

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๑/๐๖๕



กวด. 216
วันที่ 4 พ.ย. 65
เวลา 15.40

สลด. (eMail)

ส่ง : กวด.

รับที่ : 811898/65

4 พ.ย. 2565 เวลา 15.11 น.



คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

พุดจิกายน ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. บันทึกทรงนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเสนอคณะรัฐมนตรี

๒. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ด้วยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) และ ๔ (๙) รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และเสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ

๒. ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕ เวลา ๙.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๕๒๑ อาคาร ๕ ชั้น ๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีระเบียบวาระเพื่อทราบสถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติ กบส. เกี่ยวกับการดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และระเบียบวาระพิจารณา (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และการขอความเห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑

/ เกี่ยวกับการ...

เกี่ยวกับการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งได้แจ้งเวียนรายงานผลการประชุมให้ กบส. แล้ว
สรุปสาระสำคัญเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๒.๑ สถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๒.๑.๑ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในปี ๒๕๖๔
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๓.๘ ต่อ GDP ลดลงจากสัดส่วนปีก่อนหน้า ที่ร้อยละ ๑๔.๐ ต่อ GDP ตามการฟื้นตัวของ
กิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ แรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบกับ
การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก โดยประกอบด้วย ๑) ต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๔ ต่อ GDP
๒) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๔ ต่อ GDP และ ๓) ต้นทุนการบริหารจัดการ
ด้านโลจิสติกส์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๐ ต่อ GDP สำหรับในปี ๒๕๖๕ ต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น
โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปรับลดลงอยู่ที่ร้อยละ ๑๒.๙-๑๓.๓ ต่อ GDP

๒.๑.๒ มติที่ประชุม รับทราบรายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๖๔

๒.๒ การติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติ กบส. จำนวน ๓ เรื่อง ได้แก่

๒.๒.๑ การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน
และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๑) ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

๑.๑) การเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน โครงการรถไฟ
ความเร็วสูง แบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ระยะทาง ๒๕๐.๗๗ กิโลเมตร คาดว่า
จะเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๙ ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ระยะทางประมาณ ๓๕๖ กิโลเมตร โดยคาดว่า
จะนำโครงการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในปี ๒๕๖๕ และเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๗๑ สำหรับโครงการรถไฟทางคู่
ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร อยู่ระหว่างตรวจสอบสิทธิในพระราชกฤษฎีกากำหนดเขต
ที่ดินที่จะเวนคืนใกล้แล้วเสร็จและจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕

๑.๒) การก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ จากการหารือ
ร่วมกับ สปป.ลาว เห็นว่าควรสร้างสะพานฯ สำหรับรถไฟที่มีทั้งสองขนาด (๑.๔๓๕ เมตร และ ๑ เมตร) สำหรับ
สะพานรถยนต์ควรวางแผนดำเนินการในระยะถัดไป ซึ่งไทย และ สปป.ลาว เห็นชอบการลงทุนร่วมกันในอาณาเขต
ตนเอง ทั้งนี้ ให้กรมทางหลวง (ทล.) ศึกษาออกแบบสะพานรถไฟฯ ให้สามารถรองรับรถยนต์ด้วย โดยระยะที่ ๑
จะเป็นการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นซึ่งอยู่ระหว่างจัดทำ
ร่างขอบเขตการศึกษาและคาดว่าจะใช้เวลาในการศึกษา ๑ ปี และระยะที่ ๒ งานออกแบบรายละเอียดและ
ศึกษา EIA ซึ่งจะดำเนินการโดยใช้งบประมาณปี ๒๕๖๗

๑.๓) การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า ระยะเร่งด่วนได้พัฒนาย่านสถานี
หนองคาย โดยปรับปรุงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายยกขนสินค้าประมาณ ๘๐ ไร่ และกรมศุลกากร (กศก.) ได้ออกประกาศ
ใช้เป็นท่า/ที่ สำหรับตรวจปล่อย และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แบ่งพื้นที่ออกเป็น ๕ แปลง โดยเป็นพื้นที่
ส่วนกลาง ๑ แปลง และระยะยาวจะพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีนาทาเพื่อเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บ
ตู้สินค้า ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษาและวิเคราะห์ตามมาตรา ๒๒ ของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่าง
รัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ) คาดว่าจะแล้วเสร็จช่วงต้นปี ๒๕๖๖

