

แผนยุทธศาสตร์

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

“การอำนวยความสะดวกทางการค้าและ  
การจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

# คำนำ

สืบเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ที่สำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ (1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (5) การพัฒนากำลังคน ข้อมูล และกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ได้สิ้นสุดลง ในปี 2554 และผลการพัฒนา สามารถนำกรอบยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติทำให้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศดีขึ้นส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวมซึ่งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการวางแผนกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2554 โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นประธานคณะทำงานร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกร่างทิศทางการพัฒนาและจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2556-2560 เสนอต่อคณะกรรมการ กบส. พิจารณาให้ความเห็นชอบ และคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2556 เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับนี้ ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขันและการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน เป็นจำนวนมาก สำนักงานฯ จึงเห็นควรให้มีการจัดพิมพ์เอกสารฉบับนี้ขึ้น เพื่อเผยแพร่และใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ตุลาคม 2556



# สารบัญ

	หน้า
<b>ส่วนที่ 1 บทนำ</b>	
1. ความเชื่อมโยงของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย กับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา	1
2. ประเด็นการพัฒนาเชิงนโยบายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย	2
3. หลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	4
<b>ส่วนที่ 2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)</b>	
<b>เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย</b>	8
<b>ภารกิจที่ 1</b> การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยว มูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)	
<i>ยุทธศาสตร์ที่ 1</i> เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่ม จากโซ่อุปทาน	9
<i>ยุทธศาสตร์ที่ 2</i> ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน	11
<b>ภารกิจที่ 2</b> การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	
<i>ยุทธศาสตร์ที่ 3</i> พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตาม เส้นทางยุทธศาสตร์	12
<i>ยุทธศาสตร์ที่ 4</i> พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	14
<i>ยุทธศาสตร์ที่ 5</i> ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	15



# สารบัญ (ต่อ)

หน้า

## ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน 16  
(Human Resource Development System)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุง 17  
ตนเอง (Monitoring System for Self Improvement)  
และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่าย  
ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

## ส่วนที่ 3 แนวทางในการแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่แผนปฏิบัติการ 18

### ภาคผนวก

- บทวิเคราะห์
- ดัชนีหลัก (Key Performance Indicators) ชี้วัดความสำเร็จของ  
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)
- มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 กันยายน 2556



## บทนำ

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ได้มีการพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ดังนี้

### 1. ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับนี้ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล และสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน ด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนาพลังงานทางเลือก และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกกระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก และยุทธศาสตร์การสร้าง ความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน ขีดความสามารถของบุคลากรและผู้ประกอบการ

#### เรื่องน่ารู้ ?

ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) ของรัฐบาล เป็นแนวทางการขับเคลื่อนเพื่อเพิ่มศักยภาพของประเทศไทย ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมการเติบโตอย่าง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประสานให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐราชการ ภาคเอกชน และภาคสังคมต่างๆ เข้าใจและเข้าร่วมในการพัฒนาประเทศ พัฒนาบุคลากร โดยมีเป้าหมายไปสู่อนาคตที่มั่นคง ยั่งยืนและสมดุล

### 2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) ของรัฐบาล

แผนยุทธศาสตร์ฯ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนของรัฐบาล ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งภายในและต่างประเทศ

### 3. ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี 2558

แผนยุทธศาสตร์ฯ สอดคล้องกับแนวทางของยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับการแข่งขันของประเทศ พร้อมทั้งมีกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนและสอดคล้องกับพันธกรณีและข้อตกลงอาเซียนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียนในด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวบริการและเมืองชายแดน

#### ประเด็นการพัฒนาเชิงนโยบายของแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

จากการวิเคราะห์บทวนสถานการณ์การพัฒนาในระยะที่ผ่านมาของแผนพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 สามารถวิเคราะห์ สรุปประเด็นการพัฒนาเชิงนโยบายของแผนยุทธศาสตร์ฯ ในระยะต่อไปของการพัฒนาในช่วง 5 ปีข้างหน้า โดยปัจจุบันเป็นที่ยอมรับของนักวิชาการและวงการธุรกิจสากลโดยทั่วไปว่า การแข่งขันของภาคธุรกิจในปัจจุบัน (Competition Landscape) ส่วนใหญ่ได้ยกระดับจากการแข่งขันที่ระดับหน่วยธุรกิจหรือบริษัทเดี่ยวไปสู่การแข่งขันที่ระดับโซ่อุปทาน ผู้ประกอบการที่ต้องการจะสร้างหรือรักษาความสามารถในการแข่งขันของตนเอง จะไม่มองเพียงแค่กิจกรรมที่ดำเนินการภายในหรือโดยบริษัทของตนเอง แต่จะต้องมองไกลไปถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อกิจการของตนเองให้ตลอดทั้งโซ่อุปทาน (Supply Chain) ทั้งในแง่ของต้นทุนปัจจัยการผลิตที่รับจากผู้ขาย (Suppliers) ประสิทธิภาพการผลิตหรือการประกอบการอย่างบูรณาการ และความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าของบริษัท ตลอดจนลูกค้าคนสุดท้ายในโซ่อุปทานว่าทั้งหมดเหล่านี้มีส่วนต่อการกำหนดความสามารถของธุรกิจในการสร้างและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากโซ่อุปทาน (Value Chain) ของตนเอง

การขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาได้มีส่วนสำคัญในการสร้างความตระหนักดังกล่าวในวงกว้างให้กับผู้ประกอบการไทยที่ดำเนินธุรกิจในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก ได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการใช้การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมาเป็นปัจจัยในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และบางส่วนเริ่มมองเห็นและตระหนักว่า การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันหรือการเพิ่มความสามารถในการสร้างหรือดึงมูลค่าเพิ่มทาง

เศรษฐกิจจากห่วงโซ่คุณค่าของตนเอง นั้น จะต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมมากขึ้นในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการอื่น หรือการควบคุมกิจกรรมอื่นๆ ในโซ่อุปทาน

ในมติการมองตลาดเป้าหมายของไทยในอนาคต กล่าวได้ว่าการเคลื่อนตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจโลกมาอยู่ที่เอเชียโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านรอบประเทศไทยและอาเซียนนั้น ได้เปิดโอกาสสำคัญให้ไทยสามารถวางยุทธศาสตร์การแข่งขันและการพัฒนาความเชื่อมโยงรวมถึงการบริหารความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ในลักษณะที่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นกับประเทศได้สูงสุด ดังนั้น ประเทศไทยควรวางกลุ่มตลาดเป้าหมายในช่วง 5 ปีข้างหน้า ให้ครอบคลุมตั้งแต่กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ขยายไปสู่ภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) และกลุ่ม ASEAN+3 (จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น) และ ASEAN+6 (จีน เกาหลี ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย อินเดีย และนิวซีแลนด์) ตามลำดับ

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขของเวทีการแข่งขัน และการเปลี่ยนแปลงของบริบทอื่นทั้งภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องและเปลี่ยนไปดังกล่าว ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในช่วงต่อไป จึงต้องให้ความสำคัญกับประเด็นเชิงนโยบายดังต่อไปนี้

1. การยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการในภาคการผลิต การค้าและบริการ (เกษตร อุตสาหกรรม บริการ และผู้ประกอบการ LSPs) ให้สามารถมีบทบาทที่เข้มแข็งในโซ่อุปทานของตนเอง (Competitive Player in Supply Chain)
2. การเพิ่มประสิทธิผลและประสิทธิภาพของระบบบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ทั้งของภาครัฐและเอกชนให้สามารถช่วยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับภาคธุรกิจไทยและในสาขาที่มีศักยภาพสูงสำหรับสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในอนาคต โดยเฉพาะสาขาเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร บริการท่องเที่ยว และบริการสุขภาพ (Responsive Infrastructures and Logistics Network for Trade Facilitation)
3. การกระจายผลประโยชน์ (Win-Win Solution) และการเติบโตร่วมกัน (Co-prosperity and Inclusive Growth) ทั้งภายในประเทศก็ระหว่างประเทศในภูมิภาค บนพื้นฐานการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมทั้งในระดับมหภาค (Climate Friendly) และระดับชุมชน (Environmental and Community Friendly or Green Society) โดยในระดับระหว่างประเทศนั้นให้รวมถึงการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยอาศัยความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ของคู่ค้าทั้งในเรื่องความพร้อมของ



บริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เทคนิคการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรแรงงานที่มีฝีมือหรือ แรงงานต้นทุนต่ำทั้งนี้เพื่อสร้างและจูงใจให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาร่วมกันในแต่ละระดับอย่างยั่งยืน

4. ความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเครือข่ายโซ่อุปทานของธุรกิจให้สอดคล้องกับแนวโน้มการ ปรับโครงสร้างโซ่อุปทานของภูมิภาค ที่ขณะนี้ผู้ประกอบการทั้งในระดับบริษัทข้ามชาติ ระดับภูมิภาคและ ระดับประเทศต่างมีความตื่นตัวสูงมากในการปรับโครงสร้างธุรกิจของตนเองเพื่อลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติที่ ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของ โซ่อุปทาน (Supply chain disruption) เพื่อตอบสนองต่อความได้เปรียบใน การแข่งขันโดยเปรียบเทียบ (Comparative advantage) ที่เกิดจากความต่างศักยภาพของระดับการพัฒนาของ กลุ่มประเทศในภูมิภาคนี้ รวมทั้งการเตรียมตัวให้พร้อมสำหรับการเปิดเสรีทางการค้าการลงทุนที่เข้มข้นขึ้น เนื่องจากการรวมพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นหนึ่งเดียวอย่างเป็นทางการในปี 2558

5. ความจำเป็นที่จะต้องจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของ การนำนโยบาย/ ยุทธศาสตร์/แผนงานโครงการไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ของ การพัฒนาตามแผนงานอย่างก้าว กระโดด เพื่อให้ผู้ประกอบการและภาคเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ประโยชน์เต็มที่จากความพร้อมและความ ตื่นตัวที่มีอยู่และโอกาสทางเศรษฐกิจ (Window of Opportunity) ที่เปิดกว้างขึ้นในขณะนี้

### หลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคธุรกิจไทย เป็นภารกิจที่มีลักษณะข้าม กระทรวงข้ามสาขาแต่จำเป็นต้องดำเนินการอย่างประสานสอดคล้องกันในลักษณะบูรณาการทั้งในเชิง เป้าหมาย วิธีการ และช่วงเวลา เพื่อให้เกิดผลลัพธ์จากการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและมีความยั่งยืน ตอบ โจทย์การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ ดังนั้น เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ สามารถตอบโจทย์การพัฒนาที่ระบุไว้ข้างต้นและเป็นแผนที่มีพลังในการส่งเสริมให้เกิดกระบวนการนำแผน ไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล (High Performance Implementation Process) จึงเห็น ควรกำหนดเป็นหลักการของแผนยุทธศาสตร์ฯ สำหรับบูรณาการทั้งประเด็นเนื้อหาของแผนฯ และการ ดำเนินงานในชั้นปฏิบัติการของภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้เน้นภารกิจเชิงยุทธศาสตร์ และความเป็นแผนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Plan) เพื่อให้การดำเนินงานซึ่งมีพื้นฐานอยู่บนข้อจำกัดของทรัพยากรของแต่ละภาคส่วนสามารถ

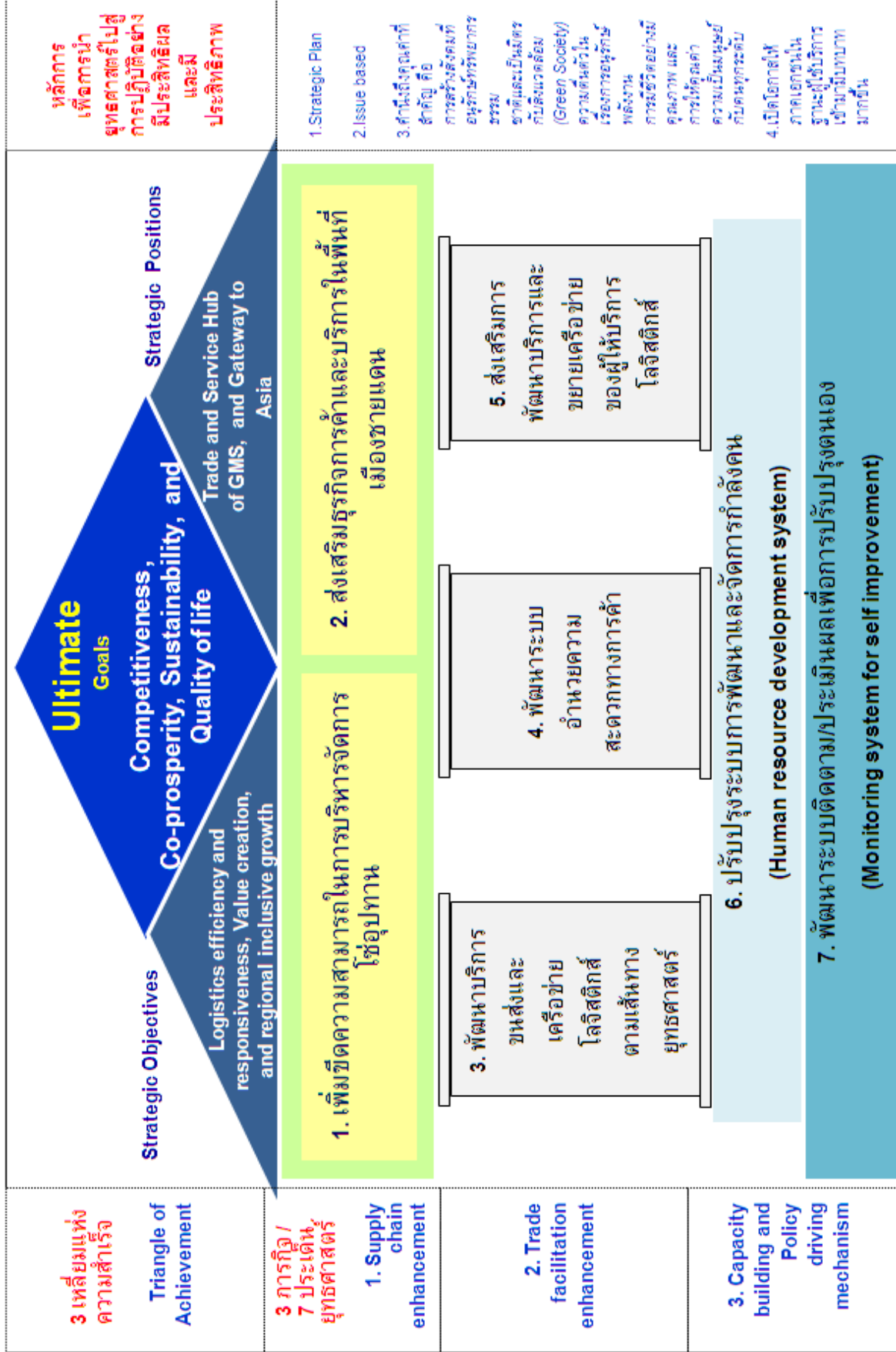


บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายได้อย่างแท้จริง เต็มศักยภาพและสร้างผลกระทบได้สูง ดังนั้นจึงเน้นประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญ โดยให้น้ำหนักกับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ไม่เท่ากันในเชิงปริมาณแต่เน้นความสำคัญในเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการสร้างผลกระทบมากกว่า

2. การกำหนดภารกิจและแนวทางการพัฒนาในแต่ละระดับเน้นประเด็นการพัฒนาที่มีการบูรณาการของเนื้อหา (Issue-based) มากกว่าการกำหนดตามภารกิจของหน่วยงานที่เป็นเอกเทศ (Function based) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตระหนักและเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการพัฒนาอย่างบูรณาการและเป็นเอกภาพภายใต้บทบาทและอำนาจหน้าที่ที่แตกต่างกัน ดังนั้นการกำหนดภาระรับผิดชอบของหน่วยงานจึงอาจมีลักษณะข้ามประเด็นและข้ามสาขา (Cross-functional)

