



แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 - 2554



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
พฤษภาคม 2550

คำนำ

เอกสารแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ฉบับนี้ เป็นผลจากการดำเนินงานของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องตลอด 3 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ได้มีการจัดประกายในการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติเมื่อปลายปี 2546 เนื่องจากกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนก็ได้มีความพยายามผลักดันให้มีการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

สำนักงานฯ ได้มีการจัดทำเอกสารยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นครั้งแรก เมื่อพฤษภาคม 2548 ซึ่งต่อมาได้มีการมีปรับปรุงเนื้อหาจากกรอบยุทธศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคมทั้งในและระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป แล้วนำเสนอให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นชอบเมื่อ 17 เมษายน 2549 จากนั้นสำนักงานฯ ได้มีการปรับปรุงรายละเอียดบางประการและนำเสนอ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ฯตามมติที่ประชุมดังกล่าว เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550

เนื่องจากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนอย่างกว้างขวาง สำนักงานฯ จึงเห็นควรให้มีการจัดพิมพ์เอกสารฉบับนี้ขึ้น เพื่อเผยแพร่ให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พฤษภาคม 2550

สารบัญ

	หน้า
บทนำ	1
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554	6
1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต	7
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์	8
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์	10
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	12
5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	14

ภาคผนวก

- มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550
- ผลการประชุมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550
- คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 90/2550 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

บทนำ

1. การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management)

1.1 นิยาม

การให้ความหมายของคำว่า **โลจิสติกส์** หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์ หรือการบริหารการรับ-ส่ง และดูแลสินค้าและบริการ นั้น ในวงวิชาการยังมีการให้ความหมายอยู่หลายแนว แต่ที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือการให้นิยามของ **Council of Logistics Management** ซึ่งนิยามว่า

“การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นกระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้ายการจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการ และความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ”

ทั้งนี้ ในปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

1.2 องค์ประกอบ

จากนิยามดังกล่าว อาจขยายความได้ว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค ในขณะที่ทางด้านกิจกรรมนั้นมีหลากหลายทั้งที่เป็นกิจกรรมหลัก ได้แก่ การขนส่ง การบริหารสินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริหารข้อมูลและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้อง และกิจกรรมเสริม ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การจัดส่ง การบรรจุหีบห่อ และรวมถึงการบริหารความต้องการของลูกค้า

นอกเหนือจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงในกระบวนการโลจิสติกส์ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว กระบวนการของระบบโลจิสติกส์ เกิดขึ้นผ่านธุรกิจให้บริการนำส่งสินค้า/บริการผ่านรูปแบบขนส่งต่างๆ โดยมีผู้ให้บริการธุรกิจเฉพาะด้าน (Service Provider) ของแต่ละกิจกรรมเป็นกลไกขับเคลื่อน มีโครงสร้างพื้นฐานของระบบ คือ เครือข่ายการขนส่ง การคมนาคมสื่อสาร ข้อมูลและการเงิน มีปัจจัยกำกับและสนับสนุน คือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และขอบเขตมีความครอบคลุมทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งระดับท้องถิ่นในประเทศจนถึงระดับโลก ทั้งหมดนี้เพื่อนำไปสู่การสร้างความปลอดภัยสูงสุดกับลูกค้าโดยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

2. ความจำเป็นต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นอันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ ๆ เสนอลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

แม้ว่าตลอดระยะเวลาสองปีที่ผ่านมา หน่วยงานและองค์กรต่างๆ ของไทย ทั้งภาครัฐ เอกชน สถาบันวิชาการ และสื่อมวลชน ได้แสดงออกถึงความตื่นตัว และความพยายามร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย แต่จากการศึกษา รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ถึงสถานภาพของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน พบว่า *ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของไทยยังต่ำกว่าประเทศคู่ค้า* ทั้งนี้ เนื่องมาจากแนวโน้มเศรษฐกิจการค้าโลก และปัจจัยทางเศรษฐกิจภายในประเทศ กล่าวคือ

แนวโน้มราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องผนวกกับการที่กิจกรรมการขนส่งสินค้าของไทย ร้อยละ 88 ใช้รถบรรทุกซึ่งเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนการใช้พลังงานสูง ทำให้เป็นภาระต้นทุนกับภาคธุรกิจและภาระทางการคลังกับภาครัฐเกิดเป็นความจำเป็นที่จะต้องทบทวนรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศอย่างจริงจัง การกีดกันทางการค้าของประเทศพัฒนาที่มีต่อสินค้าจากประเทศกำลังพัฒนาโดยมาตรการที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barriers) ทำให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการเคลื่อนย้ายและตรวจสอบแหล่งที่มาของสินค้าและการปรับปรุงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์

การก่อการร้ายระหว่างประเทศนำไปสู่ความจำเป็นในการเข้มงวดกับมาตรการด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การคุกคามจากบริษัทข้ามชาติในเกือบทุกสาขาธุรกิจโดยอาศัยข้อได้เปรียบจากการบริหารระบบโลจิสติกส์ที่ดีกว่าส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาคธุรกิจท้องถิ่นทั้งรายใหญ่และรายย่อย นอกจากนี้การที่รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจภายในประเทศ ซึ่งนำไปสู่การสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่สำหรับเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมหรือการสร้างชุมชนเศรษฐกิจใหม่เป็นปัจจัยสนับสนุนให้จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามนอกเหนือจากปัจจัยผลักดันดังกล่าวข้างต้นแล้ว ในขณะนี้ภาครัฐและภาคเอกชนได้ตระหนักว่ากิจกรรมการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์เป็นกุญแจสำคัญอันหนึ่ง ที่ชักนำให้การปรับปรุงประสิทธิภาพของธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization) สามารถเป็นจริงได้ และจะนำไปสู่การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมทั้งสาขาได้ในที่สุด

3. ลำดับเหตุการณ์การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

3.1 วันที่ 20 มกราคม 2546 รัฐบาลโดยคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศไทยออกเป็นฝัน 7 ประการที่แสดงถึงภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่ควรจะเป็นของไทยและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นำมาผลักดันไปสู่การปฏิบัติด้วยการกำหนด

