

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๑/๐๕๒



กวก. ๗๘
๒๗ พ.ก. ๖๗
๑๘.๔๐พ.

สลด. (eMail)

ส่ง : กวก.

รับที่ : ๕5940/67

27 พ.ค. 2567 เวลา 17.05 น.



คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๗/พฤษภาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ข้อเสนอแนะและความก้าวหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามผลการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ตารางมอบหมายหน่วยงานตามผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗

ด้วยคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ขอเสนอเรื่อง
ข้อเสนอแนะและความก้าวหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามมติการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗
มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดใน
พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งเป็นไปตาม
ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ (๓) และ (๕) ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ
ประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ
ประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ (๓) ให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ
การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ
และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และ (๕) กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผน
ยุทธศาสตร์และแผนแม่บทและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เป็นการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่จะช่วยผลักดันให้ประเทศไทย
เป็นประตูการค้าที่สำคัญและศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค ตามนโยบายของรัฐบาล อันจะนำไปสู่การยกระดับ
ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงขอเสนอให้นำเรียนคณะรัฐมนตรีพิจารณาในโอกาสแรก

/๓. สำระสำคัญ...

๓. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๗ เวลา ๙.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๕๒๑ อาคาร ๕ ชั้น ๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมศักดิ์ เทพสุทิน) เป็นประธานกรรมการฯ ในขณะนั้น ซึ่งมีระเบียบวาระเพื่อทราบ รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย การติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติ กบส. ในเรื่องการดำเนินงานรองรับการให้บริการรถไฟสายสาทรานรัฐประชาชนจีนและสาทรานรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ทำเทียบเรือ A) และวาระพิจารณาแนวทางการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง และแนวทางการส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment) ซึ่งได้แจ้งเวียนรายงานผลการประชุมให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณารับรองแล้ว สรุปสาระสำคัญเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๓.๑ รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๓.๑.๑ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม สามารถลดต้นทุนของสถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ จำนวน ๓๑๐ กิจการ คิดเป็นมูลค่ารวม ๑,๘๕๐.๕๘ ล้านบาท และมีการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และแผนการพัฒนา Logistics Park ในโครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี รวมถึงพัฒนาระบบเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แล้วเสร็จ

๓.๑.๒ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร หน่วยงานภายใต้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์สามารถ เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แล้วเสร็จทั้งหมด สำหรับการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย) ได้ดำเนินงานแล้วเสร็จ

๓.๑.๓ การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๓๓ หน่วยงาน สามารถพัฒนาระบบให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW แล้ว จำนวน ๔๖๗ กระบวนงาน คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๓๖ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ การเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA e-Form D ผ่านระบบ NSW ไทยได้เริ่มเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกประเทศอาเซียนในปี ๒๕๖๒ ปัจจุบันมีหน่วยงานที่ทดสอบรับข้อมูล ATIGA e-Form D จากระบบ NSW แล้ว เพื่อประกอบการอนุญาต/รับรองการนำเข้าสินค้า การเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate ไทยเชื่อมโยงกับประเทศอินโดนีเซียได้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๕ และปัจจุบันทดสอบขั้นต้นกับฟิลิปปินส์ การเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-CO) ระหว่างไทยและญี่ปุ่น จะเริ่มทดสอบเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ และคาดว่าจะสามารถใช้งานได้ภายในไตรมาสแรกปี ๒๕๖๘ สำหรับการพัฒนาการรับ-ส่งข้อมูลคำขอใบอนุญาต/ใบรับรองแบบ Single Submission นำร่องการให้บริการในกลุ่มสินค้าเกษตร โดย NT ในฐานะองค์กรผู้ให้บริการระบบ NSW อยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบ ซึ่งระบบจะพร้อมให้ทดสอบได้ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๗

๓.๑.๔ การพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ

๑) ท่าเรือศาลาลอย จ.พระนครศรีอยุธยา กรมเจ้าท่าขยายขอบเขตวัตถุประสงค์ให้เป็นท่าเรือและคลังสินค้าแบบศูนย์กระจายสินค้า และอยู่ระหว่างการประสานภาคเอกชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประสานกรมธนารักษ์เพื่อขออัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์

/ ๒) ท่าเรือ...

๒) ท่าเรือคลองวาว จ.ประจวบคีรีขันธ์ กรมธนารักษ์ทำสัญญาให้เทศบาลตำบลคลองวาวเข้ามาบริหารท่าเรือ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๕ มีระยะเวลาเช่า ๓ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๘ โดยปัจจุบันมีการให้บริการท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าประมงและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

๓) ท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) อยู่ระหว่างปรับปรุงผลการศึกษาความเหมาะสมและการเตรียมความพร้อมในการเข้าบริหารและประกอบการให้เป็นปัจจุบันและครบถ้วนทุกมิติ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ ก่อนเสนอคณะกรรมการ กทท. ให้ความเห็นชอบ และเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๓.๑.๕ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) โดยในปี ๒๕๖๕ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๓.๗ ต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ ๑๓.๙ ต่อ GDP โดยต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๖ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖.๑ ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๐ ต่อ GDP สำหรับปี ๒๕๖๖ ต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าจะลดลงอยู่ที่ร้อยละ ๑๓.๓-๑๓.๘ ต่อ GDP

๓.๑.๖ ประเด็นอภิปราย

๑) การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าเรือของภาครัฐ เห็นควรให้คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศภายใต้ กบส. พิจารณากำหนดแนวทางในการสนับสนุนการใช้ประโยชน์ท่าเรือของภาครัฐที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งให้กรมเจ้าท่าและการท่าเรือแห่งประเทศไทยเร่งรัดดำเนินการให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือศาลาลอย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด เพื่อให้ท่าเรือของรัฐที่ก่อสร้างแล้วเสร็จสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ากับการลงทุน

๒) การพัฒนาโครงการลงทุนของภาครัฐในระยะต่อไป เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการหรือไม่ รวมทั้งควรติดตามและเปรียบเทียบข้อมูลจากผลการดำเนินงานจริงกับผลการศึกษาของโครงการ อาทิ การประมาณการปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้า และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ เพื่อกำหนดเป็นมาตรการหรือแนวทางในการคัดเลือกและจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการสำหรับการศึกษาความเหมาะสมของโครงการลงทุนภาครัฐอื่น ๆ ในระยะต่อไป

๓.๑.๗ มติคณะกรรมการ กบส. รับทราบความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓.๒ การติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการ กบส.

๓.๒.๑ การดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๑) ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

๑.๑) การดำเนินการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน โครงการรถไฟความเร็วสูง แบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๑ ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย คาดว่าจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีในปี ๒๕๖๗

/และเปิดให้บริการ...

และเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๓ สำหรับโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแล้ว คาดว่าจะเปิดใช้ได้ปี ๒๕๗๐

๑.๒) การบริหารจัดการการใช้ทางรถไฟและการใช้สะพานเดิม ปัจจุบันให้บริการวันละ ๔ ขบวน รองรับขบวนละ ๒๕ แคร่ และรองรับรถไฟที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานที่ ๑๕ ตัน/เพลลา โดยเตรียมเพิ่มเป็น ๑๔ ขบวน สำหรับการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ไทยและลาวได้ตกลงลงทุนค่าใช้จ่ายในอาณาเขตของแต่ละฝ่าย โดยมีข้อสรุปรูปแบบสะพานรถไฟ ที่มีขนาดความกว้างทั้ง ๒ ขนาด (๑.๔๓๕ เมตร และ ๑ เมตร) ปัจจุบัน กรมทางหลวง (ทล.) ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๖๗ สำหรับการออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จำนวน ๑๒๕ ล้านบาท

๑.๓) การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า ระยะเร่งด่วน การพัฒนาสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายยกขนสินค้าประมาณ ๘๐ ไร่ และกรมศุลกากรได้ออกประกาศใช้เป็นที่ตรวจปล่อย และ รฟท. แบ่งพื้นที่ที่เชิญชวนให้เอกชนเข้ามาเช่าตามระเบียบ และระยะยาว พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยดำเนินการในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โดยอยู่ระหว่างเสนอผลการศึกษาให้คณะกรรมการ รฟท. และคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๗๐

๑.๔) การเชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนผ่านทางรถไฟระหว่างไทย – สปป.ลาว รฟท. มีแผนการขยายปลายทางจากสถานีท่านาแล้งเป็นสถานีเวียงจันทน์ (คำชะวาด) โดยจะให้บริการขบวนรถวันละ ๔ ขบวน (ไป-กลับ) คาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ และในระยะกลางและระยะยาว รฟท. จะขยายต้นทางเป็นสถานีอุดรธานี สถานีนครราชสีมา และบางซื่อหรือพญาไทตามลำดับ

๒) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ

๒.๑) การบริหารจัดการการใช้สะพานเดิม เห็นควรมอบหมาย ทล. เร่งหารือร่วมกับ รฟท. และ สปป.ลาว ให้ได้ข้อสรุปเพื่อกำหนดแนวทางการซ่อมแซมและเสริมกำลังสะพานเดิมที่มีอายุการใช้งานมาอย่างยาวนาน โดยแผนการซ่อมแซมสะพานควรดำเนินการให้ส่งผลกระทบต่อการใช้งานสินค้าที่น้อยที่สุด รวมทั้ง ทล. ควรพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถลดความแออัดของรถบรรทุกบนช่องทางจราจรบริเวณหน้าด่านศุลกากรหนองคายที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นควบคู่ไปด้วย

๒.๒) การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า เห็นควรมอบหมาย รฟท. เร่งนำผลการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าในบริเวณพื้นที่นาทาเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเร่งดำเนินการพัฒนาพื้นที่ให้แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด ทั้งนี้ รฟท. ควรกำหนดระยะเวลาการเปิดให้บริการที่สอดคล้องกับการเปิดใช้สะพานแห่งใหม่เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ย่านสถานีนาทาระหว่างรางขนาดมาตรฐาน (๑.๔๓๕ เมตร) สู่รางขนาด ๑ เมตร และเข้าสู่ระบบทางคู่ของไทยที่มีกำหนดเปิดให้บริการให้ช่วงเวลาเดียวกัน รวมทั้งพิจารณากำหนดอัตราค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม ตลอดจนเร่งดำเนินการให้เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าในฝั่งไทยเพื่อลดการผูกขาดการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์ปาร์ค (Vientiane logistics park: VLP) ของ สปป.ลาว ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้า

๓.๒.๒ ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

๑) ความก้าวหน้าการดำเนินงาน

๑.๑) เพื่อส่งเสริมให้การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Shift Mode) จากทางถนนสู่ระบบราง โดยการให้เอกชนสามารถให้บริการขนส่งทางรางได้ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นว่าการดำเนินการดังกล่าวเข้าข่ายเป็นโครงการร่วมลงทุนที่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ) และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สคก.) เห็นว่ากรมการขนส่งทางราง (ขร.) ซึ่งมีหนังสือหารือประเด็นดังกล่าวมิได้เป็นหน่วยงานที่จัดทำโครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ คณะกรรมการกฤษฎีกาจึงเห็นควรไม่รับข้อหารือนี้ไว้พิจารณา

๑.๒) บริษัท ปตท จำกัด (มหาชน) (ปตท.) ได้มีหนังสือถึง ขร. แจ้งว่า ยังมีความประสงค์ที่จะลงทุนหัวรถจักรและรถพ่วงเพื่อขนส่งสินค้ากลุ่ม ปตท. และนอกกลุ่ม ปตท. ขร. จึงขอให้ รฟท. ดำเนินการแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับการเข้ามาดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรางแก่ ปตท. และหารือกับ คนร. โดยเร็ว

๑.๓) ปัจจุบัน รฟท. ได้มีหนังสือหารือกระทรวงพลังงานเกี่ยวกับสถานภาพของ ปตท. และหารือ สคร. เกี่ยวกับการให้รัฐวิสาหกิจร่วมมือกันในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงาน

๒) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ เห็นควรมอบหมายให้ รฟท. เร่งดำเนินการหารือหน่วยงานตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปแนวทางการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟโดยเร็ว เพื่อส่งเสริมให้การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Shift Mode) จากทางถนนสู่ระบบรางเกิดผลเป็นรูปธรรม ซึ่งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น และช่วยให้การใช้ประโยชน์ทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๒.๓ การชะลอการบังคับให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

๑) ความก้าวหน้าการดำเนินงาน การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้มีประกาศลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เรื่อง ยกเลิกประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยยกเลิกข้อ ๑ ของประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่กำหนดให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือ A เท่านั้น ทำให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าเข้าได้ทั้งที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศและท่าเทียบเรือ A โดยมีผลตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๖ เป็นต้นไป ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารของ กทท. ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ โดยได้ประกาศลงราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๖

๒) ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ เห็นควรมอบหมายให้ กทท. พิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่เหมาะสมและสามารถเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ใช้บริการมีความสนใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือ A โดยเร่งปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการให้มีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งติดตามแนวโน้มการเข้าใช้บริการท่าเทียบเรือ A เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และรายงานความคืบหน้าให้คณะกรรมการ กบส. ทราบต่อไป

๓.๒.๔ มติคณะกรรมการ กบส. รับทราบรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการ กบส. ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานเร่งรัดดำเนินการให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และรับความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๓.๓ แนวทางการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