3. การพัฒนาของภาครัฐในช่วงที่ผ่านมาและแนวโน้มในอนาคตจะต้องคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมทั้งในระดับสากลและระดับประเทศให้ความสำคัญมากขึ้น คือการสร้างสังคมที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Society) ความตื่นตัวในเรื่องการอนุรักษ์พลังงาน การมีชีวิตรองที่มีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ทั้งหมดนี้เป็นค่านิยมที่จะต้องคำนึงถึงในการกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยในช่วงต่อไป

4. เป็นที่ปรากฏชัดว่าการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาภาคเอกชนถูกผูกมัดด้วยกฎระเบียบต่างๆ ทำให้มีระบบการบริหารจัดการที่ไม่สนับสนุนความคิดริเริ่ม และการแบกรับภาระความเสี่ยงในการแก้ไขปัญหาที่ต้องการบทบาทผู้นำที่เข้มแข็ง ปัญหาหลายอย่างที่เป็นอุปสรรคต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคเอกชน จึงทับซ้อน สะสม และแก้ไขยากขึ้นจนส่งผลกระทบให้เกิด การจัดสรรทรัพยากรเพื่อแก้ไขปัญหาที่บิดเบี่ยวขาดประสิทธิภาพ และขาดประสิทธิภาพไปทั้งระบบ ดังนั้น เพื่อปรับแนวทางการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และตอบสนองต่อความจำเป็นของภาครัฐกิจที่จำเป็นต้องทันกับสถานการณ์ที่มีพลวัตการแข่งขันสูง จึงควรเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในกระบวนการพัฒนา ตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดเป้าหมายการพัฒนา แนวทางการพัฒนา การนำแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดจากการพัฒนา





## แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

*“การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”*

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)  
“การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”  
มีองค์ประกอบหลักคือ

- 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)
- 3 ภารกิจ คือ การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)
- 7 ประเด็นยุทธศาสตร์และ 21 กลยุทธ์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

## เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การวางเป้าหมายแห่งความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือสามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements) ดังนี้

1) **ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position)** ประเทศไทยควรวางบทบาทตนเองเป็น ศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย (Trade and Service Hub of GMS, and Gateway to Asia) เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและหลักความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative advantage) และนำไปสู่ความร่วมมือและการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกันในภูมิภาค

2) **เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)** ประกอบด้วย 3 ส่วนคือ (1) *การเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์ (Logistics Efficiency and Responsiveness)* ทั้งในระดับสถานประกอบการระดับกลไกและกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ (2) *การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทยในโซ่อุปทาน (Value Creation)* และ (3) *การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค (Regional Inclusive Growth)*

3) **ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal)** การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ และการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งมีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมต้องการทั้งเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ที่สุดท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บูรณาการไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันอย่างยั่งยืนในภูมิภาค (Competitiveness, Co-prosperity, Sustainability, and Quality of Life)

## ภารกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การพัฒนา

### ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)

#### ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน

เพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทานมีกลยุทธ์หลัก ประกอบด้วย

**กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farms to Forks) ด้วยการ

- 1) พัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มให้กับกลุ่มและสถาบันเกษตรกร เพื่อลดต้นทุนในกระบวนการและเพิ่มศักยภาพให้เกษตรกรในการเข้าร่วมจัดการและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทานของตนเองมากขึ้น
- 2) ส่งเสริมการพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้ทำหน้าที่เป็นกลไกการจัดการธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกร เพื่อสนับสนุนกิจการจัดหาวัตถุดิบ/ปัจจัยการผลิต การใช้ทรัพยากรการผลิตร่วม การเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุน การควบคุมคุณภาพผลผลิตการรวบรวม การจัดการด้านตลาด การซื้อขาย และการกระจายหรือจัดส่งผลผลิตให้ถึงมือผู้ซื้อปลายทาง ตลอดจนร่วมมือระหว่างสถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในโซ่อุปทานเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรของผู้ประกอบการไทยตลอดโซ่อุปทาน

**กลยุทธ์ที่ 2** เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง ด้วยการ

- 1) สร้างความเป็นมืออาชีพด้านการจัดการโลจิสติกส์ให้กับภาคอุตสาหกรรมโดยการส่งเสริม "Best Practices" การใช้เครื่องมือประเมินและพัฒนาประสิทธิภาพ

การดำเนินงานทั้งในระดับองค์กรและระดับโซ่อุปทานสำหรับสถานประกอบการ ในแต่ละอุตสาหกรรมรายสาขาพัฒนาบุคลากรทั้งในด้านความรู้และทักษะทั้ง ระดับบริหารจัดการและระดับปฏิบัติการให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการพัฒนากระบวนการมาตรฐาน และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและ นวัตกรรมในการปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนการใช้บริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สาม (LSPs) ที่ได้มาตรฐานมืออาชีพ

- 2) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยธุรกิจโซ่อุปทานของสินค้า อุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงผู้บริโภคเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันร่วมกันตลอดโซ่อุปทานเช่นการรณรงค์ให้ประชาชนและผู้ประกอบการมีความตื่นตัวต่อการบังคับใช้ “พ.ร.บ.ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551” เพื่อให้เป็นแรงกระตุ้นกลับไปสู่ผู้ประกอบการผลิตทั้งปลายน้ำ กลางน้ำ และต้นน้ำให้มีความร่วมมือกันปรับปรุง และควบคุมคุณภาพสินค้าให้ดียิ่งขึ้นการส่งเสริม Best Practice Guidelines สำหรับการสร้างความร่วมมือในโซ่อุปทาน เพื่อผู้ประกอบการไทยจะได้เรียนรู้ และเข้าใจบทเรียนจากผู้ประกอบการอื่นและแนวปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานสากล
- 3) สนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ โซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยการสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคีใน โซ่อุปทาน
- 4) ส่งเสริมการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มี ประสิทธิภาพในสาขาบริการที่มีศักยภาพสูงโดยเฉพาะสาขาบริการท่องเที่ยว และบริการสุขภาพ เพื่อรองรับการเติบโตของนักท่องเที่ยวและการเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันและสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการสุขภาพได้มาตรฐาน ระดับโลก

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

ประเภทธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เมืองชายแดนที่มีการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นกลไกสำคัญทำให้การเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมีการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม (win-win) ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Inclusive Growth) ระหว่างกลุ่มประเทศใน GMS (Greater Mekong Subregion) และเอเชีย โดยมีกลยุทธ์หลัก 4 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน ประมาณ 30-50 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดน โดยพัฒนา กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในประเทศ เพื่อนบ้าน ได้แก่ ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคที่มีคุณภาพดี บริการโลจิสติกส์บริการสุขภาพ บริการฝึกอบรม และบริการการศึกษาขั้นสูง

**กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่าน ถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคน และสินค้าออกจากกัน เพื่อสร้างช่องทางการค้าที่ถูกกฎหมายบริเวณชายแดน กระตุ้น ให้เกิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางการค้าในโซ่อุปทานของภูมิภาคที่ยั่งยืน โดยอาศัยหลักการพื้นฐานความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ทำให้เกิดผลลัพธ์การพัฒนาที่ได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน (Co-prosperity) รวมทั้งจัดตั้ง "หน่วยงานส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์" ที่จุดผ่านแดน ทำ หน้าที่รวบรวมองค์ความรู้ จัดทำคู่มือส่งเสริมการค้าและระเบียบพิธีการและ กระบวนการค้าการขนส่งที่ด่านชายแดนกับแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม การเปิดด่านถาวรดังกล่าวจะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับความพร้อมของสถานการณ์ ในพื้นที่ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาด่านถาวรของประเทศเพื่อนบ้านให้ได้ มาตรฐานสากลเช่นเดียวกัน

**กลยุทธ์ที่ 3** สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของ ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ อาชีพ และยกระดับกำลังซื้อ ของประเทศเพื่อนบ้านและใช้ประโยชน์จากต้นทุนของโซ่อุปทานที่ลดลงเนื่องจาก ค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าและได้รับสิทธิประโยชน์ GSP



