให้ภาคเอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรางได้ และ ปรับเปลี่ยนการขนส่งโดยรถบรรทุกให้เป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ของการขนส่งทางราง จะสามารถเพิ่ม ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมถึงจะเป็น การใช้ประโยชน์และสร้างความคุ้มค่าจากโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ภาครัฐได้ลงทุนพัฒนาไปแล้ว

๒) การขนส่งสินค้าทางรางไม่ใช่การขนส่งในรูปแบบ Door-to-Door และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งด้วยรถบรรทุกและค่ายกขนสินค้าขึ้น-ลง ในบริเวณจุดขนถ่ายสินค้าทั้งต้นทางและปลายทาง ทำให้ต้นทุนรวมของการขนส่งสินค้าทางรางมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นนอกจากค่าระวางรถไฟ ซึ่งปัจจุบันค่าใช้จ่ายใน การขนส่งทางรางสูงกว่าการขนส่งทางถนน ประมาณร้อยละ ๓๐ ดังนั้น เพื่อส่งเสริมให้การขนส่งทางรางเป็นโครงข่าย หลักของประเทศ ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการพิจารณากำหนดอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับค่าสาธารณูปโภคต่างๆ บริเวณพื้นที่ขนถ่ายสินค้าและอัตราค่าการยกขนสินค้า (Lift-on/Lift-off charges) ในราคาต้นทุนของการให้บริการ (at cost) รวมถึงการแก้ไขปัญหาการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhaul) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางราง สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้

๓) สำหรับการกำหนดอัตราค่าใช้จ่าย (Access Charge) ตามผลการศึกษาของ ขร. ซึ่งแตกต่างจากข้อเสนอของสภาหอการค้าฯ นั้น ขร. ควรนำผลการศึกษาฯ ไปหารือร่วมกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนอีกครั้ง เพื่อพิจารณากำหนดอัตราค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมในการส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้ เอกชนใช้การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ควรจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์เปรียบเทียบการขนส่งสินค้า ทางราง ทางถนน และทางน้ำ แบบ Door to Door โดยมีข้อมูลครอบคลุมทุกมิติทั้งค่าใช้จ่าย ระยะทาง และ ค่าเสียโอกาส สำหรับเส้นทางขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ อาทิ เส้นทาง ประเทศจีนผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางประเทศจีนผ่านประเทศเวียดนาม และเส้นทางประเทศจีนผ่านประเทศ สิงคโปร์ รวมทั้งควรศึกษาการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยแก้ไข ปัญหากรณีมีการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhaul) ส่งผลให้เกิดการเพิ่มศักยภาพการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

๒.๔.๖ มติที่ประชุม เห็นชอบในหลักการข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้า ซึ่งไม่ใช่สินค้าของตนเองทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น โดยเห็นควรให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

๑) มอบหมายให้ คค. พิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่ชัดเจนและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อให้เอกชนสามารถขนส่งสินค้านอกเหนือจากสินค้าของตนเองได้ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางและส่งเสริมการขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ รวมถึงเป็นการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันและรองรับโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่จะแล้วเสร็จในอนาคตตามแผนงานการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟ

๒) มอบหมายให้ ขร. ร่วมกับ รฟท. พิจารณาเตรียมการในการบริหารจัดการเส้นทาง การจัดสรรเวลาการเดินทาง และการกำหนดมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการให้เอกชนให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟต่อไป

๓) มอบหมายให้ ขร. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนในการพิจารณาอัตราค่าใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เหมาะสม และจัดทำข้อมูล วิเคราะห์เปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทางราง ทางถนน และทางน้ำ แบบ Door to Door โดยมีข้อมูลครอบคลุมทุกมิติทั้งค่าใช้จ่าย ระยะทาง และค่าเสียโอกาส สำหรับเส้นทางขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ อาทิ เส้นทางประเทศจีนผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางประเทศจีนผ่านประเทศเวียดนาม และเส้นทางประเทศจีนผ่านประเทศสิงคโปร์ รวมทั้ง ศึกษาคาดการณ์แนวโน้มปริมาณสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดในการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhaul) ส่งผลให้เกิดการเพิ่มศักยภาพการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

๒.๕ การชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

๒.๕.๑ ตามที่มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔ รับทราบและเห็นชอบตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ ที่ให้ชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เท่านั้นออกไปก่อน ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๔ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ออกประกาศการทำเรือฯ เรื่อง การผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถเข้ารับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศเป็นการชั่วคราว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาตู้สินค้าค้างค้ำที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) นั้น ปัจจุบันผู้ให้บริการขนส่งยังประสบปัญหาในการดำเนินการดังกล่าว

๒.๕.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

ในการดำเนินการตามประกาศการทำเรือฯ ดังกล่าว ปัจจุบัน กทท. จะพิจารณาอนุญาตเป็นครั้งคราวแก่เรือชายฝั่งลำใดที่จะขอไม่เข้ารับตู้สินค้า ณ ท่าเทียบเรือ A จึงยังเป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกในการยกขนและเป็นภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งไม่สอดคล้องกับนโยบายของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔ ที่ให้ชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เท่านั้นออกไปก่อน

/๒.๕.๓ มติที่ประชุม...

๒.๕.๓ มติที่ประชุม

มอบหมายให้ คค. และ กทท. พิจารณาทบทวนการขออนุญาตตามประกาศการทำเรือฯ ให้มีความชัดเจนและเหมาะสม รวมทั้งเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔ เรื่องการชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) โดยเร็วต่อไป

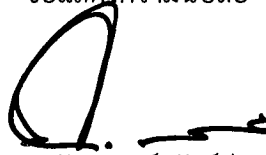
๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕

๓.๒ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ 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