๓.๓.๑ ภาพรวมการให้บริการ ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือน้ำลึกขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ให้บริการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ปัจจุบันเปิดให้บริการท่าเรือระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ มีขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งตู้สินค้ารวม ๑๑.๑ ล้าน TEUs ต่อปี และรองรับรถยนต์ ๒ ล้านคันต่อปี และอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาโครงการระยะที่ ๓ ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถเป็น ๑๘ ล้าน TEUs ต่อปี โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและลักษณะการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออกท่าเรือ ดังนี้

๑) ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๖ ทลฉ. มีปริมาณการขนส่งสินค้า ๘.๕๑ ล้าน TEUs ต่อปี หรือร้อยละ ๗๘.๖๑ ของขีดความสามารถของท่าเรือ โดยในช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๖๖ มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๒.๑๘ ต่อปี ซึ่งคาดว่าในกรณีที่ไม่มีการพัฒนาใด ๆ และมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นในอัตราดังกล่าว ท่าเรือจะสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ถึงปี ๒๕๗๕

๒) ลักษณะการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออก ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน ประมาณ ๖.๖๓ ล้าน TEUs ต่อปี (ร้อยละ ๗๘) ทำให้ประสบปัญหาจราจรติดขัด ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องใช้ระยะเวลาขนส่งตู้สินค้าเข้าท่าเรือมากกว่าปกติ อีกทั้งยังก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และการขนส่งทางรถไฟ ๑.๒ ล้าน TEUs ต่อปี (ร้อยละ ๑๔) ประกอบด้วย เส้นทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุนและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ไอซีดีลาดกระบัง) - ทลฉ.ประมาณ ๐.๔ ล้าน TEUs ต่อปี ที่เหลือเป็นเส้นทางรถไฟสายอื่น ๆ ซึ่งที่ผ่านมา กทท. ได้ดำเนินการพัฒนาระบบ Truck Queue (การใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อช่วยบริหารเวลารถบรรทุกสินค้าเข้าออก ทลฉ.) และการพัฒนาโครงการศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTTO) เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าทางรถบรรทุกเป็นรถไฟ แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดภายในท่าเรือได้

๓.๓.๒ ความสามารถในการแข่งขันด้านราคาระหว่างการขนส่งทางรถยนต์และทางรถไฟ ภาครัฐได้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยได้ทยอยเปิดให้บริการทางคู่ระยะเร่งด่วนและระยะที่ ๑ แล้วตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ รวมถึงได้รับมอบรถจักรและล้อเลื่อนในการให้บริการสำหรับการเดินรถแล้ว แต่ปัจจุบันยังพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางยังมีแนวโน้มคงเดิม โดยในปี ๒๕๖๕ มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางประมาณร้อยละ ๑.๙๖ ของปริมาณการขนส่งสินค้ารวม ในขณะที่อัตราค่าขนส่งทางรถไฟจากไอซีดีลาดกระบังถึง ทลฉ. ตามประกาศของ กทท. และ รฟท. มีค่าขนส่งตู้สินค้าต่ำกว่าทางถนน ประกอบกับเมื่อวิเคราะห์อัตราค่าภาระของท่าเรือและค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้านี้ระหว่าง ทลฉ. - ไอซีดีลาดกระบังของแต่ละรูปแบบการขนส่ง (Mode) ของ กทท. ในปี ๒๕๖๓ พบว่าการขนส่งทางรถไฟมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ ๓,๐๑๓ บาทต่อตู้ ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ ๔,๕๖๐ บาทต่อตู้ แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันทางด้านราคากับการขนส่งทางรถยนต์ได้ อย่างไรก็ตาม รฟท. มีการประกาศยกเลิกขบวนรถบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการให้บริการของ รฟท. และก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายในการผูกตู้ที่ลานกองเก็บตู้สินค้าส่งผลให้แนวโน้มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟยังคงอยู่ในระดับต่ำ

๓.๓.๓ ปัญหา/อุปสรรคของการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางระหว่าง ไอซีดี
ลาดกระบัง และ ทลณ.

๑) การให้บริการไอซีดีลาดกระบัง

๑.๑) การขนส่งสินค้า ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๖ มีปริมาณตู้สินค้าเข้าใช้บริการ
ที่ไอซีดีลาดกระบังเฉลี่ย ๑.๓๐ ล้าน TEUs ต่อปี สูงกว่าขีดความสามารถ (๐.๖ ล้าน TEUs ต่อปี) ส่วนใหญ่
เป็นการขนส่งทางถนน (ร้อยละ ๖๗) ที่เหลือเป็นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ร้อยละ ๓๓) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจาก
ปัญหาการบริหารจัดการขบวนรถระหว่างไอซีดีลาดกระบังถึงโครงการ SRT0 ทำให้ รฟท. ไม่สามารถหมุนเวียน
ขบวนรถสินค้าให้มีความถี่ในการให้บริการตามที่กำหนดไว้ (๓๐ ขบวนต่อวัน) และจำเป็นต้องยกเลิกให้บริการ
บางส่วน รฟท. จึงไม่สามารถรักษาระดับคุณภาพการให้บริการโดยเฉพาะด้านความตรงต่อเวลา ทั้งนี้ เอกชน
ผู้รับสัมปทานส่วนใหญ่สามารถยกขบวนตู้สินค้าขึ้นลงทางรถไฟได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด (๔๐ นาที) เนื่องจาก
กรณีที่เอกชนผู้รับสัมปทานไม่สามารถดำเนินการได้จะต้องจ่ายค่าปรับให้ รฟท.

๑.๒) ความพร้อมของรถจักรและล้อเลื่อน รฟท. ได้จัดหารถจักรดีเซล
(CSR) น้ำหนักดัดเพลลา ๒๐ ตันต่อเพลลา สามารถลากขบวนน้ำหนักตู้สินค้าได้สูงสุด ๒,๕๐๐ ตัน ยกขบวนตู้สินค้าบน
ขบวนรถไฟได้สูงสุด ๓๗ คัน/ขบวน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างซ่อมรถจักร CSR จึงนำรถจักรดีเซล
ไฟฟ้าน้ำหนักดัดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา (QSY) ที่สามารถลากขบวนน้ำหนักตู้สินค้าได้ ๒,๑๐๐ ตัน มาใช้ทดแทน
ซึ่ง รฟท. ยืนยันว่าการนำรถจักรดังกล่าวมาใช้ทดแทน ยังคงทำให้ รฟท. มีความพร้อมในการให้บริการขนส่ง
สินค้า เนื่องจากปัจจุบันโครงการ SRT0 มีความสามารถในการยกขบวนตู้สินค้าได้สูงสุด ๓๒ คันต่อขบวน