**กลยุทธ์ที่ 4** สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เพื่อขยายฐานการผลิตของไทย เข้าไปเป็นส่วนประกอบหลักของโซ่อุปทานของภูมิภาคและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปลายน้ำในประเทศ โดยภาครัฐเข้าไปมีบทบาทในการร่วมวางแผนการพัฒนาและจัดตั้งองค์กรร่วม (Consortium) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา และสนับสนุนภาคเอกชนไทยเป็นผู้ลงทุนหรือร่วมลงทุนในการผลิตหรือให้บริการในนิคมอุตสาหกรรมทวาย ในขณะที่เดียวกันเห็นควรสนับสนุนการพัฒนาบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงเส้นทางสู่ทวายอย่างเป็นขั้นตอนเพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มการลงทุนการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

**ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)**

**ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง**

โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้าความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยมีกลยุทธ์หลัก 4 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก โดยการพัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น การพัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางรางบริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุงประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แควรี่ให้เพียงพอกับความต้องการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ ตลอดจนการปรับปรุง

ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้าและการพัฒนาคนชั้นบรรทุกให้  
ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

**กลยุทธ์ที่ 2** ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และ  
พัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ด้วย  
การศึกษวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และ  
สนับสนุนการพัฒนาลำน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือ  
พัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและกำหนดอัตราค่าบริการ  
หน้าทำให้จูงใจให้เอกชนมาใช้บริการ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง  
ทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า  
ที่ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์

**กลยุทธ์ที่ 3** ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้า  
ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่าง  
ประเทศ ส่งเสริมแผนการลงทุนในระยะ 2 ระยะ 3 และ ปรับปรุงบริการอำนวยความสะดวก  
และธุรกิจให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ในบริเวณสนามบิน  
โดยเฉพาะบริการเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ให้มีกระบวนการที่ง่าย  
เป็นอัตโนมัติ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มที่แท้จริงให้กับธุรกิจ

**กลยุทธ์ที่ 4** ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรม  
บริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์  
(Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับ  
ความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ อาทิ การให้  
เอกชนเป็นผู้ลงทุนศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า ลานบรรจุ  
สินค้า การให้ผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและออกแบบการก่อสร้าง  
ท่าเรือหรือบริการอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบ  
การขนส่งที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน และส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมใน  
การจัดทำแผนเส้นทางสำรองการขนส่งสินค้ารองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจาก  
ปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในกรณีฉุกเฉิน

#### ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

โดยเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับโดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-Freight) ทั้งที่เกี่ยวกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการ ผ่านแดนกับระบบ NSW รวมถึงการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office Reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ ทั้ง G2G B2G และ B2B ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

**กลยุทธ์ที่ 2** ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกและมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

**กลยุทธ์ที่ 3** ผลักดันการออกกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกและการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

## ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

การขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าไปในตลาดที่มีศักยภาพ โดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

- กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล (International Certificates) เช่น การได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้น เพื่อพัฒนาความเป็นมืออาชีพให้กับบุคลากรและผู้ประกอบการธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2** สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อให้คำแนะนำนักลงทุน โดยส่งเสริมและพัฒนาบทบาทบุคลากรและหน่วยงานภาครัฐในต่างประเทศให้ทำหน้าที่เป็น Intelligence Unit เพื่อสนับสนุนข้อมูลด้านกฎหมาย จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อทำธุรกิจในประเทศนั้นๆ (Approved List) รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสถิติต่างๆที่จะเป็นประโยชน์ของการทำธุรกิจกับประเทศต่างๆ
- กลยุทธ์ที่ 3** ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) โดยการสร้างพันธมิตรทางการค้าระหว่าง LSPs ด้วยกัน และระหว่าง LSPs กับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก รวมทั้งจัดหาบริการสนับสนุนโดยเฉพาะบริการประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)

เพื่อสนับสนุนการสร้างความเป็นมืออาชีพโดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนระบบการเรียนการสอนแบบกรณีศึกษา สหกิจศึกษา และทวิภาคี รวมทั้งส่งเสริมงานวิจัยเชิงประยุกต์เพื่อการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

**กลยุทธ์ที่ 2** การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน เพื่อให้มีความรู้และทักษะในการดำเนินธุรกิจและการค้าที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของการค้าชายแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน

**กลยุทธ์ที่ 3** ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ โดยเฉพาะเร่งพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานและเส้นทางอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานระดับปฏิบัติการของสาขาโลจิสติกส์อื่นๆ เพื่อจูงใจให้แรงงานไหลเข้ามาทำงานในอาชีพนี้ และมีแรงจูงใจในการยกระดับการปฏิบัติงานให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีศักดิ์ศรีในอาชีพและคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดี

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

**กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง โดยให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ให้บริการหรือผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบและกลไกการให้บริการของภาครัฐมีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

**กลยุทธ์ที่ 2** สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity) ประกอบด้วย

- 1) จัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานภายใต้ สศช. ในฐานะหน่วยงานกลาง ที่ดูแลรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์และรับผิดชอบหลักในการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มหรือจัดตั้งกลุ่มวิชาชีพของภาคเอกชน เพื่อเป็นตัวแทนภาคเอกชนกลุ่มต่างๆ ให้เข้ามามีส่วนร่วมกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) สนับสนุนให้มีการถ่ายโอนภารกิจการนำและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศจากองค์กรภาครัฐไปสู่องค์กรภาคเอกชนใน 10 ปี โดยดำเนินการวางแผนและกำหนดแนวทางการถ่ายโอนภารกิจร่วมกับภาคเอกชนเพื่อให้แนวทางการพัฒนาสามารถตอบสนองความต้องการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนได้ทันกับสถานการณ์และอย่างมีประสิทธิภาพ

- 3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ ให้มีการแบ่งส่วนงานระดับนโยบาย การกำกับดูแล และการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออก พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว พัฒนากลไกบริหาร/จัดการที่ทำหน้าที่บูรณาการงานและแผนลงทุนที่คาบเกี่ยวหลายหน่วยงานเพื่อแก้ปัญหาการบริหารจัดการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น สถานีขนส่ง ไอซีดี เขตปลอดอากร เป็นต้น

### แนวทางในการแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่แผนปฏิบัติการ

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติจะให้ความสำคัญและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาดังกล่าว ด้วยการกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการ เพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการสนับสนุนพัฒนาขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนสามารถวัดผลการดำเนินการตามแผนและการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของแผนเป็นระยะ และสามารถปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องสำหรับการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไป ดังนี้



ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
<b>1. การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน</b>		
<b>1.1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน</b>		
ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/ ภาคเอกชน
1.1.2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง	กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงการคลัง/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/ ภาคเอกชน
<b>1.2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน</b>	กระทรวงการคลัง	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงการต่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงกลาโหม/ กระทรวงอุตสาหกรรม/
1.2.1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร		
1.2.2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน		
1.2.3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน		กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงสาธารณสุข/ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนวัตกรรม
1.2.4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย		สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนวัตกรรม

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
<b>2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า</b>		
<b>2.1 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์</b>	กระทรวงคมนาคม	กระทรวงการคลัง/ กระทรวง
2.1.1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก		อุตสาหกรรม/ กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงมหาดไทย/ ภาคเอกชน
2.1.2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนํ้าและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน		
2.1.3 การขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ		
2.1.4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา Freight Village & Logistics Park		
<b>2.2 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า</b>		
2.2.1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน	กระทรวงการคลัง	กระทรวงเทคโนโลยีและการสื่อสาร/ กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวง อุตสาหกรรม/ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวง คมนาคม/กระทรวง พลังงาน/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวง
2.2.2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW ที่มีประสิทธิภาพ		วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยี/ กระทรวง
2.2.3 ผลักดันการออกกฎหมาย		ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม/ กระทรวง สาธารณสุข/ กระทรวง วัฒนธรรม/ กระทรวงกลาโหม/ กระทรวงการ ต่างประเทศ/ กสทช./ภาคเอกชน