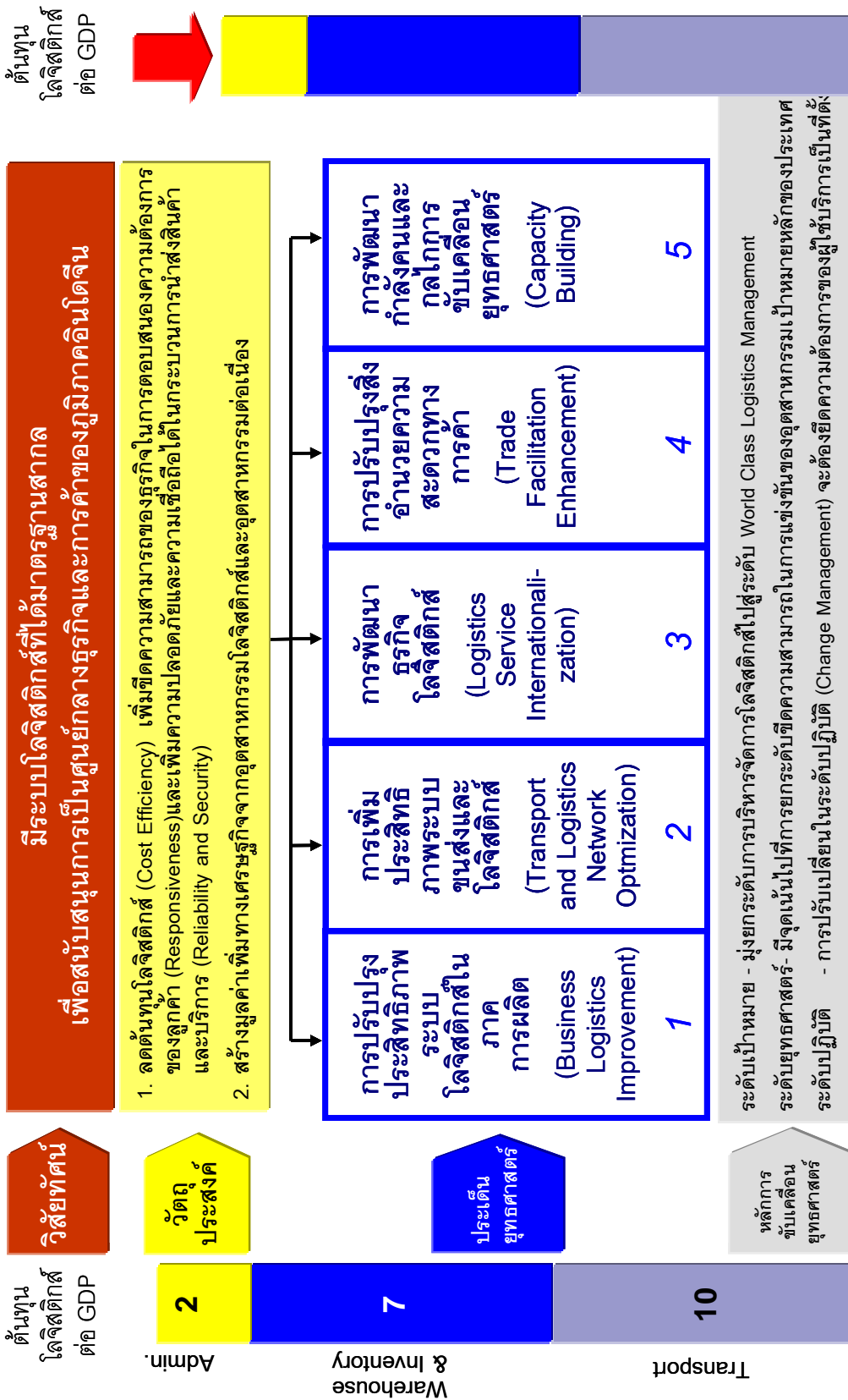
เป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญซึ่งหนึ่งในประเด็นเหล่านั้น คือการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

- 3.2 วันที่ 3 ตุลาคม 2546** ที่ประชุม กพข. ครั้งที่ 3/2546 ให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอของ สศช. ที่เสนอให้มีการศึกษาและจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ไปสู่มาตรฐานระดับโลก (Global Logistics Management) เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พร้อมทั้งกำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมการค้าของภูมิภาคอินโดจีน
- 3.3 วันที่ 9 พฤศจิกายน 2547** ครม. มีมติเห็นชอบในหลักการ ต่อเป้าหมายและยุทธศาสตร์การยกระดับโลจิสติกส์ไทย ที่ สศช.เสนอ และให้ส่วนราชการต่างๆ ไปจัดทำรายละเอียดแผนการดำเนินงานต่างๆ (Roadmap) ที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับลำดับกิจกรรม ระยะเวลาดำเนินงาน งบประมาณในแต่ละปี รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แล้วส่งให้ สศช. บูรณาการข้อมูลดังกล่าว และประมวลจัดทำเป็น “แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์” เพื่อนำเสนอ ครม. ตามขั้นตอน
- 3.4 วันที่ 11 มกราคม 2548** ครม. มีมติเห็นชอบให้โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานเป็นยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 4 ปี (พ.ศ. 2548-2551) และต่อมาในการแถลงนโยบายต่อรัฐสภาในระหว่างวันที่ 23-25 มีนาคม 2548 รัฐบาลกำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นนโยบายสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการ รวมทั้งได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้ ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548 -2551 (ครม. มีมติเห็นชอบแผนบริหารราชการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2548)
- 3.5 วันที่ 16 มกราคม 2549** ที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2549 ให้ความเห็นชอบต่อร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต 2) การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ 3) การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ 4) การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า 5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
- 3.6 วันที่ 17 เมษายน 2549** คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบต่อร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 (ฉบับปรับปรุง) และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ ได้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งผลักดันการดำเนินโครงการ/กิจกรรมที่ได้รับจัดสรรงบประมาณแล้วให้บรรลุตามเป้าหมาย พร้อมทั้งจัดทำรายละเอียดโครงการ/กิจกรรมที่มีลำดับสำคัญสูงภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์เพื่อเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการต่อไป

- 3.7 วันที่ 7 พฤศจิกายน 2549** ได้มีการประชุมเพื่อหารือแนวทางจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งรัดสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ณ กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เป็นประธาน โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศช. ประสานงานกับภาคเอกชน ร่วมกันพิจารณาคัดเลือกประเภทสินค้า เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งด่วนเป็นรายอุตสาหกรรมหรือรายสินค้า (Commodity-based) โดยคำนึงถึงมิติพื้นที่ (Area-based) และรูปแบบการขนส่ง (Mode) ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ต้นทางถึงปลายทางของสินค้า
- 3.8 วันที่ 21 พฤศจิกายน 2549** คณะกรรมการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ภาคเอกชนภายใต้คณะกรรมการร่วม 3 สถาบัน (กกร.) ได้มีการจัดประชุมหารือกับผู้แทน สศช. ในการคัดเลือก ประเภทสินค้า พื้นที่ และ รูปแบบการขนส่ง ที่เห็นควรกำหนดให้เป็นโครงการนำร่องสำหรับการผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีมติให้จัดตั้งทีมงานภาคเอกชนในการทำหน้าที่ประสานความร่วมมือกับ สศช. ในการดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลปริมาณสินค้า เพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะรายสินค้า ได้แก่ ข้าว น้ำตาล มันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก
- 3.9 วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550** สศช. นำเสนอแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ 2550-2554 และแผนปฏิบัติการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550 ในการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 เพื่อพิจารณา โดยที่ประชุมให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ และแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน รวมทั้งเห็นชอบการจัดตั้งกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
- 3.10 วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550** คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ 2550-2554 ตามที่ สศช. เสนอ โดยมีภาพรวมของแผนยุทธศาสตร์ดังนี้

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

พ.ศ. 2550-2554





ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554)

วิสัยทัศน์

มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง
ธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

วัตถุประสงค์หลัก

1. เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุน
โลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของ
ลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่ง
สินค้าและบริการ (Reliability and Security)
2. สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

เป้าหมาย

ลดต้นทุนโลจิสติกส์/GDP จากประมาณร้อยละ 19 ในปี 2548 ให้เหลือร้อยละ 16 ในปี 2554

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda)

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

1. ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)

เป้าประสงค์

ธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ / กระทรวงอุตสาหกรรม / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี / กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กลยุทธ์หลัก

- 1.1 ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทั้งโดยการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับศักยภาพของการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ให้กับเจ้าของกิจการ การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)