๑.๓) การดำเนินการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในการให้บริการ
ณ ไอซีดีลาดกระบัง รฟท. ยังไม่สามารถลงนามในสัญญาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนฉบับใหม่ที่ระบุให้เอกชน
เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟไปยัง ทลณ. ร้อยละ ๕๐ ของปริมาณสินค้าที่ไอซีดีลาดกระบังได้ ส่งผลให้
ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ไอซีดีลาดกระบังมีแนวโน้มคงที่ เฉลี่ยประมาณ ๐.๔๐ ล้าน TEUs ในขณะที่
รฟท. มีความพร้อมของรถจักรและล้อเลื่อน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๗ มอบหมาย
ให้กระทรวงคมนาคมกำกับให้ รฟท. เร่งรัดพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสรรหาเอกชน
เพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีไอซีดีลาดกระบังให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และให้ประสานกระทรวงการคลัง
(สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) เพื่อให้การดำเนินการสอดคล้องกับกฎหมายร่วมลงทุนระหว่าง
รัฐและเอกชน

๑.๔) การอำนวยความสะดวกในการขนส่งตู้สินค้า เนื่องจากปัจจุบัน
การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ขาออก) ได้มีการขนส่งเต็มขีดความสามารถของขบวนรถแล้ว ในขณะที่การขนส่ง
สินค้าทางรถไฟ (ขาเข้า) ยังมีปริมาณต่ำเมื่อเทียบกับขีดความสามารถของขบวนรถ เนื่องจากตู้สินค้าขาเข้าส่วนมาก
เป็นตู้เปล่าที่ต้องนำไปบรรจุสินค้าจากสถานประกอบการ ทำให้ไม่จำเป็นต้องขนส่งไปรวมตู้ที่ไอซีดีลาดกระบัง
และในกรณีที่ตู้ที่มีสินค้ายังมีข้อจำกัดจากกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้านำเข้าของกรมศุลกากร (กศก.)
ที่กำหนดให้ต้องตรวจสอบปล่อยสินค้าที่มีใบตราส่งสินค้าทางทะเล (Bill of Lading: B/L) เดียวกันพร้อมกัน ขณะที่
ระบบการยกขบวนตู้สินค้าขึ้น - ลงขบวนรถไฟเพื่อขนส่งจาก ทลณ. - ไอซีดีลาดกระบังไม่ได้มีการจัดกลุ่มตู้สินค้าที่อยู่ใน

/ B/L เดียวกัน...

B/L เดียวกัน และมีข้อจำกัดในการให้บริการของโครงการ SRTO ที่ไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าต่อ ๑ B/L ได้อย่างเพียงพอ ทำให้มีปริมาณตู้สินค้าค้างค้ำที่ ทลฉ. และไอซีดีลาดกระบัง เพื่อรอตรวจปล่อยสินค้าจำนวนมากและก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการขนส่ง อาทิ ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้าขาเข้า (Inward Container Storage Fee) และค่าบริการลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (CY/CFS) ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งตู้สินค้าไปยังสถานประกอบการ

๒) การให้บริการของ SRTO

๒.๑) เครื่องมียกขนหลัก ในปัจจุบันประกอบด้วยรถ RMG ๒ คัน และ RTG ๑ คัน ต่ำกว่าผลการศึกษาโครงการฯ และมติคณะรัฐมนตรีซึ่งกำหนดให้มี RTG ๔ คัน โดยสามารถรองรับการยกขนตู้สินค้าของขบวนรถไฟได้ ๔๘๐ เมตร (๓๒ คันต่อขบวน) ในขณะที่ รฟท. สามารถพ่วงรถตู้สินค้าได้ถึง ๓๗ คันต่อขบวน ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าของขบวนรถไฟที่เข้าสู่ ทลฉ. ได้ทั้งหมด รฟท. จึงจำเป็นต้องใช้ทางรถไฟที่ท่าเทียบเรือชุด C สำหรับขบวนรถสินค้าที่มาจากรถไฟเส้นทางอื่นที่ไม่ผ่านไอซีดีลาดกระบัง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการบริหารจัดการขบวนรถไฟเข้า - ออก SRTO เนื่องจากต้องรอหลักขบวนรถไฟที่เข้าสู่ SRTO กับพวงรางบริเวณท่าเทียบเรือชุด C ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙ ที่กำหนดให้ใน ๑ ตอน เดินรถได้ ๑ ขบวน

อย่างไรก็ตาม กทท. อยู่ระหว่างจัดหารถยกตู้สินค้า Reach Stacker จำนวน ๒ คัน เพื่อนำมาใช้เสริมการทำงานร่วมกับเครื่อง RTG และอยู่ระหว่างปรับปรุงระยะความยาวของสายไฟ (Cable Reel) ของ RMG ให้สามารถยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลง ขบวนรถไฟได้เพิ่มขึ้น เป็น ๓๗ แคร่ต่อขบวน โดยคาดว่าจะสามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๗ นอกจากนี้ กทท. อยู่ระหว่างเตรียมลงทุนโครงการ SRTO ระยะที่ ๒ ที่มีการจัดหาเครื่องมียกขนหนักเพิ่มเติม (RMG ๒ คัน และ RTG ๔ คัน) โดยคาดว่าจะสามารถจัดหาและติดตั้งแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๘

๒.๒) ระยะเวลาการให้บริการในแต่ละกิจกรรม การให้บริการของ SRTO ทั้งกระบวนการ จะใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ ๗ - ๙ ชั่วโมง โดยกิจกรรมที่ใช้ระยะเวลามากที่สุดคือการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลงขบวนรถไฟ (เฉลี่ย ๔ - ๖ ชั่วโมง) ซึ่งเป็นไปตาม KPI ที่ กทท. ได้ตกลงกับผู้รับจ้างสำหรับระยะเวลาเมื่อตู้สินค้าขึ้นขบวนรถไฟแล้วเสร็จและรอ รฟท. มาทำขบวนรถ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ รฟท. มีระยะเวลาไม่แน่นอน (ตั้งแต่ ๑.๑๙ - ๒๓.๔๙ ชั่วโมง) ทั้งนี้ พบว่าการนับระยะเวลาในแต่ละกิจกรรมของ รฟท. และ กทท. ยังมีความเข้าใจไม่ตรงกัน

๒.๓) สัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนระหว่าง กทท. และผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ไม่มีเงื่อนไขของการสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือส่วนใหญ่ยังไม่ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนเครื่องมียกขนตู้สินค้าทางรถไฟ

๓) ความสามารถในการรองรับการให้บริการของอุโมงค์ตรวจสอบตู้สินค้าบนขบวนรถไฟ (X-Ray) ของ กศก. ที่ ทลฉ. ซึ่งสามารถรองรับขบวนรถไฟสูงสุด ๓๖ ขบวนต่อวัน แต่ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเดินรถไปยัง ทลฉ. รวม ๓๔ ขบวนต่อวัน ซึ่งหากต้องการเพิ่มปริมาณขนส่งตู้สินค้าทางราง จำเป็นต้องพิจารณาแนวทางการเพิ่มความสามารถในการตรวจสอบตู้สินค้าบนขบวนรถไฟควบคู่กันไปด้วย