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
<b>2.3 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์</b>	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวง	กระทรวงการคลัง/ กระทรวงการ
2.3.1 ส่งเสริม Best practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล	อุตสาหกรรม	ต่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงเทคโนโลยี
2.3.2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน		และการสื่อสาร/ ภาคเอกชน
2.3.3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย		
<b>3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน</b>		
<b>3.1 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน</b>	กระทรวงแรงงาน/ กระทรวงศึกษาธิการ	กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงการ
3.1.1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม		ต่างประเทศ/ กระทรวงเทคโนโลยี
3.1.2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน		และการสื่อสาร/ สมาคมไทยโลจิสติกส์
3.1.3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์		และการผลิต/ สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย/ สภาหอการค้าแห่ง ประเทศไทย/สภา ผู้ส่งสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย
<b>3.2 พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์</b>	สศช.	สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย/ สภาหอการค้าแห่ง
3.2.1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) และระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงาน		ประเทศไทย/สภา ผู้ส่งสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย
3.2.2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for continuity)		

ภาคผนวก



## ภาคผนวก ก.

### ภาคผนวก ก. บทวิเคราะห์

#### 1. กรอบแนวคิดการจัดทำแผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2

##### 1.1 นิยาม

- 1.1.1 การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) ในวงวิชาการ คำจำกัดความของคำว่า โลจิสติกส์มีด้วยกันหลายระดับ แต่โดยทั่วไปเป็นคำนิยามในระดับธุรกิจ เน้นความหมายของคำว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หรือการบริหารการรับ-ส่ง และดูแลสินค้าและบริการเป็นสำคัญ โดยจำกัดความที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือนิยามของ Council of Logistics Management ซึ่งกล่าวว่า

*การบริหารจัดการโลจิสติกส์หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้ายการจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ*

สำหรับคำจำกัดความในระดับมหภาคของคำว่า ระบบโลจิสติกส์ (Macro Logistics System Framework) ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ให้คำนิยามไว้ในลักษณะขององค์ประกอบสำคัญของระบบโลจิสติกส์ในกรอบการพัฒนาของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers)

- 1.1.2 การบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เนื่องด้วยบริบทการเปิดเสรีทางการค้าและกระจายกิจกรรมการผลิตของธุรกิจต่างๆ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคซึ่งธุรกิจไทยกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ต้องอาศัยความได้เปรียบในการ

แข่งขันของธุรกิจไม่เพียงมาจากการเพิ่มผลิตภาพภายในบริษัทของตนเอง แต่ยังรวมถึง การสร้างความสัมพันธ์ในรูปแบบความร่วมมือกับผู้เล่นคนอื่นในโซ่อุปทานของตนเอง ด้วย จึงเป็นที่มาของการขยายขอบเขตความสำคัญของแนวคิดเรื่องการจัดการระบบ โลจิสติกส์ไปยังการบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดย หน่วยงาน Supply Chain Council ได้ให้นิยามไว้ว่า

*การจัดการโซ่อุปทาน หมายถึงการบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึง ความเกี่ยวเนื่อง หรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือแผนก ภายในองค์กรและคู่ค้าที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ใน โซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำส่งสินค้าหรือบริการตามความต้องการ ของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะเป็ใน เรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กร และคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ขจัดความล่าช้าในการทำธุรกรรม ต่างๆ รวมถึงการขจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผล มาจากระบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยอาจกล่าวได้ว่าเป็น การบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ป้อน เข้าโรงงานจนถึงปลายน้ำหรือมือผู้บริโภค*

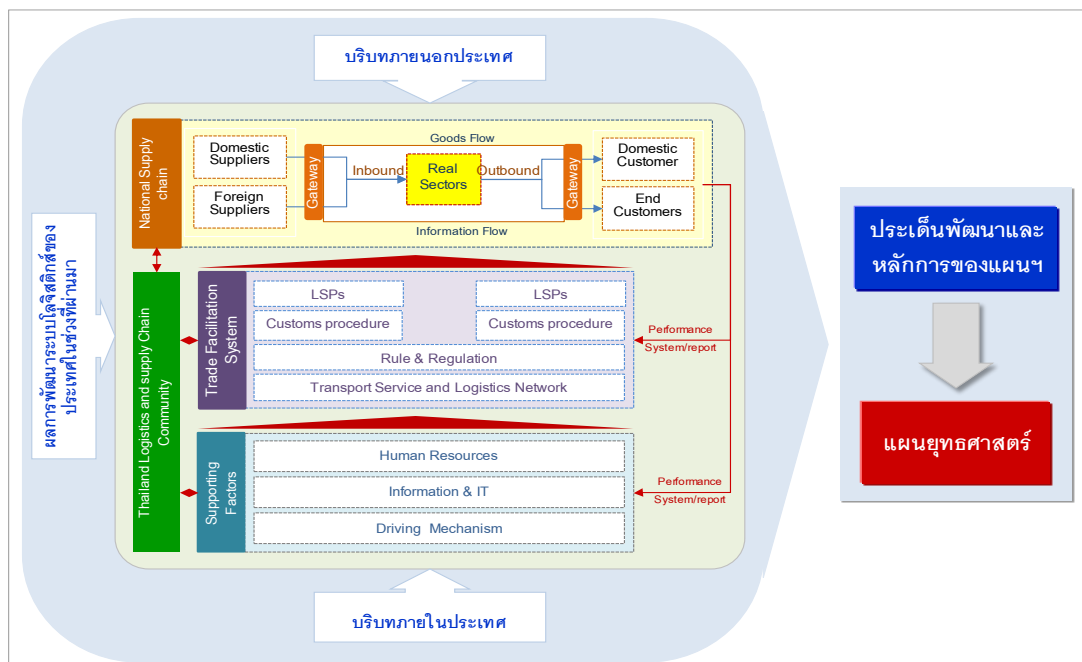
ทั้งนี้ ในปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการ จัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

- 1.1.3 ดังนั้น กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย จึงกำหนดให้ครอบคลุมไปถึงการพัฒนาโซ่อุปทานของประเทศทั้งส่วนที่อยู่ ภายในประเทศและเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยมีนิยามจากมุมมองของการขับเคลื่อน นโยบาย ดังนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาปัจจัยต่างๆ ทั้งที่เป็น โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ระบบการผลิต การบริการและธุรกิจของ ภาคเอกชน ข้อกำหนดเชิงองค์กร สถาบัน กฎหมายและระเบียบปฏิบัติ รวมทั้งกระบวนการให้บริการส่งเสริมและกำกับดูแลของหน่วยงาน ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนให้กระบวนการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ และการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการมีประสิทธิภาพ ตอบสนอง ความต้องการของลูกค้า สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในที่สุด

### กรอบแนวคิดการวิเคราะห์สถานการณ์

กรอบแนวคิดที่เป็นมุมมอง (Approach) สำหรับการวิเคราะห์สถานการณ์เพื่อการจัดทำ แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ มีลักษณะเป็นการวิเคราะห์ภารกิจผ่านประเด็นการพัฒนา (Issues based) มากกว่าการพิจารณาแยกเป็นรายสาขา ซึ่งจะทำให้มีการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบครบวงจรไปจนถึงลูกค้า ปลายทางและผลการให้บริการที่เป็นข้อมูลย้อนกลับมาสู่ระบบในภาพรวม รวมทั้งมีการพิจารณานำผลการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมา และการเปลี่ยนแปลงบริบททั้งภายในและภายนอก ประเทศที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Logistics and Supply Chain Community) ของประเทศไทย เพื่อกำหนดประเด็นการพัฒนาและหลักการของแผน ยุทธศาสตร์ฯ ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป





## 2 ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมา

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 โดยหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในประเด็นที่สำคัญ ดังนี้ (1) ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม (2) ระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตการค้าและบริการ (3) ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ และ (4) การสร้างปัจจัยสนับสนุนเพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

### 2.1 ระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมมีประสิทธิภาพดีขึ้น โดยมีประเด็นการพัฒนาที่พิจารณาได้จาก

**2.1.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มลดลงตามลำดับ** จากร้อยละ 17 ของ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศหรือ GDP ในปี 2550 ลดลงเป็นร้อยละ 14.7 ของ GDP ในปี 2554 (ที่มา สศช.) ในขณะที่ภาคธุรกิจไทยมีความตื่นตัวและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กร มีการดำเนินการจัดการสินค้าคงคลังและบริหารต้นทุนการขนส่งสินค้าภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ให้ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญ คือ เฉลี่ยร้อยละ 15.0 ทั้งมิติด้านต้นทุน เวลา และความสามารถในการตอบสนองลูกค้า (ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กพร.)