KPIs

- 1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการลดลง
- 2) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) เพิ่มสูงขึ้น
- 3) จำนวนสถานประกอบการที่มีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSPs) เพิ่มขึ้น หรือมูลค่าการใช้บริการเพิ่มขึ้น
- 4) ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญเรื่องโลจิสติกส์และการใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

- 1.2 สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ ทั้งนี้โดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า การสนับสนุนให้สมาคมหรือผู้ผลิต หรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการจัดระบบการบริหารโลจิสติกส์ของสาขา การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เป็นต้น

KPIs

- 5) ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทานลดลง
- 6) จำนวนสมาคมธุรกิจที่มีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

2. ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)

เป้าประสงค์

มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trading Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคม / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงพลังงาน/กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กลยุทธ์หลัก

2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศได้แก่ บริเวณที่เป็นประตูการค้า หรือศูนย์กลางกิจกรรมการผลิตและการค้าของภูมิภาค และเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ โดยเน้นให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ความสามารถทั้งในและจากต่างประเทศ มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ

KPIs

- 7) ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งสินค้าบนเส้นทางหลักลดลง
- 8) วงเงินลงทุนของภาคเอกชนหรือจำนวนเอกชนที่ลงทุนในการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต่างๆ

2.2 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยให้รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ และปรับบทบาทการรถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่บริหารโครงข่ายทางรถไฟและขนส่งผู้โดยสาร และให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกทุกสินค้า และดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้า ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

KPIs

9) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของบริษัทลดลง

2.3 **พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่วันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค** โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor) ทั้งนี้โดยจะต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีศักยภาพของประเทศในลักษณะรวมกลุ่มพื้นที่ (Cluster) ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมไปพร้อมกัน

KPIs

10) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันสามารถเปิดให้บริการ

11) มีการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากท่าเรือฝั่งตะวันตก กับเส้นทางขนส่งสินค้าภูมิภาค ประตูการค้าหลัก และเมืองคู่ค้าหลัก

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)

เป้าประสงค์

ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศ

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงอุตสาหกรรม / กระทรวงแรงงาน / กระทรวงศึกษาธิการ / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กลยุทธ์หลัก

3.1 ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรม และรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ โดยส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) และสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching) เพื่อเพิ่มศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ที่เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร่วมกัน (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า และเพื่อขยายขอบข่ายของบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น

KPIs

- 12) จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น
- 13) จำนวนกิจกรรมความร่วมมือเพิ่มขึ้น

3.2 ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ ซึ่งได้แก่ บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จเพื่อรองรับ SMEs และ OTOP; บริการด้านโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรทั้งในด้านการตรวจสอบสินค้า การรับรอง HACCP, GMP และ GAP; บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จสำหรับการรวบรวม เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และนำส่งสินค้าเกษตรในลักษณะ door-to-door บริการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators) การบริการรับส่งสินค้าหรือตัวแทนออกของ และบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อนำระบบประกันภัยเข้ามารองรับความเสี่ยงให้แก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับระบบ

โลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาบุคลากร การทำกิจกรรมส่งเสริมธุรกิจในรูปแบบต่างๆ และการปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการลงทุนและขยายกิจการของเอกชน เป็นต้น

KPIs

- 14) ยอดขายของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นคนไทยเพิ่มขึ้น
- 15) จำนวนบริษัทให้บริการเฉพาะด้านเพิ่มขึ้น

4. ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

เป้าประสงค์

ลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและนำเข้า

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงคลัง / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ / กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี / กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / กระทรวงสาธารณสุข / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กลยุทธ์หลัก

- 4.1 พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์

KPIs

- 16) ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการส่งออกหรือนำเข้าลดลง
- 17) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อส่งออก-นำเข้าลดลง
- 18) จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการลดลง (Paperless)

- 4.2 ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า

KPIs

- 19) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง
- 20) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง

- 4.3 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย

KPIs

- 21) ต้นทุนของผู้ส่งออกไทยในการกระจายสินค้าในตลาดเป้าหมายหลักลดลง

4.4 ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา ที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ

KPIs

22) พระราชกฤษฎีกาทั้ง 4 ฉบับภายใต้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้

23) มีการกำหนดมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกัน

4.5 เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแมลงศัตรูพืช สารพิษตกค้าง และสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อการนำเข้าและส่งออก เพื่อให้ผลการตรวจได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่ค้า เพิ่มความเร็วในการส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)

KPIs

24) ระยะเวลาโดยรวมที่ผู้ส่งออกเสียไปในกระบวนการตรวจสอบสินค้าลดลง

25) ค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics) ลดลง

5. ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

เป้าประสงค์

- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรม ให้บริการโลจิสติกส์ เพียงพอกับความต้องการ
- ประเทศไทยมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของ ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์

เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงแรงงาน / กระทรวงศึกษาธิการ / กระทรวงอุตสาหกรรม / กระทรวงพาณิชย์ / กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร / สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน / สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ / คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. / สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

กลยุทธ์หลัก

5.1 **เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์** โดยการอบรมและรณรงค์ให้ผู้บริหารในสถานประกอบการเห็นความสำคัญ และเข้าใจแนวทางและวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ การรณรงค์ให้บริษัทส่งพนักงานไปอบรมและนำค่าใช้จ่ายด้านการฝึกอบรมมาลดหย่อนภาษี การเร่งพัฒนาบุคลากรผู้ฝึกสอน (Training for the trainer) ทั้งโดยการอบรมและศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้นเพื่อขยายความสามารถในการอบรมของสถาบันต่างๆ การสร้างระบบรับรองทักษะแรงงาน และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันพัฒนาบุคลากรกับสถานประกอบการในการสร้างทักษะของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของธุรกิจโดยการจัดกระบวนการเรียนการสอนแบบสหกิจศึกษา

KPIs

- 26) ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติการ ในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะ SMEs ได้จำนวน 100,000 คน และในธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้จำนวน 285,000 คนภายในปี 2554
- 27) มีบุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับในสากล จำนวน 1,370 คนภายในปี 2554

5.2 **ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น** สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของภาคเอกชน และสถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐานสากล การสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติให้กับธุรกิจหรืออุตสาหกรรม มีการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน และมาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนกำหนดแนวทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน รวมทั้งสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาชั้นสูงสร้างความเป็นเลิศขององค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และผลิตบุคลากรที่มีความสามารถในระดับสูง เพื่อสนับสนุนการสร้างและถ่ายทอดนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์

KPIs

- 28) จำนวนสถาบันการศึกษามีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล
- 29) จำนวนผลงานการวิจัยประยุกต์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์มีเพิ่มขึ้น
- 30) มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ และมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน

5.3 **สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์** โดยที่สำคัญและเป็นข้อมูลในระดับประเทศได้แก่ ระบบข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าของประเทศ (Commodity Flow) ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศในมิติต่างๆ

KPIs

- 31) มีระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค

5.4 **สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ** โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ร่วมเป็นองค์ประกอบและทำหน้าที่ในการกำกับ ติดตาม และประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีความต่อเนื่อง

KPIs

- 32) มีคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ

ภาคผนวก

เลขานุการ ผอ.สพค.
เลขที่รับ 631
รับวันที่ 6 ส.ค. 2550
เวลา

รับที่ 1984
วันที่ 1 ส.ค. 2550
เวลา 14.00

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/ ๓๖๖๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล โทร. ๐๐๓๐๐
งานเลขานุการ อ.ศษ.
รับที่ ๐766
รับวันที่ 2 ส.ค. 2550

๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

เรื่อง ผลการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๕/๐๗๗๕ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐


กปอ.
รับที่ 1143
วันที่ 1 ส.ค. 2550
เวลา 15.00น

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ผลการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐
ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบตามที่สำนักงาน
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง
ตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นางสาวสิปพัน วณวิสุทธิ์)

ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

งานเลขานุการ วศช. - ภาค๗
รับที่ ๑๖๖
รับเดือนปี 6 ส.ค. 2550

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๕๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๖ - ๗

โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๙๐๖๔ na50-1-48/ อ้อวดี

www.cabinet.thaigov.go.th

๓

๓๓๓.๓๓๓

(นายอำนาจ พันธ์อำพัน)
เลขาธิการ
- 2 ส.ค. 2550

๓ 1107 กปอ.ช.ท.๕๕๕

1107 กปอ.ช.ท.๕๕๕

1107 กปอ.ช.ท.๕๕๕

65๓ 50

รายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง ผลการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน
ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐ ให้ทราบ ดังนี้

๑. รองนายกรัฐมนตรี (นายโสมสิต ปันเปี่ยมรัชฎ์)
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
๘. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๙. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
๑๐. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
๑๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
๑๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๑๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
๑๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๖. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๑๗. ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้
๑๘. ผู้ว่าราชการจังหวัดยะลา
๑๙. ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี
๒๐. ผู้ว่าราชการจังหวัดนราธิวาส
๒๑. ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา
๒๒. ผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล
๒๓. ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี
๒๔. ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง
๒๕. ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
๒๖. ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
๒๗. ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
๒๘. ผู้ว่าการการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

สวค. .../.../...
วันที่ ๒6 ก.พ. 50
เวลา ๑๔.๒๐

๓๓.5

สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี	1433	๓๑๑
รับที่		
วันที่ 26 ก.พ. 2550	เวลา 12.29	



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร 0-2280-4085 ต่อ 3333 คุณเรียม

ที่ นร.1105/๐๔๗๕ วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550

เรื่อง ผลการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

ผ่าน รองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์) *๙๖/๒/๕๐*

จากเลขาธิการ วชช. - ภาค ๓

รับที่ 292

วันเดือนปี 27 ก.พ. 2550

ตามที่ได้มีการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 เวลา 10.00 – 12.45 น. ณ ห้องประชุมตึกสันติไมตรีหลังใน ทำเนียบรัฐบาล โดยมี นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และรองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ ปรีดิยาธร เทวกุล) รองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์) รัฐมนตรี ปลัดกระทรวง หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนภาคเอกชน เข้าร่วมประชุมเพื่อปรึกษาหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ขอรายงานสรุปผลการประชุม ความเห็น และมติที่ประชุม ดังนี้ (รายละเอียดปรากฏในรายงานการประชุมตามแนบ)

1. กลไกความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกรัฐมนตรี ได้กล่าวว่ารัฐบาลชุดปัจจุบันได้ให้ความสำคัญต่อกลไกและกระบวนการความร่วมมือภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะการขับเคลื่อนภารกิจที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 และนโยบายรัฐบาล รัฐบาลจะนำประเด็นที่มีความชัดเจนจากการพิจารณาร่วมกันไปดำเนินการให้เกิดผลในทางปฏิบัติในส่วนที่ภาครัฐรับผิดชอบ โดยจะดำเนินการปรับปรุงให้เป็นไปตามข้อเสนอของภาคเอกชนตามความเหมาะสม ทั้งนี้ รัฐบาลมีความเชื่อมั่นว่าข้อเสนอของภาคเอกชนที่ผ่านกระบวนการทำงานร่วมกับภาครัฐอย่างชัดเจนและเป็นประโยชน์ ไม่ว่ารัฐบาลชุดใดก็ตามย่อมยินดีที่จะรับไปดำเนินการสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม เพราะการดำเนินการของภาคเอกชนได้เป็นไปตามกฎ กติกาที่สังคมได้กำหนดไว้

มติที่ประชุม ที่ประชุมรับทราบ

2. มาตรการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

2.1 **สาระสำคัญ** ประธานกรรมการสภาพการการค้าแห่งประเทศไทย (นายประมนต์ สุธีวงศ์) ในฐานะประธานคณะกรรมการร่วม 3 สถาบันภาคเอกชน (กกร.) ได้กล่าวขอบคุณรัฐบาลที่ได้ให้ความสำคัญต่อการประชุมร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งเป็นกลไกและกระบวนการประสานความร่วมมือในการสร้างความเข้าใจในการทำงาน และการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งเป็นช่องทางที่ส่งสัญญาณให้หน่วยงานของรัฐตระหนักถึงความเร่งด่วนของภารกิจ ในขณะที่ภาคเอกชนจะได้เข้าใจถึงนโยบายและแนวทางของรัฐบาลเพื่อที่จะทำงานร่วมกับภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ

ในการแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ รัฐบาลได้มีมาตรการลดหย่อนภาษีสำหรับบุคคลธรรมดาและภาษีนิติบุคคลเพื่อสนับสนุนให้เกิดความเชื่อมั่น สร้างขวัญและกำลังใจให้กับประชาชนและชุมชน รวมทั้งผู้ประกอบการในพื้นที่ ซึ่งได้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสงขลา (4 อำเภอ) และสตูล นั้น อาจจะมีผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายการลงทุนและแรงงานที่อพยพจาก 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ไปอยู่ในพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งจะไม่ส่งผลในการช่วยฟื้นฟูหรือสร้างความเข้มแข็งให้กับพื้นที่ ขณะนี้ทางภาคเอกชนอยู่ในระหว่างวิเคราะห์และประเมินผลกระทบร่วมกับทาง ศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ (ศอ.บต.) โดยจะได้นำเสนอต่อรัฐบาลต่อไป

2.2 ความเห็นที่ประชุม

- 2.2.1 ในการกำหนดมาตรการช่วยเหลือทางด้านภาษีของกระทรวงการคลังนั้น ทางกระทรวงมหาดไทยได้เสนอให้ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มเติมคือ จังหวัดสงขลา (4 อำเภอ) และสตูล ซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนและมีศักยภาพการพัฒนาที่แตกต่างกันเป็นพิเศษ เพื่อให้การแก้ไขและพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม หากพื้นที่จังหวัดใดได้รับผลกระทบจากมาตรการดังกล่าว ก็จำเป็นต้องพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป
- 2.2.2 แรงงานที่เคลื่อนย้ายจากพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ไปทำงานในพื้นที่อื่น ๆ อาจก่อให้เกิดความหวาดระแวง และไม่เป็นที่ยอมรับของชุมชนและผู้ประกอบการได้ ขอให้กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกระทรวงแรงงานและภาคเอกชน สนับสนุนการสร้าง ความเข้าใจและความเชื่อมั่นให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความมั่นใจในเจตนารมณ์ของรัฐบาลและวัฒนธรรมการอยู่ร่วมกันอย่างสันติของสังคมไทยโดยรวม
- 2.2.3 การพัฒนาความร่วมมือไทยกับมาเลเซียด้านเศรษฐกิจ เช่น การผลิตและการค้าน้ำมันปาล์มร่วมกัน ควรให้กระทรวงต่างประเทศรับไปเร่งพิจารณา โดยหารือกับภาคเอกชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอมาตรการที่เป็นประโยชน์โดยด่วน นอกจากนี้ มาเลเซียได้มีการตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ในอำเภอเบตง ดังนั้น ควรพิจารณากำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานไปยังพื้นที่ดังกล่าวได้
- 2.2.4 ในการกำหนดมาตรการสนับสนุนและพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่เขตพิเศษเฉพาะกิจ ควรให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยของประชาชน และความมั่นคงในพื้นที่เป็นหลัก โดยเห็นควรให้ผู้ประกอบการในพื้นที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการให้ตรงจุดตรงประเด็น