๔) ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับ พบว่ามีจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกรวม ๔๕๘ แห่ง รวมถึงมีทางลักผ่านหลายแห่ง ทำให้ รฟท. ไม่สามารถทำความเร็วของขบวนรถได้ตามเป้าหมาย นอกจากนี้ ยังมีจุดตัดภายในบริเวณท่าเรือประมาณ ๗ - ๘ จุด ที่อาจจะก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าของขบวนรถและส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในพื้นที่

๓.๓.๔ ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ

๑) เห็นควรจัดตั้งคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้าท่าเรือแหลมฉบังจากร้อยละ ๑๔ เป็นร้อยละ ๑๖ ภายในปี ๒๕๖๗ ที่มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะทำงาน และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางราง (ขร.) กทท. รฟท. และ กศก. เป็นคณะทำงาน และรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการ กบส. เป็นประจำทุกเดือน โดยมีประเด็นเบื้องต้น ดังนี้

๑.๑) กำกับให้ รฟท. เร่งจัดทำระเบียบวิธีปฏิบัติเพิ่มเติมของการเดินรถระหว่างสถานีแหลมฉบังกับ ทลธ. เพื่อให้สามารถเดินรถในตอนสถานีรถไฟแหลมฉบังทั้ง ๒ ฝั่งได้พร้อม ๆ กัน

๑.๒) พิจารณากำหนดตัวชี้วัดและมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในแต่ละกิจกรรมระหว่าง รฟท. กศก. และ กทท.

๑.๓) พิจารณาความเหมาะสมในการยกเลิกใช้ทางรถไฟที่ทำเทียบเรือชุด C สำหรับขบวนรถสินค้าที่มาจากรถไฟเส้นทางอื่น ๆ ที่ไม่ผ่านไอซีทีลาดกระบัง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขบวนรถไฟเข้า - ออกภายใน ทลธ. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินการ SRT0

๑.๔) พิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบองค์กรที่จะช่วยให้การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางรางระหว่าง รฟท. และ กทท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทลูกที่มีการร่วมลงทุนระหว่าง รฟท. และ กทท.

๑.๕) พิจารณาแนวทางการแก้ไขข้อจำกัดของการตรวจสอบขบวนรถไฟผ่านเครื่อง X-Ray ณ ทลธ. เพื่อให้สามารถสนับสนุนการใช้ประโยชน์ของ SRT0 และไอซีทีลาดกระบังได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมถึงการสนับสนุนให้มีการขนส่งตู้สินค้าเข้าท่าทางรถไฟเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ศุลกากรปฏิบัติงาน เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนกรณีที่จำเป็นต้องตรวจตู้สินค้า

๑.๖) กำกับให้ รฟท. เร่งซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล น้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตันต่อเพลลา (CSR) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้ รฟท. สามารถนำรถจักร CSR ไปใช้ในการขนส่งสินค้า และนำรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา (QSY) ไปใช้ในการขนส่งผู้โดยสารได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ตามเป้าหมายของการจัดการจักรและล้อเลื่อน

๑.๗) กำกับให้ รฟท. เร่งพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีไอซีทีลาดกระบังให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๗ และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒) เห็นควรมอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กทท. รฟท. ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ การพัฒนาปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายตะวันออกทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและทางรถไฟสายใหม่เข้า-ออกเข้า ทลฉ. การพัฒนา SRTO บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ที่ได้มีกำหนดให้มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของ ทลฉ. เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๓๐ เพื่อเสนอ กบส. พิจารณาภายใน ๓ เดือน

๓.๓.๕ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๑) การจัดตั้งคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟ สำหรับพิจารณานำเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขเพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ ทลฉ. ในเชิงนโยบายต่อ กบส. และคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน มีข้อเสนอแนะและความเห็นเพิ่มเติมในประเด็น ดังนี้

๑.๑) อำนาจหน้าที่ ควรเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาความเหมาะสมของอัตราค่าภาระ และค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้า ณ ทลฉ.

๑.๒) องค์ประกอบคณะทำงาน ควรเพิ่มเติมองค์ประกอบคณะทำงานจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมศุลกากร และภาคเอกชน ได้แก่ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมเป็นคณะทำงานดังกล่าวด้วย เพื่อให้คณะทำงานได้รับทราบปัญหาของกระบวนการปฏิบัติงานและรายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ พร้อมทั้งสามารถพิจารณาให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ครอบคลุม ในทุกมิติและเป็นไปตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๒) การขนส่งสินค้าผ่าน ทลฉ. ควรสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ ทลฉ. เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และพิจารณารูปแบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งเพิ่มเติม โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าเทียบเรือชายฝั่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง

๓.๓.๖ มติคณะกรรมการ กบส.

๑) เห็นชอบการจัดตั้งคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งคณะทำงานฯ ที่มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะทำงาน และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขร. กทท. รฟท. กศก. สศร. สศช. สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นคณะทำงาน และรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการดังกล่าวต่อคณะกรรมการ กบส. เป็นประจำทุกเดือน โดยให้คณะทำงานมีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

๑.๑) กำกับให้ รฟท. เร่งจัดทำระเบียบวิธีปฏิบัติเพิ่มเติมของการเดินรถระหว่างสถานีแหลมฉบังกับ ทลฉ. เพื่อให้สามารถเดินรถในดอนสถานีรถไฟแหลมฉบังทั้ง ๒ ฝั่งได้พร้อม ๆ กัน

๑.๒) พิจารณากำหนดตัวชี้วัดและมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในแต่ละกิจกรรมระหว่าง รฟท. กศก. และ กทท.

๑.๓) พิจารณาความเหมาะสมในการยกเลิกใช้ทางรถไฟที่ท่าเทียบเรือชุด C สำหรับขบวนรถสินค้าที่มาจากรถไฟเส้นทางอื่น ๆ ที่ไม่ผ่านไอซีดีลาดกระบัง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขบวนรถไฟเข้า - ออกภายใน ทลธ. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินการ SRT0

๑.๔) พิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบองค์กรที่จะช่วยให้การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางรางระหว่าง รฟท. และ กทท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทลูกที่มีการร่วมลงทุนระหว่าง รฟท. และ กทท.