**2.1.2 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง** จากประมาณ 2.7 แสนล้านบาทในปี 2550 เป็น 3.1 แสนล้านบาท ในปี 2554 หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 3.0 ของ GDP และก่อให้เกิดการจ้างงานประมาณ 3.5 ล้านตำแหน่ง (ข้อมูลเฉลี่ยระหว่างปี 2543-2553 ที่มา สศช.)

**2.1.3 อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังพัฒนาค่อนข้างล่าช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย** จากดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกในปี 2555 พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ 38 (คะแนน 3.07 จากคะแนนเต็ม 5.00) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่อันดับที่ 1 (คะแนน 4.13) มาเลเซียอยู่อันดับที่ 29 (คะแนน 3.49) และเวียดนามอยู่อันดับที่ 53 (คะแนน 3.0) ทั้งนี้ มิติที่มีอันดับดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์น้อยกว่าประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ส่วนใหญ่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับ ‘บริการ’ ของทั้งภาครัฐและเอกชน (Service Level) ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ (1) พิธีการศุลกากร (2) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ภายในประเทศ (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และ  
(4) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า

ตารางเปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย ปี 2555

รายการ	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	จีน	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	อินเดีย	เวียดนาม
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	4.13	3.93	4.12	3.52	3.49	3.07	3.02	3.08	3.00
อันดับ	1	8	2	26	29	38	52	46	53
(1) พิจารณาคูคลอง	4.10	3.72	3.97	3.25	3.28	2.96	2.63	2.77	2.65
(2) โครงสร้างพื้นฐาน	4.15	4.11	4.12	3.61	3.43	3.08	2.80	2.87	2.68
(3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.99	3.61	4.18	3.46	3.40	3.21	2.97	2.98	3.14
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	4.07	3.97	4.08	3.47	3.45	2.98	3.14	3.14	2.68
(5) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	4.07	4.03	4.09	3.52	3.54	3.18	3.30	3.09	3.16
(6) ความตรงต่อเวลาของบริการ	4.39	4.21	4.28	3.80	3.86	3.63	3.30	3.58	3.64

ที่มา ธนาคารโลก

## 2.2 ระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต การค้า และบริการ

ในช่วงที่ผ่านมา ภาคอุตสาหกรรมสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรได้มากขึ้นและสร้างผลกระทบในวงกว้าง อย่างไรก็ตาม ภาคเกษตรยังขาดองค์ความรู้ด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสำหรับสินค้าเกษตร ทำให้เกิดความสูญเสียในระบบและมีต้นทุนสูง รวมทั้งเกษตรกรยังดำเนินการและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานได้น้อย ขณะที่ขาดระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุน และอำนวยความสะดวกให้กับภาคการค้าและบริการซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการค้าชายแดนการท่องเที่ยว และบริการสุขภาพ ดังนี้

**2.2.1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคเกษตร: ยังดำเนินการได้จำกัด และเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานได้น้อย** แม้ว่าภาคการเกษตรและเกษตรอุตสาหกรรม (Agro-based Sector) ของไทยมีบทบาทต่อเศรษฐกิจสูง ทั้งสัดส่วนการจ้างงานสูงกว่าร้อยละ 40 และมูลค่าการส่งออกที่เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 13 ต่อปี (ในช่วงปี 2550-2554) แต่ความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มและการเติบโตของภาคเกษตรยังคงอ่อนแอและเติบโตน้อย สะท้อนจากตัวเลข GDP ของภาคเกษตรที่ขยายตัวเฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 2 ต่อปีในช่วง 2550-2554 เนื่องจากมีสาเหตุสำคัญ ดังนี้

- (1) **เกษตรกรส่วนใหญ่ยังขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจและทักษะที่เพียงพอสำหรับการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในฟาร์มให้มีประสิทธิภาพ ทำให้มีภาระต้นทุนและความเสียหายของผลผลิตมากกว่าที่ควรจะเป็น คิดเป็นสัดส่วนความสูญเสียในภาคเกษตรกว่าร้อยละ 30 ของผลผลิตทั้งหมด (ที่มา วช./สกว.)** อีกทั้งโครงการอบรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจดังกล่าวให้กับเกษตรกรยังอยู่ในวงจำกัด เนื่องจากกิจกรรมส่งเสริมของภาครัฐส่วนใหญ่เน้นเรื่องการเพิ่มผลิตภาพของกระบวนการผลิตมากกว่าการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยการลงทุนของรัฐที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ของภาคเกษตร โดยเฉพาะในภูมิภาคเกือบทั้งหมดมักเป็นการก่อสร้างและปรับปรุงถนนที่เป็นเส้นทางขนส่งผลผลิตเกษตรจากแหล่งผลิตเชื่อมโยงกับเส้นทางหลัก ให้สามารถเชื่อมต่อไปสู่ตลาดค้าส่งหรือผู้ซื้อปลายทาง
- (2) **การจำกัดบทบาทของตนเองอยู่เฉพาะในขั้นตอนการผลิตทำให้เกษตรกรไทยสามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้เฉลี่ยเพียงร้อยละ 25 ของมูลค่าเพิ่มทั้งหมดในโซ่คุณค่า (Value chain) เนื่องจากเกษตรกรส่วนใหญ่ขาดทักษะและองค์ความรู้ในเชิงธุรกิจเพื่อจัดการกิจกรรมต่อเนื่องในโซ่คุณค่า ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการผลิต (Inbound Logistics) คือ การวางแผนจัดหาวัตถุดิบ/ปัจจัยการผลิตจนถึงขั้นตอนการเก็บเกี่ยว รวบรวม และกระจายสินค้าจนถึงลูกค้าปลายทาง (Outbound Logistics) ซึ่งปัจจุบันผู้ค้าปลีกหรือผู้ส่งออกเป็นผู้ควบคุมและจัดการรับผลผลิตจากเกษตรกรโดยตรงและจัดจำหน่ายเอง จึงทำให้มูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรที่อยู่ในขั้นตอนเหล่านี้ไม่ตกอยู่กับมือของเกษตรกร รวมถึงกิจกรรมการควบคุมและรับรองคุณภาพให้สม่ำเสมอทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพตามมาตรฐานอาหารปลอดภัยที่ต้องใช้องค์ความรู้และเทคนิคขั้นสูง ซึ่งหากเกษตรกรดำเนินการโดยลำพังจะมีภาระด้านต้นทุนที่สูงจนไม่เกิดแรงจูงใจในการดำเนินการ ในขณะที่หากมีการรวมตัวดำเนินการจะสามารถประหยัดการลงทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าได้อีกและมีความยั่งยืนมากกว่า**

2.2.2 **การปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม: มีการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรเพิ่มมากขึ้นแต่การสร้างความร่วมมือในโซ่คุณค่ายังเกิดขึ้นน้อย จึงยังมีความจำเป็นต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อ**

สร้างผลกระทบในวงกว้าง โดยผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาสรุปได้ดังนี้ (ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กพร.)

