

ด่วนที่สุด

ที่ อว (ปคร) ๐๒๑๓/๒๖๓๓๑



NA 216.14
13 ธ.ค. 65
10

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่..... 13796
รับที่(อีเมล).....
วันที่ 13 ธ.ค. 2565 เวลา 9.45

กระทรวงการอุดมศึกษา

วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

ถนนพระรามที่ ๖ ราชเทวี กทม. ๑๐๕๐๐

13 ส.ค. 2565

๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕

จัดเข้าวาระ.....

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เรื่องที่ ๕

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๘๗๓๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม พิจารณาแล้วเห็นควรรับทราบ ผลการประชุมคณะกรรมการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ และเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

๑. การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การขนส่งทางรางของโครงการรถไฟจีน-ลาว ได้เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางขนาดมาตรฐาน (๑.๔๓๕ เมตร) และรางขนาด ๑ เมตร โดยได้จัดทำระบบรางขนานพร้อมด้วยระบบยกตู้สินค้า เพื่อเปลี่ยนถ่ายขบวนรถไฟจากรางมาตรฐาน สู่รางขนาด ๑ เมตร และจะเชื่อมต่อเข้าสู่โครงการข่ายทางรางของประเทศไทยซึ่งเป็นรางขนาด ๑ เมตร จึงควรพิจารณาในส่วนของประสิทธิภาพของทางรถไฟ (Railway track) ของประเทศไทยที่ต้องรองรับน้ำหนักเทียบเท่ากับขบวนรถขนส่งสินค้าจากประเทศจีน โดยที่ผ่านมา การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการเดินรถ การก่อสร้าง และการซ่อมบำรุงทางรถไฟของประเทศไทย อยู่ภายใต้ข้อจำกัดของการเดินรถที่เป็นรถไฟสำหรับการโดยสารของผู้คนมากกว่าการขนส่งสินค้า แต่เมื่อบริบทของการขนส่งทางรางในยุคต่อไปต้องสนองตอบต่อการขนส่งสินค้าทางรางเป็นหลัก เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการลดต้นทุนด้านการขนส่งของประเทศไทย ทำให้เป็นที่น่ากังวลเรื่องประสิทธิภาพของทางรถไฟว่าจะสามารถรองรับน้ำหนักจากการขนส่งได้ในระดับที่ยังรักษาระดับการให้บริการ ตามที่คาดหวังไว้ได้หรือไม่ เนื่องจากน้ำหนักจากการบรรทุกสินค้ามีน้ำหนักที่มากกว่าน้ำหนักจากผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญ ย่อมส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการให้บริการและรอบของการซ่อมบำรุงที่จะต้องเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางราง เป็นเรื่องที่แทบไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และย่อมอยู่นอกเหนือประสบการณ์ทางด้านวิศวกรรมของประเทศไทย และการขยายโครงข่ายระบบรางของประเทศไทย บนพื้นฐานของระยะทางรางขนาด ๑ เมตรนี้ ไม่ได้มีการพัฒนาจากการทำวิจัยและพัฒนาอย่างเป็นระบบเหมือนในประเทศที่พัฒนาแล้วกระทำกัน ด้วยเห็นผลดังกล่าวจึงอาจจะต้องตระหนักถึงการซ่อมบำรุงที่จะต้องมากขึ้น

/ตามน้ำหนัก ...

ตามน้ำหนักบรรทุกที่เพิ่มมากขึ้น สิ่งนี้อาจจะกระทบต่อระดับการให้บริการในอนาคต ดังนั้นจึงควรให้น้ำหนักกับการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เข้าใจถึงประสิทธิภาพของทางรถไฟ ภายใต้น้ำหนักบรรทุกที่จะขนส่งมาจากประเทศจีน เพื่อวางแผนการซ่อมบำรุงทางรถไฟ ให้สามารถรักษาระดับการให้บริการตามเป้าหมายที่กำหนดได้