๑.๕) พิจารณาแนวทางการแก้ไขข้อจำกัดของการตรวจสอบขบวนรถไฟผ่านเครื่อง X-Ray ณ ทลธ. เพื่อให้สามารถสนับสนุนการใช้ประโยชน์ของ SRT0 และไอซีดีลาดกระบังได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมถึงการสนับสนุนให้มีการขนส่งตู้สินค้าขาเข้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น อาทิ การกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่บุคลากรปฏิบัติงาน เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนกรณีที่จำเป็นต้องตรวจตู้สินค้าเข้า

๑.๖) กำกับให้ รฟท. เร่งซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล น้ำหนักดพล่า ๒๐ ตันต่อเพลลา (CSR) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้ รฟท. สามารถนำรถจักร CSR ไปใช้ในการขนส่งสินค้า และนำรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดพล่า ๑๖ ตันต่อเพลลา (QSY) ไปใช้ในการขนส่งผู้โดยสารได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มปริมาณผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ตามเป้าหมายของการจัดการจักรและล้อเลื่อน

๑.๗) กำกับให้ รฟท. เร่งพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีไอซีดีลาดกระบังให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๗ และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๘) พิจารณาความเหมาะสมของอัตราค่าภาระ และค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้า ณ ทลธ.

๑.๙) การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใน ทลธ. เพื่อส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือในอนาคต

๒) เห็นควรมอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กทท. รฟท. ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ การพัฒนาปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายตะวันออกทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและทางรถไฟสายใหม่เข้า-ออกเข้า ทลธ. การพัฒนา SRT0 บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ที่ได้มีกำหนดให้มีสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของ ทลธ. เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๓๐ เพื่อเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๓ เดือน

๓.๔ แนวทางการส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment)

๓.๔.๑ ข้อเสนอสภาพการค้าไทย เรือง ข้อเสนอการอำนวยความสะดวกการถ่ายลำทางเรือฯ เพื่อขอให้ กบส. พิจารณากำหนดแนวทางการอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าประเภทถ่ายลำสรุปดังนี้ (๑) ระยะเร่งด่วน (Quick Win) ขอให้มีการทดลองทำ Transshipment Sandbox สำหรับสินค้าถ่ายลำในระบบคอนเทนเนอร์ ณ ทลธ. เป็นระยะเวลา ๑ ปี ปรับปรุงกฎหมาย/ระเบียบ ในการนำผ่านสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต และขอให้พิจารณายกเว้นการบังคับใช้บทบัญญัติของกฎหมายควบคุมการนำผ่านราชอาณาจักรในการถ่ายลำในโครงการ Sandbox โดยไม่รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับอาวุธ ยุทธภัณฑ์ ตลอดจน ยาเสพติด

/ ให้โทษ...

ให้โทษ และ (๒) ระยะยาว ขอให้แก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยยกเลิกการกำหนดให้ของถ่ายลำและของผ่านแดนตกเป็นของแผ่นดินภายใน ๓๐ วัน เพื่อให้เป็นไปตามหลักเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit) โดยใช้วิธีการอื่น

๓.๔.๒ การถ่ายลำทางเรือของประเทศไทย มีค่าใช้จ่ายในการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าถ่ายลำทางเรือที่ทำเรือแหลมฉบัง ดังนี้ กรณีที่ ๑ ถ่ายลำตู้สินค้าทางเรือภายในท่าเทียบเรือเดียวกัน กรณีตู้ ๒๐ ฟุต มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๒,๘๐๐ บาท ตู้ ๔๐ ฟุต มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๔,๕๗๐ บาท กรณีที่ ๒ ถ่ายลำตู้สินค้าทางเรือผ่าน ๒ ท่าเทียบเรือ กรณีตู้ ๒๐ ฟุต มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๕,๑๒๐ บาท และตู้ ๔๐ ฟุต มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๗,๔๗๐ บาท

๓.๔.๓ ปัญหาและข้อจำกัดในการถ่ายลำทางเรือ (๑) ผู้ขนส่งที่ประสงค์จะถ่ายลำทางเรือสำหรับของต้องห้ามหรือของต้องจำกัด ต้องนำส่งเอกสารประกอบพิธีการถ่ายลำทางเรือตามขั้นตอนของกรมศุลกากรแล้ว จะต้องขออนุญาตและนำส่งเอกสารถ่ายลำทางเรือสำหรับของต้องห้ามและของต้องจำกัดที่มีบทบัญญัติภายใต้กฎหมายกำหนดไว้ จำนวน ๑๗ ฉบับ (๒) ต้องนำตู้สินค้าถ่ายลำทางเรือออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน ๓๐ วัน (๓) ค่าใช้จ่ายในการถ่ายลำตู้สินค้าซึ่งเรียกเก็บโดยผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) มีความผันแปรตามปริมาณสินค้าที่มีการขนส่ง และเรียกเก็บเป็นรายกิจกรรม

๓.๔.๔ การดำเนินงานที่ผ่านมาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑) กทท. จัดทำรายงานการศึกษาแนวทางการส่งเสริมเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าถ่ายลำภายใน ทลฉ.

๒) กศก. ใช้หลักบริหารความเสี่ยงในการตรวจสอบสินค้าถ่ายลำ และเริ่มดำเนินการกับการถ่ายลำทางอากาศยานทั่วประเทศ สำหรับ “การถ่ายลำทางเรือ” ได้ยกร่างประกาศกรมศุลกากร โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างนำข้อคิดเห็นมาพิจารณาปรับปรุงก่อนออกประกาศให้มีผลบังคับ และปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์รองรับแล้ว

๓) กรมปศุสัตว์ได้ทบทวนปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการ ลดขั้นตอน และระยะเวลาการให้บริการในการขอใบอนุญาตนำสัตว์หรือซากสัตว์ผ่านราชอาณาจักร (ร.๘) คงเหลือ ๕ วันทำการ ๖ ชั่วโมง (ลดลง ๑ วัน) รวมทั้งได้นำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาให้บริการ โดยยืนยันว่าการตรวจสอบได้คำนึงถึงมาตรฐานและเงื่อนไขประเทศคู่ค้า และเพื่อป้องกันการแพร่ของโรคระบาดสัตว์

๔) กรมประมงได้นำระบบเชื่อมโยงคำขอกกลางและระบบสนับสนุนใบอนุญาตและใบรับรอง ผ่านอินเทอร์เน็ตโดยมีระยะเวลาการแจ้งดำเนินการนำผ่านไม่เกิน ๖ ชั่วโมง

๕) กรมการค้าต่างประเทศ (คต.) ได้ออกประกาศยกเว้นมาตรการควบคุมการขนย้ายสินค้าเกษตรกรณีถ่ายลำสินค้าทางเรือ ได้แก่ กระเทียม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวสาลี ข้าวบาร์เลย์ น้ำมันปาล์ม มะพร้าว และหอมหัวใหญ่ อย่างไรก็ตามยังคงเหลือกลุ่มสินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำมันปาล์มเนื่องจากผู้ผลิตภายในประเทศมีข้อกังวลว่าหากมีการยกเลิกมาตรการถ่ายลำทางเรือสำหรับกลุ่มสินค้านี้ดังกล่าวอาจจะเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการส่งออกสินค้าจากประเทศผู้ผลิตอื่น ๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อส่งออกของไทย

/ สำหรับ...