- (1) ช่วยให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการให้คำปรึกษาเชิงลึกกว่า 600 ราย เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรอย่างเป็นระบบ มีการจัดการข้อมูลและใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการโลจิสติกส์ เช่น Barcode, RFID, ERP เป็นต้น สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ในสถานประกอบการโดยเฉพาะอย่างยิ่งต้นทุนการถือสินค้าคงคลังได้เฉลี่ยประมาณ ร้อยละ 18 คิดเป็นมูลค่าประมาณ 3,300 ล้านบาท (ข้อมูล ณ ปี 2550 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังของภาคอุตสาหกรรมมีมูลค่าประมาณ 257,000 ล้านบาท หรือเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 3 ของ GDP)
- (2) นำร่องการใช้ระบบ “การจัดการรถขนส่งสินค้าและการขนส่งเที่ยวกลับ” (Backhaul) ด้วยการจัดทำระบบเชื่อมโยงข้อมูลรถเที่ยวเปล่าและคำขอใช้ข้อมูลรถเที่ยวเปล่า โดยในระยะเริ่มต้นมีสมาชิก 70 ราย ในกรุงเทพมหานคร ภาคเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถลดระยะทางการวิ่งเที่ยวเปล่าได้มากกว่า 1,000 กิโลเมตร ภายใน 1 เดือน และจะขยายสู่ภาคใต้และภูมิภาคอื่นๆ ต่อไป
- (3) ตัวอย่างผลสำเร็จของการดำเนินงาน อาทิ บริษัท โกลด์สตาร์ เมทัล จำกัด ผู้เข้าร่วมโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ ดำเนินการพัฒนาใน 2 กิจกรรม ได้แก่ 1) การลดต้นทุนการจัดเก็บวัตถุดิบคงคลังด้วยการบริหารจัดการซัพพลายเออร์ภายในประเทศในการส่งมอบวัตถุดิบ ทำให้สามารถลดวัตถุดิบคงคลังเหลือ 300 ตันซึ่งเพียงพอกับการใช้ในกระบวนการผลิต 7 วัน และประหยัดพื้นที่เก็บกองร้อยละ 43 คิดเป็นมูลค่ารวม 17.7 ล้านบาท 2) การลดสินค้าคงคลังและลดต้นทุนนำเข้าวัตถุดิบด้วยการลดสินค้าคงคลังนำเข้าจากต่างประเทศ จาก 2 ครั้งต่อเดือนเป็น 4 ครั้งต่อเดือน หลังจากคำนวณดอกเบี้ยที่ลดลงกับค่าธรรมเนียมศุลกากรที่เพิ่มขึ้น สรุปว่าสามารถลดค่าใช้จ่ายได้ 18,316 บาทต่อเดือน และสามารถลดพื้นที่จัดเก็บสินค้าคงคลัง ค่าใช้จ่ายพนักงาน รวมทั้งลดปริมาณการจัดเก็บสินค้าคงคลัง โดยการพัฒนาทั้ง 2 กิจกรรมดังกล่าว สามารถลดต้นทุนเป็นเงินกว่า 20 ล้านบาทต่อปี

- (4) ความร่วมมือในระดับโซ่อุปทานตั้งแต่ปลายน้ำถึงต้นน้ำยังไม่มีผลสำเร็จเป็นรูปธรรม ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการพยายามกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในระดับโซ่อุปทาน ทั้งโดยการจัดอบรมพนักงานและผู้ประกอบการในการจัดการในระดับโซ่อุปทาน การสร้างมาตรฐานต่างๆทั้งที่เกี่ยวกับข้อมูลและอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งการสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการภายในโซ่อุปทานได้ มีโอกาสสร้างความสัมพันธ์เชิงธุรกิจด้วยกัน แต่ยังไม่เห็นผลสัมฤทธิ์ที่ชัดเจนที่แสดงให้เห็นถึงการสร้างความมีประสิทธิภาพร่วมกันในระดับโซ่อุปทาน ดังนั้นจึงต้องมีการเพิ่มมาตรการเพื่อกระตุ้นให้เกิดความร่วมมืออย่างแท้จริงและอย่างมีความรับผิดชอบต่อการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคซึ่งเป็นข้อต่อสุดท้ายของโซ่อุปทานนั้นๆ

### 2.2.3 ระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนภาคการค้าและบริการ : ยังมีข้อจำกัดโดยเฉพาะการค้าชายแดนและบริการท่องเที่ยว แต่เริ่มแสดงให้เห็นศักยภาพในสาขาบริการสุขภาพ

- (1) การค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนไม่ได้รับการออกแบบให้มีการใช้งานที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการใช้บริการในปัจจุบัน ทำให้เกิดความแออัด คับคั่ง และการจราจรติดขัดเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าและการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะบริเวณด่านที่มีศักยภาพสูงในอนาคตที่จะพัฒนาเป็นประตูการค้าเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เช่น ด้านแม่สอด ด้านหนองคาย ด้านอรัญประเทศ ด้านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์ เป็นต้น (ที่มา สนข. กระทรวงคมนาคม) นอกจากนี้ ปริมาณการค้าบริเวณชายแดนกว่าครึ่งอยู่นอกระบบทำให้ยากต่อการกำกับดูแลและเป็นอุปสรรคต่อการขยายการลงทุนของนักธุรกิจในวงกว้าง
- (2) ระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนบริการท่องเที่ยวมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องแต่ยังไม่เพียงพอ ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวคือ การปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญในแต่ละจังหวัดและเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด การจัดทำป้ายบอกทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว และการจัดทำสื่อเพื่อให้ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวหรือบริการคมนาคม

เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและจากต่างประเทศมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นทุกปี ระบบบริการต่างๆเหล่านี้ ยังไม่เพียงพอทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ โดยมีประเด็นที่มีข้อเสนอแนะจากนักท่องเที่ยวมากที่สุด (ที่มา จากการลงสำรวจพื้นที่และสอบถามจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศ) คือ ความแออัดและมาตรฐานการบริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และทำอากาศยานภูมิภาคในเมืองท่องเที่ยว ซึ่งเห็นว่าควรมีการปรับปรุงมาตรฐานด้านคุณภาพในเรื่องความสะอาด การบริการ และความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะที่จะอำนวยความสะดวกการเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ทั้งภายในเขตเมืองและระหว่างเมือง รวมถึงการมีข้อมูลที่ดีเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว ณ แหล่งท่องเที่ยว

- (3) การริเริ่มปรับปรุงระบบจัดการโลจิสติกส์ในโรงพยาบาลและโซ่อุปทานของยา เวชภัณฑ์และเครื่องมือแพทย์ ซึ่งมีมูลค่าการตลาดสูงถึง 600,000 ล้านบาทต่อปี ช่วยยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการสุขภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับธุรกิจบริการสุขภาพของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ โดยในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา พบว่า มีโอกาสลดค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพเฉพาะที่เกิดจากการใช้ยาและเวชภัณฑ์ลงประมาณ 15,000 - 31,000 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 10-25 ต่อปี (ที่มา โครงการมหาวิทยาลัยวิจัยแห่งชาติ มหาวิทยาลัยมหิดล และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าหากมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานของระบบบริการสุขภาพอย่างจริงจังและต่อเนื่อง อุตสาหกรรมสาขาบริการสุขภาพของประเทศไทยจะมีโอกาสและศักยภาพสูงมากในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเข้าสู่ประเทศ ทั้งในแง่ของการลดต้นทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มรายได้จากการให้บริการสุขภาพรวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมบริการแวดล้อมอื่นๆ เช่นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (3PL/4PL) โรงแรม อาหาร ท่องเที่ยว เป็นต้น

**2.3 ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า** ในช่วงที่ผ่านมา การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ ประตูการค้า (Gateway) รวมทั้งสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) สรุปได้ดังนี้

**2.3.1 การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์** พบว่าโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งมีความครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า

ภายในประเทศ และระหว่างประเทศได้มากขึ้น นอกจากนี้การสนับสนุนโครงการลงทุน เพื่อสร้างความเชื่อมโยงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านได้ปรากฏผลเป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยเฉพาะในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ที่มีการผลักดันโครงการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวระเบียง เศรษฐกิจ เชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆของไทย โดยสรุปสถานภาพการพัฒนาระบบขนส่ง ทางบก (การขนส่งทางถนนและทางราง) การขนส่งทางน้ำ (การขนส่งทางน้ำชายฝั่งและ ลำน้ำ) การขนส่งทางอากาศ และระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ดังนี้