๒. (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

๒.๑ เป้าหมายและตัวชี้วัด

๒.๑.๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

เป้าหมายและตัวชี้วัดรวมของแผนปฏิบัติการฯ จัดเป็นเป้าที่ทำหายอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาถึงผลการดำเนินงานปีล่าสุดที่ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ที่ร้อยละ ๑๔ ดังนั้นการจะดำเนินการให้ได้ตามเป้าที่ระบุในปี ๒๕๗๐ จำเป็นต้องมีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน และครอบคลุมในทุกมิติ ไม่เพียงแต่เฉพาะด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่จะต้องครอบคลุมไปถึงการพัฒนาระบบปฏิบัติการ การอำนวยความสะดวก และการลดอุปสรรคในข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าได้

๒.๑.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา

๑) ตามแนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่กำหนดเป้าหมายให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง โดยมีค่าเป้าหมาย คือ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เฉลี่ยร้อยละ ๗ นั้น มีความท้าทายอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาจากค่าฐานในปัจจุบันที่ไม่เกินร้อยละ ๒ มาตลอด ถึงแม้ว่าภาครัฐจะมีการลงทุนระบบรถไฟทางคู่ไปมากแล้ว และมีการจัดโครงสร้างหน่วยราชการที่กำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานระบบราง (กรมการขนส่งทางราง) แต่ก็ยังมีความล่าช้าในการออกพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง และมีความไม่ชัดเจนเรื่องแนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว

๒) ตามแนวทางการพัฒนาที่ ๕ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ ที่กำหนดเป้าหมายให้ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้เชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น โดยมีค่าเป้าหมาย คือ จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้เชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นทุกปี นั้น ควรพิจารณา ดังนี้

๒.๑) ควรพิจารณารูปแบบการนำผลงานไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบของการร่วมลงทุน หรือการลงทุนการวิจัยในรูปแบบแผนงานขนาดใหญ่ หรือร่วมแบบการส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรมความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและเอกชน (Public-Private Partner : PPP) เนื่องจากการลงทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศเป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หากสามารถทำการวิจัยและนวัตกรรมเพื่อไปใช้ในการพัฒนาได้ตรงตามความต้องการของประเทศได้

๒.๒) ควรพิจารณาเพิ่มและให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมในรูปแบบ Green logistics ผลกระทบของมลพิษที่เกิดจากการขนส่งต่อธรรมชาติ เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของห่วงโซ่อุปทาน และเพื่อพัฒนากลยุทธ์การขนส่งและห่วงโซ่อุปทานที่ยั่งยืน ทั้งนี้ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการ Green Logistics สามารถทำได้หลายมุมมอง การใช้พลังงานสะอาด พลังงานทางเลือก การเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการโลจิสติกส์โดยใช้เทคโนโลยี การปรับเส้นทางขนส่งให้เหมาะสม บรรจุภัณฑ์ที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการสร้างเครือข่ายองค์กรที่เชื่อมต่อกันด้วยบริการโลจิสติกส์

๒.๓) ควรพิจารณาเพิ่มตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่มีความชัดเจนมากขึ้น (นอกเหนือจากจำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์) เช่น เพิ่มตัวชี้วัดเป็นจำนวนต้นแบบที่มีระดับความพร้อมทางเทคโนโลยี (Technology Readiness Level, TRL)

หรือจำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่ร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานใช้ประโยชน์ผลงานวิจัย ซึ่งจะทำงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสามารถพัฒนาได้อย่างครบขั้นตอน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ มีผู้ใช้ผลงานวิจัยมาร่วมพัฒนาตั้งแต่เริ่มการวิจัยและพัฒนา ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่พัฒนาโดยคนไทยตั้งแต่เริ่มต้นและส่งเสริมให้งานวิจัยได้ถูกใช้ประโยชน์ เนื่องจากผู้ใช้งานจริงเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มดำเนินการ