๑.๔) การพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุกหนองสองห้อง โดย ทล. อยู่ระหว่างพิจารณาราคากลาง ซึ่งจุดพักรถฯ จะรองรับรถบรรทุกได้ประมาณ ๒๐๐ คัน และมีจุดพักคอยรถยนต์ส่วนบุคคล ๗๐ คัน รวมทั้งที่จอดรถสำหรับคนพิการ ๖ คัน พร้อมห้องน้ำ ทั้งนี้ ได้ก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุกชั่วคราวที่สามารถรองรับได้ ๑๘ คัน แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕

๒) ความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และศูนย์บริการโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ซึ่งจะช่วยให้ประสิทธิภาพการขนส่งทางราง ส่งเสริมให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยความหมาย ทล. เร่งศึกษาเพื่อให้ได้ข้อสรุปรูปแบบของสะพานที่ชัดเจนรวมทั้งการลงทุนที่เหมาะสมและไม่เป็นภาระงบประมาณและมอบหมาย รฟท. พิจารณาการศึกษาโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า ให้ครอบคลุมการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า และกำหนดระยะเวลาและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม รวมทั้งมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสรุปความก้าวหน้าการดำเนินการให้คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อไป

๓) ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๓.๑) การดำเนินพิธีการศุลกากร ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ได้เชื่อมต่อกันและสามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งไทยควรดำเนินการเตรียมเอกสารสำหรับพิธีการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนสินค้าให้เรียบร้อยและพร้อมสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดความแออัดบริเวณด่านพรมแดน ทั้งนี้ กศก. ได้พัฒนาระบบรองรับเอกสารสำหรับพิธีการศุลกากรในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW แล้ว แต่กรณีการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางราง รฟท. ยังไม่สามารถส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ จึงควรเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรางข้ามแดนมีความสะดวกมากขึ้น

๓.๒) การขนส่งทางรางของโครงการรถไฟจีน - ลาว ได้เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางขนาดมาตรฐาน (๑.๔๓๕ เมตร) และรางขนาด ๑ เมตร ระหว่างสถานีเวียงจันทน์ใต้กับเวียงจันทน์โลจิสติกส์ปาร์ค (Vientiane logistics park : VLP) ของ สปป.ลาว แล้ว โดยวางรางขนานกันพร้อมสำหรับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างรางทั้ง ๒ ขนาด แต่การยกขนตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนถ่ายขบวนรถไฟที่ VLP มีค่าธรรมเนียมประมาณ ๖๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ/ตู้ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ไม่จูงใจให้ผู้ประกอบการตัดสินใจขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย จึงเห็นควรผลักดันให้มีการพิจารณาอัตราค่าธรรมเนียมที่เหมาะสมผ่านคณะกรรมการร่วม ๓ ฝ่าย ไทย ลาว จีน เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟไทย ลาว จีน เป็นทางเลือกของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าต่อไป

๓.๓) การจัดหาเครื่องเอกซเรย์เคลื่อนที่ (Mobile X - Ray) ที่จะนำมาติดตั้งบริเวณสถานีรถไฟหนองคาย ปัจจุบัน กศก. อยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดยในช่วงที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดหา กศก. มีแผนในการนำเครื่องจากที่อื่นมาใช้งานเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

๒.๒.๒ ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

๑) ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

๑.๑) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้นำเรื่องแนวทางการให้ภาคเอกชนสามารถให้บริการขนส่งทางรางตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ หรือกับคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) โดยมีผลกระทหาหรือสรุป ดังนี้

(๑) แนวทางที่ ๑ หาก รฟท. เปิดให้เอกชนเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ในการให้บริการขนส่งสินค้าในช่วงเวลาที่ รฟท. ไม่มีตารางเวลาเดินรถ โดยเอกชนเป็นผู้จัดหาหัวรถจักรและ/หรือตู้ขบวน แคร่พ่วง พร้อมบริหารจัดการเดินรถเองและจ่ายค่าใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานหรือค่าใช้รางเป็นรายเที่ยวตามน้ำหนักสินค้าที่ขนส่งจริงให้กับ รฟท. โดย รฟท. ไม่ได้มีความเสี่ยงด้านการลงทุนและรายได้ มีความเห็นว่าย้ายเข้าข่ายเป็นโครงการร่วมลงทุน เนื่องจากเป็นการประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟ ซึ่ง รฟท. มีหน้าที่และอำนาจตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ โดยการเปิดให้เอกชนดำเนินธุรกิจในการรับขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และของอื่นๆ และการให้เอกชนเป็นฝ่ายลงทุน รับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายและจ่ายค่าตอบแทนเข้าช่ายบทยามคำว่า “โครงการ” และ “ร่วมลงทุน” ตามมาตรา ๔ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ

(๒) แนวทางที่ ๒ หาก รฟท. เปิดให้เอกชนให้บริการขนส่งสินค้า นอกเหนือจากสินค้าของตนเองทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ โดยใช้หัวรถจักรและ/หรือตู้ขบวน แคร่พ่วง ของ รฟท. โดย รฟท. บริหารจัดการเดินรถ และได้รับค่าระวาง ค่าบริการขนส่งสินค้า โดยมีได้รับความเสี่ยงทั้งด้านการลงทุนและรายได้ มีความเห็นว่ายังไม่ปรากฏข้อเท็จจริงที่ชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบและลักษณะการดำเนินงาน จึงให้ ขร. หรือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อยุติและอาจพิจารณาหรือมายังคณะกรรมการ PPP อีกครั้ง

๑.๒) คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. สมาชิกแทนราษฎรในคราวประชุมครั้งที่ ๑๗ เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๕ มีข้อสังเกตว่าการให้เอกชนเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ซึ่งมีอยู่เดิม เอกชนมิได้เข้าไปร่วมหรือดำเนินการโดยลำพังในโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ดังนั้น หากต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ จะทำให้ไม่สามารถใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางได้เต็มประสิทธิภาพ จึงเห็นควรนำข้อสังเกตฯ มอบให้คณะกรรมการ PPP พิจารณาทบทวนในประเด็นดังกล่าว นอกจากนี้ ขร. จะนำประเด็นดังกล่าวหรือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อให้เกิดความชัดเจนและแจ้งผลการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อทราบต่อไป

๒) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ การเปิดให้เอกชนเข้าใช้โครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ในการให้บริการขนส่งสินค้า นอกเหนือจากสินค้าของตนเองในช่วงเวลาที่ รฟท. ไม่มีตารางเวลาการเดินรถ โดยเอกชนเป็นฝ่ายลงทุนจัดหาหัวรถจักร ตู้ขบวน แคร่พ่วงมาให้บริการและจ่ายค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานหรือค่าใช้รางให้กับ รฟท. เป็นทางเลือกหนึ่งในการบริหารจัดการทางด้านแหล่งเงินในการจัดหาเงินทุน (Financing) เพื่อจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อนให้เพียงพอ ดังนั้น รฟท. ควรเร่งพิจารณาให้ได้ข้อสรุปแนวทางการลงทุนเพื่อจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อนให้เพียงพอ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าขนส่งที่เหมาะสมโดยเร็วและดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓) ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๓.๑) ในระหว่างรอความชัดเจนในประเด็นข้อกฎหมายว่าการดำเนินการดังกล่าวเข้าข่าย พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ หรือไม่ ภาคเอกชนควรเตรียมความพร้อมในกรณีที่ต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ อาทิ การประมาณการกรอบวงเงินลงทุนจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน ซึ่งหากมีวงเงินลงทุนไม่เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท จะมีขั้นตอนและแนวทางปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการโครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่าต่ำกว่าที่กำหนดในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้เร็วขึ้น

๓.๒) สำหรับการกำหนดอัตราค่าใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานทางรางอื่นๆ ในกรณีเอกชนเป็นผู้จัดหาหัวรถจักร และ/หรือตู้ขบวน แคร่ฟ่วงเอง และจ่ายค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานหรือค่าใช้ทางให้กับ รฟท. เห็นควรให้ ขร. ร่วมกับภาคเอกชนเร่งศึกษารายละเอียดต้นทุนค่าขนส่งเพื่อกำหนดอัตราค่าใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมและจูงใจให้เอกชนลงทุน และให้การขนส่งสินค้าทางรางสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

๓.๓) ทั้งนี้ เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางตามเป้าหมายที่กำหนด เห็นควรให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการขนส่งสินค้าทางราง