สำหรับการพิจารณาความเป็นไปได้ในการทดลองทำ Transshipment Sandbox สำหรับการลดขั้นตอนการนำเข้าสินค้าข้าว สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทยยังคงมีข้อกังวลที่เกิดการรั่วไหลของสินค้าข้าวที่ถ่ายลำสู่การค้าข้าวของไทย รวมถึงการสับเปลี่ยน การปน และการสวมสิทธิ์จากสินค้าถ่ายลำที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งจะไม่คุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณและรายได้จากกิจกรรมถ่ายลำที่มีจำนวนน้อย

๓.๔.๕ ความเห็นฝ่ายเลขานุการฯ

๑) เอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือต่อ กศก. ปัจจุบันผู้ขนส่งสามารถยื่นเอกสาร “ใบขนสินค้าถ่ายลำ” สำหรับขออนุญาตถ่ายลำผ่านระบบ NSW ซึ่งเป็นเอกสารเพียงฉบับเดียวที่ กศก. ใช้ประกอบการตรวจสอบสินค้าถ่ายลำทางเรือ ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งกรอกข้อมูลที่จำเป็นและรายละเอียดน้อยกว่าใบขนสำหรับการนำเข้าและผ่านแดน อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องนำเสนอเอกสารอื่น ๆ ตามที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดผ่านระบบ NSW เพื่อประกอบการถ่ายลำตามพิธีการศุลกากร สำหรับการตรวจสอบสินค้าถ่ายลำทางเรือยังมีของที่เป็นของต้องห้ามหรือของต้องกำกวมที่มีกฎหมายอื่น ๆ กำหนดให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการตรวจสอบสินค้าก่อนนำเข้า

๒) การปรับปรุงขั้นตอนการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือ จากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ๑๗ ฉบับ โดยมีกฎหมายที่ต้องควบคุมที่มีความจำเป็นในการคงมาตรการไว้หรือควรได้รับการพิจารณาปรับปรุงเพื่ออำนวยความสะดวกการถ่ายลำเรือ ดังนี้

๒.๑) กฎหมายที่ต้องควบคุมที่มีความจำเป็นในการคงมาตรการไว้จำนวน ๑๑ ฉบับ เกี่ยวกับของอันตราย ของต้องห้าม ยาเสพติด อาวุธ ยุทธภัณฑ์ และสารกัมมันตรังสี ได้แก่ (๑) พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกปอกและนำเข้าในราชอาณาจักร ซึ่งอาวุธ ยุทธภัณฑ์ และสิ่งที่ใช้ในสงคราม พ.ศ. ๒๔๙๕ (๒) พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๓๐ (๓) พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธ พ.ศ. ๒๔๙๐ (๔) พระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ พ.ศ. ๒๕๕๙ (๕) พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (๖) พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘ (๗) พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. ๒๕๒๒ (๘) พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. ๒๕๕๙ (๙) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕ (๑๐) พระราชบัญญัติช้าง พ.ศ. ๒๕๕๘ และ (๑๑) พระราชบัญญัติการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. ๒๕๖๒

๒.๒) กฎหมายที่ควรได้รับการปรับปรุง จำนวน ๖ ฉบับ ได้แก่ (๑) พระราชบัญญัติการส่งออกปอกและนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (๒) พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (๓) พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘ (๔) พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (๕) พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. ๒๕๑๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และ (๖) พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ. ๒๕๑๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งเป็นสินค้าที่จำเป็นต้องตรวจสอบแหล่งที่มา ควบคุมคุณภาพ ป้องกันและควบคุมโรค รวมถึงลดผลกระทบต่อตลาดสินค้าและห่วงโซ่การผลิตสินค้าของไทย เพื่อทำให้การขออนุญาตนำเข้าแต่ละกรณีมีขั้นตอนที่จำเป็นและเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ขั้นตอนปฏิบัติ “การถ่ายลำทางเรือ” ของจะได้รับการบรรจุหีบห่ออย่างมิดชิดหรือไม่มีการเปิดผนึกบรรจุภัณฑ์อย่างเด็ดขาดเพื่อรอการถ่ายลำ จึงควรพิจารณาปรับปรุงโดยการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติเฉพาะหรือแตกต่างกันสำหรับ “การผ่านแดน” หรือ “การถ่ายลำ”

๓) การทดลองทำ Transshipment Sandbox สำหรับสินค้าข้าว ณ ทลฉ. โดยแก้ไขประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดให้ข้าวเป็นสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการนำผ่านราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๕๙ ทั้งนี้ ต้องให้ความสำคัญในประเด็นโอกาสเกิดการรั่วไหลและปนเปื้อนจากสินค้าข้าวที่มาถ่ายลำในประเทศไทยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการค้าข้าวไทย การลักลอบนำตู้สินค้าข้าวเข้าประเทศ และโอกาสการเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้าข้าวจากประเทศใกล้เคียง

๔) การขอยกเลิกการกำหนดให้ของถ่ายลำตกเป็นของแผ่นดินภายใน ๓๐ วัน พบว่า ยังไม่มีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้น จึงเห็นว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการขนส่งถ่ายลำเพื่อให้ผู้ขนส่งเร่งขนส่งสินค้าถ่ายลำโดยเร็ว

๕) การกำหนดอัตราค่าใช้จ่าย กทท. ควรเร่งหาข้อสรุปและกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสม อาทิ กำหนดอัตราค่าใช้จ่ายเป็นแบบเหมาจ่าย กำหนดให้มีอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำต่ำกว่าสินค้านำเข้า-ส่งออก

๖) การพัฒนา ทลฉ. รองรับการทำเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) ที่สำคัญ ควรให้ กทท. เร่งดำเนินการจัดทำแนวทางดำเนินงานส่งเสริมเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ภายในท่าเรือแหลมฉบัง ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน โดยควรพิจารณาครอบคลุมถึงประเด็นอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสม และการพัฒนาเชิงกายภาพ