2.3 มติที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ และมอบหมายให้กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน และกระทรวงการต่างประเทศรับความเห็นไปพิจารณาดำเนินการ และเห็นควรให้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างภาคเอกชนกับศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ (ศอ.บต.) ในเรื่อง การกำหนดมาตรการฟื้นฟูและสนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้

3. แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550

3.1 สารสำคัญ

- 3.1.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีวัตถุประสงค์สำคัญ 2 ประการคือ (1) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้าและลดต้นทุน รวมทั้งเพิ่มความปลอดภัยในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ และ (2) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนา 5 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย (1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
- 3.1.2 แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550 ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งทางน้ำและระบบรางอย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเป้าหมายเร่งด่วนที่การขนส่งสินค้า 5 ประเภท ได้แก่ ข้าว น้ำตาล มันสำปะหลัง ยางพารา และเหล็ก โดยมีแผนงานและโครงการนำร่อง ดังนี้
- (1) เร่งการจัดหาหัวรถจักร 7 หัว และแคร่ 112 แคร่ ตามโครงการที่ได้รับงบประมาณไว้แล้ว โดยขออนุมัติคณะรัฐมนตรีเพื่อขอยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. 2549 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เร่งพิจารณาดำเนินการจัดหาเพื่อให้สามารถนำมารองรับความต้องการขนส่งในเส้นทางหลักได้ภายในปี 2550
 - (2) บริหารขบวนรถสินค้าเพื่อเพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่ง ณ สถานีขนส่งหลักในแต่ละภูมิภาค และปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. โดยให้มีการทำสัญญาระยะยาวกับภาคธุรกิจ มีระบบราคาที่ชัดเจน และมีกำหนดการให้บริการขนส่งที่แน่นอนต่อเนื่องตลอดทั้งปี
 - (3) สนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการลงทุน/จัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกสินค้า รวมทั้งดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้า
 - (4) พิจารณาแนวทางแก้ปัญหาการขนส่งลำน้ำในช่วงผ่านสะพานนนทบุรี (สะพานนวจร)
 - (5) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ประสานกับเอกชนผู้ได้รับสัมปทานปรับลดค่าธรรมเนียมสำหรับเรือขนส่งชายฝั่ง เพื่อสร้างแรงจูงใจและสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งชายฝั่ง

3.2 ความเห็นที่ประชุม

- 3.2.1 นายกรัฐมนตรี มีความเห็นว่า ควรจะมีคำแปลและนิยามความหมายของคำว่า “โลจิสติกส์” เป็นภาษาไทยที่เข้าใจง่ายและแสดงถึงความเป็นไทย ซึ่งในทางทหารได้ใช้คำว่า “โลจิสติกส์” มาเป็นเวลานาน โดยแปลเป็นภาษาไทยว่า “ระบบการส่งกำลังบำรุง” คำแปลที่น่าสื่อความหมายที่ดีที่สุดอาจจะใช้ว่า “ระบบการบริหาร

จัดการขนส่งสินค้าและบริการ" ซึ่งใกล้เคียงกับคำที่ใช้ในนโยบายรัฐบาลว่า "ระบบเครือข่ายการจัดส่งสินค้าและพัสดุ" ส่วนนักวิชาการที่ได้รับมอบหมายจากราชบัณฑิตสภา ใช้คำว่า "ระบบการรับ - ส่ง - ดูแล สินค้าและบริการ"

- 3.2.2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควรให้ความสำคัญกับการปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะการปรับแก้กฎหมายและกฎระเบียบที่ก่อให้เกิดภาระต้นทุนที่ไม่จำเป็นกับผู้ประกอบการ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศโลจิสติกส์ และการสร้างเสริมสมรรถนะของผู้ประกอบการ หรือผู้ส่งออกในด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร ซึ่งใช้เวลาและงบประมาณน้อยกว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งทางสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยยินดีที่จะร่วมกับภาครัฐในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์
- 3.2.3 กระทรวงพาณิชย์ให้ความสำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ทางการค้า โดยเป็นแกนหลักดำเนินการร่วมกับภาคเอกชนมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทานคือตั้งแต่วัตถุดิบไปจนถึงตลาด เช่น การบริหารสินค้าคงคลัง การจัดเก็บสินค้า และการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพราะต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าส่วนใหญ่จะเกิดอยู่ที่ตรงนี้
- 3.2.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเป็นเรื่องที่ใช้เวลานาน แต่เรื่องที่ทำได้ง่ายกว่าและมีผลเร็วคือ การปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ภายในภาคการผลิตที่แต่ละองค์กรหรือบริษัทสามารถทำเองได้ทันที รัฐบาลจึงควรสนับสนุนยุทธศาสตร์นี้ให้มาก
- 3.2.5 การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ที่ยังขาดแคลนทั้งปริมาณและคุณภาพและเป็นหัวใจที่สำคัญ เพราะจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ยุทธศาสตร์อื่นประสบผลสำเร็จได้ด้วย ทั้งนี้ ควรให้กระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงแรงงานเป็นเจ้าภาพในการพัฒนาประสิทธิภาพและยกระดับทักษะฝีมือแรงงานให้สูงขึ้น รวมทั้งพัฒนากำลังคนในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา และให้ความสำคัญมากขึ้นกับการพัฒนากำลังคนระดับเทคนิค โดยเน้นการเรียนรู้ในสาขาวิชาโลจิสติกส์ และสร้างมาตรฐานความรู้เรื่องโลจิสติกส์ให้เพียงพอต่อความต้องการ
- 3.2.6 ในปี 2550 การขนส่งสินค้าจากภาคอีสานและภาคเหนือตอนล่างไปยังแหลมฉบัง จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับสินค้ามันสำปะหลัง ข้าว และน้ำตาล ซึ่งสามารถดำเนินการได้ 3 วิธีคือ (1) การบริหารจัดการขบวนที่มีอยู่ (2) การเพิ่มรางหรือขยายความสามารถของเส้นทางให้รองรับขบวนได้มากขึ้น และ (3) การเพิ่มแคร่และหัวรถจักรทั้งโดยการจัดซื้อหรือเช่า หรือให้เอกชนร่วมดำเนินการ ซึ่งปัจจุบันได้มีการร่วมดำเนินการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับภาคเอกชนไปแล้วระดับหนึ่ง
- 3.2.7 นอกเหนือจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะเร่งด่วนในสินค้าหนัก 5 ประเภทแล้ว ควรพิจารณาสินค้าเกษตรที่มีน้ำหนักเบา แต่มีมูลค่าสูง ที่สามารถขนส่งทางเครื่องบินและมีศักยภาพสูงยังมีอีกมาก เช่น กล้วยไม้ ปลาสดวางาม เป็นต้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าสินค้าเกษตรไปยังตลาดฝั่งอันดามัน