๒.๒.๓ การชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

๑) ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

๑.๑) การดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

(๑) ผลการศึกษาของ TDRI มี ๒ แนวทางหลัก ๑) กรณียกเลิกการชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งรับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเทียบเรือ A ให้ กทท. พิจารณาลดค่าภาระลงร้อยละ ๕๐ ในปีที่ ๑-๕ และลดค่าภาระลงร้อยละ ๒๐ ในปีที่ ๖-๑๕ ซึ่งในกรณีนี้จะให้ผลตอบแทน EIRR ที่ร้อยละ ๒๔.๘๑ และ FIRR ที่ร้อยละ ๙.๖ ๒) กรณียังคงบังคับให้เรือชายฝั่งรับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเทียบเรือ A ให้ กทท. พิจารณาให้มีกระบวนการให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศได้โดยตรงในกรณีการขนส่งมีความล่าช้าและลดค่าภาระลงร้อยละ ๒๐ ถึงปี ๒๕๖๖ ซึ่งในกรณีนี้จะให้ผลตอบแทน EIRR ที่เหมาะสม และ FIRR ที่ร้อยละ ๑๔.๘๙ นอกจากนี้ กทท. อยู่ระหว่างพิจารณาด้านกฎหมายในกรณีการยกเลิกประกาศ กทท. เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่กำหนดให้เรือชายฝั่งทำการรับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือได้ที่ท่าเทียบเรือ A เท่านั้น

(๒) การชะลอการบังคับใช้ท่าเทียบเรือ A กทท. ได้ผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าได้ที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ระหว่างวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ ถึง ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ และระหว่างวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ถึง ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๕ และผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าเปล่าได้ที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ระหว่างวันที่ ๑ มิถุนายน ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕

๑.๒) ผลการดำเนินงานของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจำนวน ๘.๑๔๙ ล้าน TEU เป็นตู้สินค้าเรือชายฝั่งจำนวน ๐.๕๑๑ ล้าน TEU คิดเป็นร้อยละ ๖.๒๗ สำหรับท่าเทียบเรือ A มีจำนวน

/ ๐.๒๐๗ ล้าน TEU...

๐.๒๐๗ ล้าน TEU คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๖๑ ของปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางเรือชายฝั่งทั้งหมด สำหรับเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายตู้สินค้าเข้า ณ ท่าเทียบเรือ A นับตั้งแต่เวลาที่เรือใหญ่ออกจากท่าเรือแหลมฉบังจนถึงเวลาที่เรือชายฝั่งออกจากท่าเทียบเรือ A ใช้เวลาประมาณ ๕ วัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของปริมาณตู้สินค้าในแต่ละช่วงเวลา การจราจรที่ท่าเรือแหลมฉบัง ความพร้อมของเครื่องมือยกขนหลัก ความพร้อมของเรือชายฝั่ง และชนิดของตู้สินค้า

๒) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ ควรเร่งรัดให้ กทท. นำผลการศึกษาของ TDR1 เสนอต่อคณะกรรมการ กทท. พิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการท่าเทียบเรือ A ที่เหมาะสม พร้อมทั้งเร่งปรับปรุงการบริหารจัดการและการประกอบการท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ให้บริการมีความสนใจในการให้บริการท่าเทียบเรือ A พร้อมทั้งรายงานความคืบหน้าแก่ กบส.

๓) ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๓.๑) ปัจจุบันอัตราค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือระหว่างประเทศและท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ซึ่งมีอัตราค่าภาระประมาณ ๑,๕๐๐ บาทต่อตู้สินค้าสูงกว่าอัตราค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าเรือระหว่างประเทศและโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ซึ่งมีอัตราค่าภาระประมาณ ๓๐๐ บาทต่อตู้สินค้า และสูงกว่าอัตราค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าเทียบเรือระหว่างประเทศซึ่งมีอัตราค่าภาระที่ ๗๐๐ บาทต่อตู้สินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ระยะเวลาการขนถ่ายตู้สินค้าเข้า (Dwell Time) ณ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) นับตั้งแต่เวลาที่เรือใหญ่ออกจากท่าเรือแหลมฉบังจนถึงเวลาที่เรือชายฝั่งออกจากท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ซึ่งมีระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ ๕ วัน นั้นใช้ระยะเวลามากกว่าการขนส่งจากประเทศสิงคโปร์มายังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งใช้ระยะเวลาประมาณ ๓ วัน จึงควรให้ กทท. นำประเด็นเหล่านี้ไปพิจารณาหารือร่วมกับ TDR1 และผู้ประกอบการในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เหมาะสม