๒.๒ แนวทางการพัฒนา

๒.๒.๑ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

หน่วยงานกำกับควรกำหนดหรือมีมาตรการจูงใจให้เอกชนจัดหาหัวรถจักร ตู้ขบวน แคร่พ่วง ที่ผลิตโดยใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นลำดับแรก เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนระบบรางภายในประเทศ (Local Content) และควรกำหนดให้มีการดำเนินการทดสอบผลิตภัณฑ์/ล้อเลื่อนที่จัดหาโดยเอกชน โดยใช้หน่วยงานหรือห้องปฏิบัติการในประเทศได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 17025 เพื่อส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและยกระดับขีดความสามารถในการทดสอบรับรองของห้องปฏิบัติการระบบรางในประเทศไทย

๒.๒.๒ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

ควรกำหนดให้มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการตรวจวัดน้ำหนักการขนส่งสินค้าทางรางแบบระบบอัตโนมัติ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการเดินรถของเอกชน ซึ่งจะทำให้การคิดค่าใช้รางเป็นรายเที่ยวตามน้ำหนักสินค้าที่ขนส่งจริงมีความถูกต้องแม่นยำและเป็นธรรมต่อผู้เดินรถเอกชน นอกจากนี้เทคโนโลยีดังกล่าวยังสามารถช่วยลดความเสี่ยงต่อรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่อาจจะเกิดความเสียหายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด หรือหัวรถจักร/ตู้ขบวน/แคร่พ่วง ของเอกชนที่อาจเกิดความบกพร่องจากการใช้งานเดินรถอย่างต่อเนื่อง และเทคโนโลยีตรวจวัดน้ำหนักการขนส่งสินค้านั้น ควรเป็นเทคโนโลยีที่สามารถพัฒนาในประเทศ เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนระบบรางภายในประเทศ (Local Content)

๒.๒.๓ แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

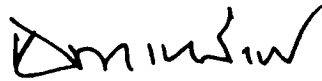
ควรพิจารณาแบ่งการพัฒนาและส่งเสริมสำหรับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย เช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ และ SMEs ซึ่งมีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ต่างกันอย่างมาก ในกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการมีความสามารถในการลงทุนทั้งในด้านเทคโนโลยีวิจัยและนวัตกรรม ขณะที่ในกลุ่ม SMEs อาจจะมีเพียงบางรายเท่านั้นที่สามารถแบ่งปันผลกำไรมาลงทุนลักษณะนี้ได้ จึงควรมีแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาในกลุ่มหลังนี้ เพื่อให้สามารถยกระดับความสามารถของผู้ให้บริการได้ทั้งระบบ นอกจากนี้ การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี ในประเด็นศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ควรพิจารณาการส่งเสริมการผลิตเทคโนโลยีที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาผู้ประกอบการ Logistics Service Provider (LSPs) ภายในประเทศ เพื่อลดต้นทุนการเข้าถึงเทคโนโลยีของผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็ก โดยมีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการส่งเสริมอย่างเหมาะสม

๒.๓ หัวข้อ ๔.๒ การประเมินผลการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล (หน้าที่ ๓๘) และหัวข้ออื่นที่เกี่ยวข้อง ควรมีรายละเอียดเพิ่มเติมในการพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานตามมาตรฐาน

ที่เกี่ยวข้องกับวิชาชีพ รวมถึงการสร้างหรือกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องในประเทศโดยให้สอดคล้องและอ้างอิงกับมาตรฐานสากล รวมถึงการมีกลยุทธ์ในการพัฒนาบุคลากรในหลายรูปแบบตามวิชาชีพ เช่น การพัฒนาบุคลากรในระดับปฏิบัติการ เช่น แรงงานผู้ซ่อมแซมชิ้นส่วนระบบการขนส่ง วิศวกรผู้ควบคุมงานซ่อมแซม เป็นต้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายเอนก เหล่าธรรมทัศน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

สำนักงานปลัดกระทรวงฯ

โทร ๐ ๒๓๓๓ ๓๙๖๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ cplo@mhesi.go.th