- 3.2.8 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะต้องพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multi-Modal) และใช้แนวคิด Hub and Spoke โดยคำนึงถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าและต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทั้งไปและกลับ และระบบการเชื่อมโยงระหว่าง การขนส่งแต่ละรูปแบบให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
- 3.2.9 รัฐบาลจะต้องให้ความสำคัญมากขึ้นกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการพัฒนา โลจิสติกส์ เพื่อให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและเอื้ออำนวยต่อการทำ ธุรกิจของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่าเรือ แห่งประเทศไทย นอกจากนั้นควรให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ที่จะเชื่อมต่อกับจีน เนื่องจากมีศักยภาพด้านเศรษฐกิจระหว่างกันสูง

3.3 มติที่ประชุม

- 3.3.1 เห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตามที่ สศช. เสนอ โดยให้ความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
- 3.3.2 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงาน รับไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่ เกี่ยวข้องตามแผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550 โดยให้ความ เห็นของที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการดำเนินการ และหารือกับภาค เอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 3.3.3 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อทำ หน้าที่กำกับติดตามและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และ สศช. ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการ

4. การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงานของประเทศในอนาคต

- 4.1 **สาระสำคัญ** สืบเนื่องจากปัญหามลภาวะบริเวณมาบตาพุด อ.เมือง จ.ระยอง ทำให้การใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมบางประเภท เช่น ปิโตรเคมีและ พลังงานมีข้อจำกัดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงได้มี มติในการประชุมครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2549 มอบหมายให้ สศช. พิจารณาจัดทำแผนและเสนอพื้นที่อื่นที่เหมาะสมเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม ของประเทศในระยะต่อไป
- 4.2 **สศช. ได้ทำการศึกษาทบทวนเบื้องต้นเกี่ยวกับผลการพัฒนาพื้นที่ในระยะที่ผ่านมา โอกาสและทางเลือกการพัฒนาพื้นที่ในระยะต่อไป สรุปได้ดังนี้**
- 4.2.1 การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกนับตั้งแต่ปี 2524 เป็นต้นมา ได้ ก่อให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมและการส่งออกของประเทศ รวมทั้งเกิด การลงทุนและการจ้างงาน โดยเฉพาะเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และพลังงาน และอุตสาหกรรมหนักอื่น ๆ ปัจจุบันได้เริ่มประสบข้อจำกัดของการ มลภาวะที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนและชุมชนในพื้นที่ ประกอบ กับ นอกจากนี้ปัญหาวิกฤตน้ำขาดแคลนในปี 2547 ได้ส่งผลให้มีความจำเป็น ลงทุนการจัดหาแหล่งน้ำต้นทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งคาดว่าจะสามารถรองรับความต้องการ

ได้ถึงปี 2568 รวมทั้งพื้นที่ของการพัฒนายังคงกระจุกตัวใน 2 จังหวัดคือ ชลบุรี และระยอง ทำให้มีพื้นที่เหลือที่จะพัฒนาได้อีกประมาณ 20,000 ไร่ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเตรียมการหาพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต โดยเฉพาะการขยายพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกไปสู่พื้นที่ตอนใน และการเลือกพื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงาน

- 4.2.2 นับตั้งแต่ปี 2532 เป็นต้นมา รัฐบาลได้กำหนดให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เป็นพื้นที่ทางเลือกใหม่ของฐานการผลิตอุตสาหกรรมของประเทศ บนพื้นฐานแนวคิดสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย โดยรัฐบาลได้ลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานในระดับที่เพียงพอ กล่าวคือ มีทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางรถไฟสายใต้เชื่อมโยงแนวเหนือ-ใต้ จากกรุงเทพฯ สูชายแดนภาคใต้ และเชื่อมต่อไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ มีท่าอากาศยานนานาชาติ 4 แห่ง มีฐานก๊าซธรรมชาติที่นำมาใช้ประโยชน์ได้ มีน้ำปริมาณมาก คุณภาพอากาศยังไม่มีปัญหา ดังนั้น พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้บริเวณ จ.ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา จึงอาจจะเป็นทางเลือกหนึ่งของการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงานที่ต้องการขนาดพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ รวมทั้งยังมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับการขนส่งวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

- 4.2.3 ในหลักการพิจารณาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และพลังงานของประเทศในอนาคต ควรยึดหลักการที่สำคัญดังนี้

- (1) ต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้เชิงพื้นที่อย่างรอบคอบ และสอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ
- (2) พิจารณาบทเรียนกรณีมาบตาพุด โดยคำนึงถึงความสามารถในการรองรับของพื้นที่ และการกระจายกิจกรรมออกไปในพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งความสมดุล ทั้งในเชิงพื้นที่ของภาคการผลิต และระดับความรุนแรงของมลภาวะ
- (3) ควรเตรียมการเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม และให้ข้อมูลที่ถูกต้อง เพื่อสร้างการยอมรับจากประชาชนและชุมชน ก่อนการลงทุนในพื้นที่ใหม่

- 4.2.4 ข้อเสนอแนวทางการดำเนินงานในขั้นต่อไป

- (1) ทำการศึกษาชั้นรายละเอียดเพื่อพิจารณาพื้นที่ใหม่สำหรับรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงานในอนาคต ให้สอดคล้องกับศักยภาพและภูมิสังคมของพื้นที่
- (2) สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน ตั้งแต่ขั้นเริ่มต้น เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและเกิดการยอมรับจากประชาชนก่อนดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ใหม่ และเน้นการดูแลสุขภาวะของประชาชนเป็นสำคัญ
- (3) ในกรณีมีความจำเป็นที่พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกไม่สามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมได้ อาจต้องพิจารณาปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า ให้สอดคล้องกับความต้องการ

4.3 ความเห็นที่ประชุม

- 4.3.1 การกำหนดพื้นที่มาบตาพุดเป็นเขตควบคุมมลพิษยังมีความเห็นแย้งกันใน 2 ด้านคือ ด้านหนึ่งเห็นด้วยกับการประกาศเป็นเขตควบคุมมลพิษเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนในพื้นที่ โดยสร้างการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจและการตรวจสอบซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการที่รัฐบาลจะขยายพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่หรือขยายพื้นที่การลงทุนเดิม ส่วนอีกด้านหนึ่งเห็นว่ายังไม่มี ความจำเป็นเนื่องจากในปัจจุบันภาครัฐยังสามารถบังคับใช้ให้ปฏิบัติตามกฎหมายได้ แต่ยังไม่ได้มีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด ซึ่งหากประกาศเป็นเขตควบคุมมลพิษอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจที่มีความอ่อนไหว เช่น การท่องเที่ยว เป็นต้น
- 4.3.2 แม้ว่าปัญหามลพิษในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกจะยังสามารถควบคุมได้ก็ตาม ยังมีความจำเป็นที่จะให้เมืองศรีกรกลางหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้รับการยอมรับมาตรวจสอบบนพื้นฐานของข้อมูลถูกต้องและได้มาตรฐาน เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องแก่สาธารณะ
- 4.3.3 รัฐควรต้องส่งสัญญาณว่าพื้นที่มาบตาพุดยังมีศักยภาพในการขยายการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม โดยกำหนดประเภทอุตสาหกรรม และระบบการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ซึ่งจะต้องมีแผนการฟื้นฟูพื้นที่อย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขัน การจัดการห่วงโซ่มูลค่า และการพัฒนาในลักษณะคลัสเตอร์ที่สมบูรณ์ รวมทั้งต้องพิจารณาพื้นที่ใหม่เพื่อเตรียมรองรับอุตสาหกรรมในอนาคต โดยคำนึงถึงการยอมรับของคนในชุมชน และการอยู่ร่วมกันระหว่างคนและสิ่งแวดล้อมอย่างสมานฉันท์