๓.๒) สำหรับการประกาศผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าเปล่าได้ที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศซึ่งสิ้นสุดเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ นั้น ภาคเอกชนจะมีหนังสือถึง กทท. ขอให้พิจารณาขยายระยะเวลาการผ่อนผันออกไป เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าชายฝั่งได้ในภาพรวม

๒.๒.๔ มติที่ประชุม

๑) รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการ กบส. และมอบหมายหน่วยงานเร่งรัดดำเนินการและรับความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการ

๒) การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๒.๑) มอบหมายให้ รฟท. เร่งดำเนินการปรับขั้นตอนกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษให้เป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ เพื่อให้การนำเข้า – ส่งออกสินค้าระหว่างไทย และ สปป.ลาว มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

๒.๒) มอบหมายให้ กศค. เร่งรัดการจัดหาและติดตั้งเครื่องเอกซเรย์เคลื่อนที่ (Mobile X – Ray) ที่สถานีรถไฟหนองคายให้พร้อมสำหรับการใช้งานและสามารถรับรองปริมาณสินค้าขนส่งทางรางข้ามแดนที่เพิ่มขึ้นได้

๒.๓) มอบหมายให้ คค. ผลักดันการพิจารณาอัตราค่าธรรมเนียมยกขนส่งสินค้าที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์คที่เหมาะสม ผ่านคณะกรรมการร่วม ๓ ฝ่าย ไทย-จีน-ลาว เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟไทย ลาว จีน เป็นทางเลือกของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าต่อไป

๓) ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ มอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางตามเป้าหมายที่กำหนด รวมทั้งให้ ขร. ร่วมกับภาคเอกชนเร่งศึกษารายละเอียดต้นทุนค่าขนส่งเพื่อกำหนดอัตราค่าใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เหมาะสมและจูงใจให้เอกชนลงทุน และให้การขนส่งสินค้าทางรางสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

๔) การชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) มอบหมายให้ กทท. นำผลการศึกษาของ TDRI เสนอต่อคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทยพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน เพื่อนำมาพิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่เหมาะสม พร้อมทั้งเร่งปรับปรุงการบริหารจัดการและการประกอบการท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ใช้บริการมีความสนใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) พร้อมทั้งรายงานความคืบหน้าแก่ กบส. ต่อไป

๒.๓ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ มีฐานะเป็นแผนระดับที่ ๓ ซึ่งเป็นกลไกในการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติในช่วง ๕ ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๓.๑ เป้าหมายการพัฒนา “เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยอาศัยหลักการและแนวคิด ๔ ประการ ประกอบด้วย (๑) ความต่อเนื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จากผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมาและนำไปสู่การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ต่อเนื่อง (๒) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ประโยชน์ในภาคส่วนต่างๆ อย่างครอบคลุม (๓) การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว และ (๔) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ

๒.๓.๒ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๑) เป้าหมายและตัวชี้วัด

๑.๑) เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมระดับแผน ได้แก่ (๑) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ ๕ (๒) สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษา

สินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ ๕ (๓) อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านพิธีการศุลกากร ดีขึ้นอยู่ในอันดับ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๒๐ และ (๔) อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น อยู่ในอันดับ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

๑.๒) เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา

(๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กำหนด *เป้าหมาย* ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง และ *ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย* ได้แก่ สัดส่วน การขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดเฉลี่ยร้อยละ ๗

(๒) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน กำหนด *เป้าหมาย* ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง และ *ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย* ได้แก่

(๑) ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่อยอดขายเฉลี่ยร้อยละ ๓ - ๕ ต่อปี และ (๒) ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้า กลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญต่อยอดขายลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๓ - ๕ ต่อปี

(๓) การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออก ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กำหนด *เป้าหมาย* ได้แก่ ประสิทธิภาพ ด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น และ *ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย* ได้แก่

(๑) ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ ๕ ต่อปี และ (๒) จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ ๑๐๐

(๔) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) กำหนด *เป้าหมาย* ได้แก่ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์ และออฟไลน์เพิ่มขึ้น และ *ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย* ได้แก่ (๑) มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และ (๒) มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี

(๕) ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น กำหนด *เป้าหมาย* ได้แก่ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนิน ธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น และ *ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย* ได้แก่ จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นทุกปี