๓.๔.๖ ประเด็นอภิปราย

๑) ปัจจุบันการถ่ายลำสินค้าจะต้องเป็นการขนส่งแบบตู้สินค้าที่บรรจุของขาเข้า ผู้รับตราส่งรายเดียว (ตู้ FCL) และไม่มีการเปิดตู้สินค้านี้ระหว่างการถ่ายลำ รวมทั้งหน่วยงานรับผิดชอบมีระบบการควบคุมและตรวจสอบสินค้าที่เข้มงวด จึงมีโอกาสดำที่สินค้าจะเล็ดลอดออกจากบริเวณ ทลฉ. อย่างไรก็ดี หน่วยงานรับผิดชอบจะต้องประสานกับกลุ่มเกษตรกรและสมาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความมั่นใจว่า กระบวนการถ่ายลำสินค้าจะไม่มีสินค้าเล็ดลอดเข้ามาในประเทศที่จะทำให้เกิดการระบาดของโรคพืช/แมลงศัตรูพืชหรือกระทบต่อเสถียรภาพของราคาสินค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในระยะยาว และจะต้องมีแนวทางและขั้นตอนดำเนินการ Transshipment Sandbox สำหรับสินค้าข้าว รวมถึงสินค้าอื่น ๆ ที่มีมาตรการกำกับดูแลที่เข้มงวดและป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ

๒) การส่งเสริมการถ่ายลำสินค้า ณ ทลฉ. จะช่วยดึงดูดเรือแม่เข้ามาในประเทศมากขึ้น ส่งผลให้ค่าระวางเรือถูกลงและช่วยเพิ่มจำนวนตู้เปล่าให้เพียงพอกับความต้องการส่งออก ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐควรเร่งพิจารณาปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขนส่งและส่งเสริมกิจกรรมการถ่ายลำทางเรือในประเทศไทยได้มากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการควบคุมการนำผ่านที่นำมาบังคับใช้กับของที่จะดำเนินการผ่านแดนและการถ่ายลำจำนวน ๑๗ ฉบับ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการลดขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าผ่านราชอาณาจักรที่ชัดเจนและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำสินค้าอย่างแท้จริง

๓) การส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment) ของประเทศไทย โดยการจัดทำ Transshipment Sandbox ณ ทลฉ. เป็นระยะเวลา ๑ ปี จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ ทลฉ. ทั้งระบบ ตลอดจนเป็นการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศมากขึ้นร่วมกับการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและท่าเทียบเรือชายฝั่งผ่าน ทลฉ. ดังนั้น ควรเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟที่จะจัดตั้งขึ้นตามข้อ ๓.๓.๖ ให้ครอบคลุม

เรื่องการปรับปรุงกระบวนการขนส่งสินค้าในขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อจัดทำ Transshipment Sandbox ณ ทล. เป็นระยะเวลา ๑ ปี พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น อาทิ การเล็ดลอดของสินค้าออกจากท่าเรือฯ โดยมีผู้แทนกระทรวงพาณิชย์เป็นองค์ประกอบในคณะทำงานดังกล่าวด้วย และเห็นควรให้กระทรวงพาณิชย์ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนพิจารณากำหนดรายการสินค้าที่จะดำเนินการใน Transshipment Sandbox

๓.๔.๗ มติคณะกรรมการ กบส. เห็นชอบในหลักการแนวทางส่งเสริมการถ่ายลำทางเรือ (Transshipment) ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นและประเด็นของคณะกรรมการ กบส. ไปพิจารณาดำเนินการดำเนินการ ดังนี้

๑) มอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนพิจารณากำหนดรายการสินค้าสำหรับดำเนินการใน Transshipment Sandbox

๒) มอบหมายให้คณะทำงานปรับปรุงกระบวนการให้บริการในเส้นทางรถไฟที่จะจัดตั้งขึ้นตามข้อ ๓.๓.๖ มีอำนาจหน้าที่เพิ่มเติมในการพิจารณารายละเอียดของกระบวนการขนส่งและปรับลดขั้นตอนในการถ่ายลำสินค้า เพื่อจัดทำ Transshipment Sandbox ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นระยะเวลา ๑ ปี พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น อาทิ การเล็ดลอดของสินค้าออกจากท่าเรือฯ โดยมีผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ร่วมเป็นคณะทำงานด้วย

๓) มอบหมายให้ คค. และ กทท. กำหนดแนวทางการส่งเสริม ทล. ให้เป็นท่าเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) โดยเฉพาะการพิจารณากำหนดอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสม อาทิ พิจารณากำหนดอัตราค่าใช้จ่ายเป็นแบบเหมาจ่าย พิจารณากำหนดให้มีอัตราค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าถ่ายลำต่ำกว่าสินค้านำเข้า-ส่งออก รวมถึงการพัฒนาเชิงกายภาพ อาทิ การพัฒนาความลึกของร่องน้ำเพื่อรองรับเรือแม่ที่มีขนาดใหญ่ การพัฒนาพื้นที่ทั้งบริเวณหน้าท่าเรือและการบริหารจัดการบริเวณหลังท่าเรือเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะมีเพิ่มมากขึ้น

๔) มอบหมายให้ กษ. (กรมประมง กรมปศุสัตว์ และกรมวิชาการเกษตร) พิจารณาปรับปรุงขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าผ่านราชอาณาจักร โดยพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ อาทิ การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการนำเข้า แยกตามกรณีของการผ่านแดนและการถ่ายลำ (การถ่ายลำทางเรือและการถ่ายลำทางอากาศยาน) โดยเฉพาะการกำหนดขั้นตอนการขออนุญาตถ่ายลำทางเรือที่เหมาะสมเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขนส่งและส่งเสริมกิจกรรมการถ่ายลำทางเรือในประเทศไทยได้มากขึ้น

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

หากคณะรัฐมนตรีรับทราบและให้ความเห็นชอบการดำเนินงานตามผลการประชุมฯ จะเป็นแนวนโยบายหนึ่งที่จะช่วยผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญและศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค (Logistic Hub) ตามนโยบายของรัฐบาลในขณะนี้ โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า รวมถึงใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่โดยเฉพาะท่าเรือโดยการส่งเสริมให้เป็นท่าเรือถ่ายลำ (Transshipment Port) และการผลักดันการใช้งานระบบ National Single Window (NSW) ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขนส่งในการนำเข้า ส่งออก และนำเข้าผ่านสินค้าที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล และสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลงได้ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

ไม่มี

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ไม่มี

๗. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๕ (๓) ให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และ (๕) กำหนดให้คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

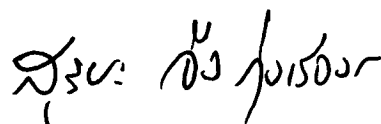
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ขอเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๘.๑ รับทราบความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ตามผลการประชุม กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๗ (ตามข้อ ๓) พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามผลการประชุมดังกล่าวและรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทราบ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. ตามขั้นตอนต่อไป

๘.๒ มอบหมายกระทรวงคมนาคมจัดตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ตามข้อ ๓.๓.๖ และ ๓.๔.๗

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ
ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๕๗๑๐ และ ๕๗๑๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๑๐๑๒

E-mail: Surarat@nesdc.go.th