4.4 มติที่ประชุม

- 4.4.1 รับทราบผลการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงานของประเทศในอนาคต ตามที่ สศช. เสนอ
- 4.4.2 เห็นชอบในหลักการและข้อเสนอแนวทางดำเนินงานขั้นต่อไปตามที่ สศช. เสนอ โดยให้ สศช. รับความเห็นของที่ประชุมไปประกอบพิจารณาในการศึกษาชั้นรายละเอียด และนำกลับมาเสนอต่อที่ประชุมร่วมนายกรัฐมนตรีนและภาคเอกชนภายใน 30 วัน ก่อนที่จะมีการตั้งคณะกรรมการเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานในลำดับต่อไป

5. กรอบแผนแม่บทการเสริมสร้างประสิทธิภาพแห่งชาติ

- 5.1 **สาระสำคัญ** รองนายกรัฐมนตรี (นายโมลิต บันเปียมรัชฎ์) ได้มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ศึกษากรอบแนวคิดเรื่องการผลิตภาพการผลิต และยกร่างแผนแม่บทการเสริมสร้างประสิทธิภาพแห่งชาติ โดยเริ่มจากการดำเนินงานในภาคอุตสาหกรรมเป็นโครงการนำร่อง ซึ่งประกอบด้วยสาระสำคัญ ดังนี้
- 5.1.1 **ผลิตภาพการผลิต (Productivity)** หมายถึง กระบวนการใช้ปัจจัยการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างมูลค่าให้กับสินค้าและบริการ ซึ่งได้แก่ แรงงาน ทรัพย์สิน

ทุน พลังงาน และวัตถุดิบอื่น ๆ การวัดผลผลิตภาพการผลิตจะวัดโดยใช้ดัชนีผลผลิตภาพการผลิตรวม (Total Factor Productivity Growth –TFPG) โดยจำแนกองค์ประกอบของการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็น 3 ส่วน คือ (1) ปัจจัยแรงงานเพิ่มขึ้น (2) ปัจจัยทุนเพิ่มขึ้น และ (3) ผลผลิตภาพการผลิตรวมที่เกิดจากปัจจัยอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากการเพิ่มปริมาณแรงงานและทุน

- 5.1.2 การพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงปี 2524-2548 พบว่า เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 6.0 ต่อปี โดยมีปัจจัยผลักดันที่สำคัญมาจากการใช้ทุนในเชิงปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.75 รองลงมาคือการใช้แรงงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.67 ในขณะที่ผลผลิตภาพการผลิตรวมของประเทศเพิ่มขึ้นต่ำมากเพียงร้อยละ 0.58 ซึ่งสรุปได้ว่าการขยายตัวของเศรษฐกิจในอดีตที่ผ่านมาเกิดจากการใช้ทุนและแรงงานเพิ่มขึ้นเป็นส่วนสำคัญ ในขณะที่ประสิทธิภาพการผลิตที่ต้องอาศัยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การบริหารจัดการที่ดี และการเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการยังมีค่อนข้างจำกัด
- 5.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550-2554) ได้กำหนดเป้าหมายการเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตรวมไม่ต่ำกว่าเฉลี่ยร้อยละ 3.0 ต่อปี และเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยเฉลี่ยร้อยละ 3.0 ต่อปี โดยกำหนดแนวทางหลักในการพัฒนาดน การบริหารจัดการที่ดีทั้งภาครัฐและเอกชน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้การใช้ปัจจัยการผลิตและกระบวนการผลิตมีประสิทธิภาพและสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยการใช้ฐานความรู้และพัฒนานวัตกรรม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพมากขึ้นและแข่งขันได้ในตลาดระดับบน
- 5.1.4 กรอบแผนแม่บทการเสริมสร้างประสิทธิภาพของภาคอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ร่วมกับภาคเอกชนจัดทำแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพของภาคอุตสาหกรรม โดยมียุทธศาสตร์ที่ต้องเร่งดำเนินการประกอบด้วย (1) การยกระดับความสามารถทักษะแรงงาน ทั้งแรงงานเดิมที่มีอยู่และแรงงานที่กำลังเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม (2) การยกระดับความสามารถทางการบริหารจัดการ (3) การปรับปรุงและพัฒนาปัจจัยสนับสนุนในการเพิ่มผลิตภาพ และ (4) การสร้างจิตสำนึกและแรงจูงใจ
- 5.1.5 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการเพิ่มผลิตภาพ ได้แก่ (1) การดำเนินงานร่วมกันอย่างบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชน (2) การดำเนินงานร่วมกันภายในกลุ่มอุตสาหกรรมระหว่างกลุ่มที่อยู่ในระดับหัวแถวกับท้ายแถว (3) การมีจิตสำนึกที่จะเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตในการบริหารจัดการและการดำเนินธุรกิจ และ (4) การมีเครื่องมือที่เหมาะสมในการติดตามและประเมินผลด้านผลิตภาพ

5.2 ความเห็นที่ประชุม

- 5.2.1 ปัญหาการขาดแคลนแรงงานฝีมือมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น เนื่องจากโครงสร้างการผลิตเน้นให้ความสำคัญในระดับปริญญาตรี ดังนั้น การยกระดับฝีมือแรงงานในทุกระดับให้ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการ จำเป็นต้องให้กระทรวงศึกษาธิการ ร่วมกับกระทรวงแรงงาน และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รับผิดชอบ

พิจารณาวางนโยบายและพัฒนาแรงงานทั้งระบบ โดยเฉพาะการสร้างทักษะและองค์ความรู้ในเชิงปฏิบัติมากกว่าทฤษฎี โดยเน้นแรงงานที่มีฝีมือที่เป็นที่ต้องการของตลาด รวมทั้งผลตอบแทนที่เหมาะสมควบคู่กับการจ้างงานในแต่ละระดับด้วย