๒) แนวทางการพัฒนา

๒.๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย กลยุทธ์ (๑) สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยาน อย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ (๒) พัฒนาศูนย์บริการ โลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ (๓) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และ (๔) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี

๒.๒) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ประกอบด้วย กลยุทธ์ (๑) พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร (๒) พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม และ (๓) การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒.๓) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า – ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ ประกอบด้วยกลยุทธ์ (๑) พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูล และใช้ประโยชน์จากระบบ NSW (๒) พัฒนาการกระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ (๕) ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

๒.๔) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) ประกอบด้วยกลยุทธ์ (๑) เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และ (๒) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

๒.๕) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วยกลยุทธ์ (๑) ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ (๒) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจการโลจิสติกส์ (๓) พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และ (๔) ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ (๑) ระดับนโยบาย กบส. เป็นกลไกกำหนดยุทธศาสตร์ กำกับดูแลระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (๒) ระดับการขับเคลื่อนแผนมี สศช. เป็นหน่วยงานในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานของแต่ละแนวทางการพัฒนา

๔) โครงการสำคัญ สศช. ได้ประสานขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการเสนอข้อมูลโครงการหรือมาตรการสำคัญเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการฯ มีข้อเสนอโครงการที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและตอบสนองต่อเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ จำนวนรวม ๑๙๕ โครงการ/มาตรการ (ไม่นับรวมโครงการย่อย) วงเงินรวมที่คาดว่าจะใช้ลงทุนในช่วงแผนปฏิบัติการฯ ประมาณ ๗๐๔,๐๐๐ ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๕)

๒.๓.๓ ผลการพิจารณาของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ โดยมีความเห็นเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของ กบส. ดังนี้

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ควรเร่งบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและส่งเสริมมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพิ่มขึ้น และกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพเพื่อกำกับดูแลรวมทั้งก่อสร้าง Motorway ในแนวเส้นทางที่ผ่านชุมชน ควรพิจารณาเป็นแบบทางยกระดับ นอกจากนี้การพัฒนาเส้นทางทางถนนควรเป็นการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง รวมถึงบุคลากรของระบบราง

๒) การดำเนินโครงการสำคัญ ควรจัดลำดับความสำคัญโดยจัดอันดับโครงการที่จะก่อประโยชน์และเกี่ยวพันกันเป็นลำดับแรก และเป็นโครงการที่มีความพร้อม และให้ความสำคัญกับโครงการที่มีรูปแบบการลงทุนโดยวิธีการ PPP เป็นอันดับแรก ตลอดจนควรประเมินผลการลงทุนโครงการที่แล้วเสร็จ

๓) การอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้า ควรให้ สภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) เป็นหน่วยงานสนับสนุนตามแนวทางพัฒนา รวมทั้งควรพิจารณาถึงแนวปฏิบัติด้าน Port Security เกี่ยวข้องกับการนำเข้า – ส่งออกเพื่อป้องกันการลักลอบนำสินค้าผ่านจุดผ่านแดน

๒.๓.๔ ความเห็นและประเด็นอภิปราย การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันดำเนินการเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ และควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงขั้นตอนการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนและผ่านแดนให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ รวมทั้งการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่อสนับสนุนระบบรางเป็นโครงข่ายหลักที่จะช่วยให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าเป็นไปตามเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ และให้หน่วยงานพิจารณานำกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ อาทิ พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๒

๒.๓.๕ มติที่ประชุม เห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖- ๒๕๗๐ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๔ ขอความเห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เกี่ยวกับการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) โดยมีรายละเอียดดังนี้

๒.๔.๑ การดำเนินงานในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และความเหมาะสมขององค์กรผู้ให้บริการระบบ National Single Window (NSW Operator)

๑) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ รับทราบและเห็นชอบผลการประชุม กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติ กบส. โดยมอบหมายให้ กศก. ดำเนินการตามขั้นตอนระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการให้ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เป็นองค์กรผู้ให้บริการระบบ NSW (NSW Operator) และ กศก. ในฐานะหน่วยงานกำกับดำเนินการให้สิทธิบริการระบบ NSW แก่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) หรือ บมจ. กสทฯ เดิม เพื่อเป็น NSW Operator ตามสัญญาเลขที่ ๕๐/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยมีข้อกำหนดตามสัญญาให้สิทธิบริการกำหนดให้ NSW Operator มีหน้าที่ บริหารจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ กำกับ ติดตามและดูแลการให้บริการระบบ NSW ดังนี้

๑.๑) ดำเนินการจัดให้มีระบบคอมพิวเตอร์ NSW เพื่อทดแทนระบบคอมพิวเตอร์ NSW เดิม เพื่อให้บริการระบบ NSW อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอกับปริมาณอย่างต่อเนื่อง

๑.๒) ดำเนินการดูแลและพัฒนาระบบต่าง ๆ ได้แก่ ระบบศูนย์กลางของประเทศ ระบบ Gateway ของหน่วยงานภาครัฐ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชน ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคเอกชนและภาคเอกชน ระบบ Single-Form ระบบเพื่อการกำกับตัวสินค้า ระบบเพื่อการกำกับยานพาหนะ

๑.๓) ระบบสำหรับการประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานระบบ Air PCS ผ่านท่าเรือ และระบบ Sea PCS

๑.๔) ระบบเชื่อมโยงเพื่อการชำระเงินออนไลน์

๑.๕) ระบบงานอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับการให้บริการนำเข้าส่งออก นำผ่าน โลจิสติกส์ หรือบริการธุรกิจแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ทุกประเภทอย่างครบวงจร รวมทั้งการเชื่อมต่อกับภาคประชาชน (G๒C)

๑.๖) พัฒนาการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานทั้งภายในประเทศและ/หรือต่างประเทศ สำหรับให้บริการแก่ผู้ประกอบการ หน่วยงาน และประชาชน

๑.๗) บริการให้คำปรึกษา แนะนำ และแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบการให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก นำผ่าน โลจิสติกส์ หรือบริการธุรกิจแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ทุกประเภทอย่างครบวงจรผ่านระบบ NSW

๒) ผลการดำเนินงานของ NSW Operator การดำเนินการที่แล้วเสร็จที่สำคัญ ประกอบด้วย การย้ายระบบ NSW จาก กศก. ไปให้บริการอยู่บนระบบของ NT การทดสอบการให้บริการระบบตามแผนฉุกเฉิน การกำหนดกรอบอัตราค่าใช้บริการระบบ NSW สำหรับการพัฒนาระบบที่อยู่ระหว่างดำเนินการ มีกำหนดแล้วเสร็จในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕ ได้แก่ (๑) ระบบเพื่อการกำกับตัวสินค้า (๒) ระบบเพื่อการกำกับยานพาหนะ (๓) ระบบสำหรับการประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานระบบ Air PCS ผ่านท่าเรือ และระบบ Sea PCS (๔) ระบบเชื่อมโยงเพื่อการชำระเงินออนไลน์ และการดำเนินงานที่อยู่ระหว่างจัดทำแผนดำเนินการพัฒนาระบบ ยังไม่มีกำหนดแล้วเสร็จ ได้แก่ (๑) ระบบยื่นคำขอใบอนุญาต/ใบรับแจ้งการนำเข้าส่งออกพืชกระท่อม (๒) ระบบการยื่นคำขอผ่านพิธีการเรือค้าชายฝั่ง (๓) ระบบการยื่นคำขอต่างๆ (๔) ระบบการยื่นคำขอเคลื่อนย้ายสัตว์และซากสัตว์ และ (๕) การปรับปรุงระบบการยื่นคำขอหนังสืออนุญาตนำเข้าส่งออกน้ำตาลทราย

๓) ผลการพิจารณาของคณะอนุกรรมการพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window ผู้ให้บริการมีกิจกรรมที่อาจไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนการที่แจ้งกับหน่วยงานกำกับไว้ หรือบางกิจกรรมยังไม่ได้เริ่มดำเนินการหรือยังไม่มีแผนการดำเนินการอาจไม่เป็นไปตามขอบเขตของงาน รวมทั้งไม่จัดส่งคู่มือและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงหรือพัฒนาระบบ การจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องในสถานการณ์ฉุกเฉิน (BCP) ตลอดจนการเรียกเก็บค่าบริการในอัตราเดิมซึ่งสูงกว่าที่คณะอนุกรรมการฯ กำหนด จึงมีมติเสนอให้ทบวทมนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อมอบหมายให้ กศก. เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของ NT ให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW

๔) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้บริการในการนำเข้า ส่งออกควรเร่งรัดการพัฒนาระบบให้แล้วเสร็จ รวมทั้งควรประชาสัมพันธ์สร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้งานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ให้รายงานผล สถิติการเข้าใช้ หรือปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการบริการของหน่วยงานให้ กศก. ทราบเพื่อวางแผนการพัฒนา และกำกับดูแลการให้บริการของหน่วยงาน NSW Operator ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในต่อไป

๒.๔.๒ การพัฒนาธุรกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน National Single Window (NSW) คณะอนุกรรมการฯ ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒/๖๕ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ ปรับลดธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ จากจำนวน ๔๘๐ กระบวนการ คงเหลือ ๔๗๓ กระบวนการ โดยเป็นธุรกรรมที่สามารถให้บริการผ่านระบบ NSW จำนวน ๔๔๔ กระบวนการ คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๖๗ ต้องพัฒนาอีก ๒๙ กระบวนการ และปรับลดจำนวนหน่วยงานที่ต้องแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ NSW จาก ๓๗ หน่วยงาน คงเหลือ ๓๔ หน่วยงาน รวมทั้งให้หน่วยงานที่มีการให้บริการกระบวนการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านช่องทางอื่นแล้วให้นับว่าเป็นกระบวนการที่ให้บริการผ่านอิเล็กทรอนิกส์แล้ว

๒.๔.๓ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๑) การพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการของ NSW Operator ให้มีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับการเข้าใช้บริการของผู้ประกอบการได้อย่างเพียงพอ ควรให้ กศก. ทหารีร่วมกับ NT เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานและความรับผิดชอบในแต่ละส่วนงานให้เกิดความชัดเจนและลดข้อจำกัดในการดำเนินงานที่ผ่านมา ซึ่งในเบื้องต้นสนับสนุนให้ กศก. ร่วมดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW ที่ต้องประสานและเชื่อมโยงกับภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้เกิดความคล่องตัว และคุณภาพในการบริการที่ดีขึ้น สำหรับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องยังคงให้ NT ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญดำเนินการต่อไป

๒) อย่างไรก็ตาม ควรประสานและกำกับให้ NT ดูแลคุณภาพของอุปกรณ์โครงข่ายระบบสารสนเทศให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และให้ความสำคัญในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการเข้ามาใช้บริการ นอกจากนี้ควรกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจนในการส่งต่อการดำเนินการพัฒนาระบบทั้งหมดให้ NSW Operator รวมทั้งกำหนดมาตรฐานการให้บริการร่วมกันระหว่างหน่วยงานกำกับ (กศก.) และหน่วยงานผู้ให้บริการ (NSW Operator) ในรูปแบบ Service Level Agreement (SLA) เพื่อให้มีคุณภาพในการให้บริการสูงสุด

๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนากระบวนการที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรนำเข้า - ส่งออก (ราย Shipment) ควรให้ความสำคัญและเร่งรัดการพัฒนาการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว สำหรับการปรับลด/เพิ่มเติมกระบวนการที่จะมีการออกประกาศของหน่วยงานต่างๆ ขอให้ดำเนินการเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้าผ่าน และโลจิสติกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔ นอกจากนี้ควรพิจารณากำหนดเป้าหมายในการปรับลดขั้นตอนกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกให้ลดน้อยลงกว่าในปัจจุบัน รวมถึงแยกกระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงานภายในของหน่วยงานภาครัฐให้เกิดความชัดเจน ตลอดจนให้ความสำคัญกับระยะเวลาในการดำเนินงานที่ควรต้องลดลงเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้นในการนำเข้าส่งออก

๒.๔.๔ มติที่ประชุม

๑) รับทราบผลการดำเนินงานของ NSW Operator และสถานะกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ สำหรับผู้ประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก (ราย Shipment) ให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน National Single Window (NSW) และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินการและรายงานผลให้ กบส. ทราบต่อไป

๒) เห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อมอบหมายให้ กศก. เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของ NT ให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW โดยให้ กศก. ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ พร้อมมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมติ และรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

๓.๒ เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

๓.๓ เห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เพื่อมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ให้เหมาะสม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพัฒน์พงษ์ พันธุ์มีเข่าว)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ
ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๕๗๑๐ และ ๕๗๑๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๑๐๑๒

E-mail: Surarat@nesdc.go.th