- 5.2.2 รัฐบาลควรสนับสนุนงบประมาณเพื่อเสริมสร้างทักษะด้านภาษาอังกฤษ อาทิ การจัดตั้งศูนย์การแปลตำราภาษาอังกฤษให้เป็นภาษาไทยในทุกระดับความรู้ โดยอาจให้มีการจัดตั้งเป็นสถาบันสอนทักษะด้านภาษา ที่มุ่งเน้นการยกระดับความรู้ของเยาวชนและบุคลากรที่เข้าสู่แรงงานในภาคอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง
- 5.2.3 ปัจจุบันกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านเทคนิค ซึ่งเป็นโครงการสนับสนุนระบบอาชีวศึกษาโดยให้ความสำคัญกับการสร้างฐานความรู้ และได้มีการประชุมหารือกับกระทรวงศึกษาธิการ และภาคเอกชน ซึ่งจะนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาต่อไป
- 5.2.4 การแก้ไขปัญหาระยะยาวต้องแก้ไขปัญหาเรื่องประสิทธิภาพทุนซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญโดยเฉพาะการใช้องค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เชื่อมโยงกับสถาบันการศึกษา จึงเป็นเรื่องที่สำคัญเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ซึ่งไทยควรให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานแห่งปัญญา และการนำแผนไปสู่การปฏิบัติต้องให้เชื่อมโยงกับแนวทางการเสริมสร้างประสิทธิภาพ
- 5.2.5 การคำนวณค่าผลิตภาพการผลิตรวมให้มีความแม่นยำและถูกต้อง เป็นเรื่องที่ยากและถือเป็นข้อจำกัด อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาวิจัยต่าง ๆ ล้วนชี้ให้เห็นข้อสรุปที่เหมือนกันคือ การใช้ปัจจัยทุนให้มีประสิทธิภาพนั้น จะต้องให้ความสำคัญกับด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี อาทิ การนำเครื่องจักรเครื่องมือที่ทันสมัยเข้ามาใช้ก็เปรียบเสมือนการนำวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเข้ามาพร้อมกับปัจจัยทุน
- 5.2.6 ควรกำหนดแผนปฏิบัติการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนให้ชัดเจน โดยให้ความสำคัญกับภาคเอกชนที่จะมีบทบาทหลักในการผลักดันการเพิ่มประสิทธิภาพในองค์กรโดยให้มีการสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมและสามารถเชื่อมโยงกับประสบการณ์ของธุรกิจอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ประสบความสำเร็จ
- 5.2.7 ภาครัฐควรทำหน้าที่เป็นหน่วยงานสนับสนุนปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของภาคเอกชน โดยเฉพาะการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและสร้างภูมิคุ้มกันให้กับระบบเศรษฐกิจ สิ่งที่ภาครัฐควรต้องเร่งผลักดัน ได้แก่ แผนแม่บทโครงสร้างพื้นฐานทางปัญญา และแผนแม่บทระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสนับสนุนการเสริมสร้างประสิทธิภาพ
- 5.2.8 ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ คือ ความต่อเนื่องของการดำเนินการตามแผนแม่บท ซึ่งภาคเอกชนมีความยินดีที่จะร่วมมือในการทำให้แผนปฏิบัติการเสริมสร้างประสิทธิภาพแห่งชาติในภาคอุตสาหกรรมไปสู่การปฏิบัติให้ได้ โดยเห็นควรให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมในการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ตั้งแต่เริ่มต้นอย่างจริงจัง

5.3 มติที่ประชุม

รับทราบกรอบแผนแม่บทการเสริมสร้างประสิทธิภาพแห่งชาติ ตามที่ สศช. และกระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ และให้ความเห็นที่ประชุมไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงแผนแม่บทการเสริมสร้างประสิทธิภาพแห่งชาติต่อไป

6. เรื่องอื่น ๆ

6.1 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายบัญญัติ จันทร์เสนะ) ได้แจ้งต่อที่ประชุมทราบว่า กระทรวงมหาดไทยได้มีหนังสือสั่งการไปยังทุกจังหวัดให้ตั้งคณะอนุกรรมการระดับจังหวัด ภายใต้ระเบียบระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยระบบการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ พ.ศ. 2546 โดยให้กำหนดบทบาทภารกิจให้ครอบคลุมภารกิจตามโครงสร้างเดิมของ กรอ. จังหวัด ซึ่งที่ประชุมได้มีมติรับทราบ

6.2 เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ขอนำเสนอมติการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อทราบและถือเป็นมติคณะรัฐมนตรีต่อไป ซึ่งที่ประชุมได้มีมติให้ความเห็นชอบ

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดอนุมัติมติการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบและถือเป็นมติคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พลเอก (สุรยุทธ์ จุลานนท์) นายกรัฐมนตรี ๒๗ ก.พ. ๕๐

เรียน สร. ๑๓๓ / สร. ๑๓๓
ขอรับทราบ

- 1) สร. ๑๓๓ เรื่อง ๑๓๓ / สร. ๑๓๓
logitic / และเรื่องส่วนอื่นๆ ลงนาม ตาม กำหนด
ปรีดี และ ประสงค์ เสนอตน ในชั้น สร.
- 2) สร. ๑๓๓ / สร. ๑๓๓ เรื่อง ๑๓๓ / สร. ๑๓๓
บทบัญญัติ ส่วนที่ ๑๓๓ / สร. ๑๓๓ / สร. ๑๓๓ / สร. ๑๓๓
มาตรา ๑๓๓ / สร. ๑๓๓ / สร. ๑๓๓ / สร. ๑๓๓

๒๗ ก.พ. ๒๕๕๐
(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการ

กราบเรียน นรม. ผ่าน รอง นรม.
เห็นควรอนุมัติตามมติ ครม. 13 ธ.ค. ๕๐
และเสนอ ครม. ทราบจร ในวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐
เนื่องจากมีความจำเป็นเร่งด่วน ตาม ม.๑ แห่ง พรฎ.
ว่าด้วยการเสนอเรื่องฯ

(นายรองพล เจริญพันธุ์)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
๒๗/๒/๕๐

เรียน รทปช. พลตรี
แล้วส่งเอกสารไปและขอ
๒๗ ก.พ. ๕๐



คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ ๙๐ /๒๕๕๐

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

เพื่อให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเกิดความเป็นบูรณาการและสามารถผลักดันให้เกิดการปฏิบัติได้จริง คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

ดังนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๖) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|-----|--|------------------|
| ๑.๑ | นายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๑.๒ | รองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์) | รองประธานกรรมการ |
| ๑.๓ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๑.๔ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน | กรรมการ |
| ๑.๕ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ | กรรมการ |
| ๑.๖ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| ๑.๗ | ปลัดกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| ๑.๘ | ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๑.๙ | ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |

- | | | |
|------|--|----------------------------|
| ๑.๑๐ | ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร | กรรมการ |
| ๑.๑๑ | ปลัดกระทรวงแรงงาน | กรรมการ |
| ๑.๑๒ | ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ | กรรมการ |
| ๑.๑๓ | เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๑.๑๔ | ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๕ | ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๖ | ประธานสมาคมธนาคารไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๗ | ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑.๑๘ | รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) | กรรมการและเลขานุการ |
| ๑.๑๙ | ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

๒. อำนาจหน้าที่

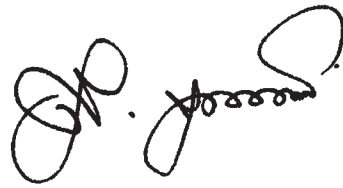
- ๒.๑ กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้ในระหว่างประเทศ รวมทั้งขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมทั้งภาครัฐและเอกชน
- ๒.๒ จัดทำและบูรณาการแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศในระดับแผนงานและโครงการเพื่อประโยชน์สำหรับการจัดสรรงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒.๓ กำกับและดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานในระดับยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ

๒.๔ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน เพื่อช่วยเหลือหรือปฏิบัติงานได้
ตามความเหมาะสม

สำหรับการเบิกจ่ายเบี้ยประชุมและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ให้เป็นไปตามระเบียบของทางราชการ
โดยให้เบิกจ่ายจากงบประมาณของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 2๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐

พลเอก



(สุรยุทธ์ จุลานนท์)

นายกรัฐมนตรี



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถ.กรุงเกษม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10110

โทร: + 66 (0) 2 280 4085 ต่อ 3405

โทรสาร: + 66 (0) 2280 1860

www.nesdb.go.th