**(1) ถนน: ยังเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก**

(1.1) ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเป็นหลักและมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วน ค่อนข้างน้อย คือจากร้อยละ 83 ในปี 2550 เป็นร้อยละ 82 ในปี 2554 เนื่องจากมีข้อจำกัดของการพัฒนารูปแบบการขนส่งทางเลือกอื่นๆ อาทิ ระบบรางและบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงบริการเรือชายฝั่งที่ หน่วยงานรัฐไม่สามารถผลักดันให้เห็นผลเป็นรูปธรรมมากนักในช่วง 5 ปีที่ ผ่านมา (ที่มา กระทรวงคมนาคม)

**(1.2) ประเด็นปัญหาสำคัญที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ได้แก่**

- **ปัญหาการจราจรแออัด ณ บริเวณพื้นที่รอบประตูการค้าหลัก** โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังและพื้นที่บริเวณชล มีสภาพถนนที่ชำรุด เสื่อมสภาพ ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบบริหารจัดการ บริเวณที่ทำเรือและด่านชายแดนที่มีประสิทธิภาพ เช่น ถนนรอบพื้นที่ ไอซีดีลาดกระบัง บริเวณประตูทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง ด่านการค้า บริเวณชายแดน โดยเฉพาะด่านสะเดาประสบปัญหาการจราจรแออัด อย่างรุนแรง
- **เส้นทางถนนเชื่อมไปสู่ประตูการค้าและด่านชายแดนที่สำคัญ** มีการใช้งานเต็มขีดความสามารถ เสื่อมสภาพ และไม่สามารถ ให้รถบรรทุกวิ่งผ่านได้ตลอดเวลา เช่น เส้นทางหมายเลข 24 ช่วงบุรีรัมย์ (ประโคนชัย-นางรอง)-สุรินทร์-ศรีสะเกษ เป็นถนน 2 เลน แต่มีปริมาณการขนส่งสินค้าค่อนข้างมาก ทำให้รถติดยาวเป็น ระยะทาง 4-5 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางหลักบางช่วงผ่านจังหวัด กาญจนบุรี และบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเมยช่วงแม่สอด-เมียวดี



ห้ามรถบรรทุกผ่านและขึ้นสะพาน ก่อให้เกิดความไม่สะดวกต่อการขนส่งสินค้า เป็นต้น

- ความปลอดภัยและอุบัติเหตุบนถนนยังปรากฏให้เห็นเป็นระยะๆ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในภาพรวมโดยรายงานการพัฒนามนุษย์ (Human Development Report) ของ UNDP พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็น 1 ใน 3 สาเหตุหลักที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตมากที่สุดและจากสถิติคืออุบัติเหตุจากรถบรรทุกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่าในปี 2552 ก่อให้เกิดความสูญเสียประมาณ 2 แสนล้านบาท โดยร้อยละ 6 เป็นอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกขนาดใหญ่ (6 ล้อ 10 ล้อ) กว่า 5,000 ราย หรือ 14 รายต่อวัน สาเหตุมาจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่ากำหนดและผู้ขับขี่หลับใน

## (2) ระบบราง: ยังมีการเปลี่ยนมาใช้บ่อยและมีแนวโน้มลดลง

(2.1) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางอยู่ในปริมาณต่ำเพียงร้อยละ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วที่มีสัดส่วนการใช้การขนส่งระบบรางอยู่ระหว่างร้อยละ 5 ถึง 15 โดยสินค้าปัจจุบันที่มีการขนส่งทางรางสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์ บีโตร์เหลี่ยม ซีเมนต์ ในขณะที่สินค้าที่มีน้ำหนักมากชนิดอื่นๆ อาทิ ข้าว ยางพารา ปุ๋ย หรือ เหล็ก มีการขนส่งในระบบรางเล็กน้อย

### (2.2) ประเด็นปัญหาสำคัญ ได้แก่

- ความล่าช้าของการปรับปรุงระบบบริหารจัดการภายในของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำให้ไม่สามารถพัฒนาระบบขนส่งทางรางได้ตามแผนงาน ส่งผลให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการปรับปรุงคุณภาพของโครงข่าย และความไม่เพียงพอของหัวรถจักร แคร่บรรทุก และเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง เมื่อประกอบกับการให้บริการที่ไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดเวลาที่แน่นอน สม่่าเสมอ จนเป็นที่เชื่อถือได้ของภาคธุรกิจทำให้ที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าทางรางไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร เพราะความไม่แน่นอนในเรื่องเวลาการจัดส่งทำให้ภาคเอกชนไม่สามารถบริหารจัดการการขนส่งสินค้าได้



- ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงประตูการค้าที่ยังใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตสำคัญในภาพรวมยังมีปัญหาทั้งในด้านสภาพและขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โดยเฉพาะกรณีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างไอซีดี ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักถึงร้อยละ 73 ขณะที่ใช้การขนส่งทางรถไฟเพียงร้อยละ 27 แม้ว่ารถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบังจะเปิดให้บริการ แต่ความถี่ในการเดินรถมีเพียง 30 ขบวนต่อวัน เนื่องจาก รฟท. มีปัญหาขาดแคลนหัวรถจักรที่มีความพร้อมในการให้บริการที่เพียงพอกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางราง จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการให้บริการผู้โดยสารเป็นลำดับแรกก่อน ประกอบกับการยกตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังใช้ระยะเวลาในการดำเนินการค่อนข้างนาน เนื่องจากผู้ประกอบการทำเทียบเรือจะให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการประสิทธิภาพของตู้สินค้าหน้าท่าก่อน

(3) ทางน้ำชายฝั่ง: ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งและต้นทุนค่าบริการไม่จูงใจเพียงพอ

- (3.1) ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงปี 2553-2555 จาก 1.65 แสนตู้ใน ปี 2553 เพิ่มขึ้นเป็น 2.26 แสนตู้ใน ปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 3 แสนตู้ใน ปี 2555 สาเหตุสำคัญคือ ปัญหาน้ำท่วมครั้งใหญ่ที่ผ่านมาทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าทางบกได้ บริษัทต่างๆ จึงหันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำเป็นทางเลือกและเป็นเส้นทางขนส่งสนับสนุนมากขึ้น ดังนั้น การขนส่งทางเรือชายฝั่งจึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเลือกการขนส่งไปยังบริเวณท่าเรือแหลมฉบังในกรณีฉุกเฉิน
- (3.2) ภาคเอกชนมีความพยายามในการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีผู้ให้บริการเรือชายฝั่งไม่มากนัก อาทิ SC Group NYS แมกกลองโลจิสติกส์ และ BMT Pacific LTD โดยสัดส่วนของปริมาณตู้สินค้าที่ใช้บริการเรือ

ชายฝั่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาและสมุทรปราการ (ร้อยละ 75) รองลงมาคือ ท่าเรือสุราษฎร์ธานี (ร้อยละ 22) ท่าเรือซีพีในแม่น้ำป่าสัก (ร้อยละ 2) และท่าเรือในแม่น้ำแม่กลอง (ร้อยละ 1) ซึ่งผู้ประกอบการเรือชายฝั่งได้มีการพัฒนาเรือขนส่งลำเลียงติดเครื่องยนต์ (Motor Barge) ในการขนถ่ายลำเลียงสินค้าและตู้สินค้าภายในประเทศ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือลำน้ำเพื่อความสะดวกรวดเร็วและยังสามารถลดค่าใช้จ่ายเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางรถบรรทุก (โดย motor barge สามารถบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตได้มากถึง 90 ตู้ และใช้เวลาเดินทางระหว่างท่าเพียงเที่ยวละ 6 ชั่วโมง ที่มา BMT Pacific LTD) ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์ความเห็นจากผู้ให้บริการเรือชายฝั่งพบว่า หากสามารถผลักดันการขนส่งตู้สินค้าจำนวน 700,000 ตู้ ใ้ย้ายไปใช้บริการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง จะส่งผลให้ปริมาณรถหัวลากที่วิ่งบนถนนและเข้าท่าเรือแหลมฉบังลดลงร้อยละ 5-10 ช่วยประหยัดการใช้น้ำมัน และค่าซ่อมบำรุงถนนลดมลภาวะ และเพิ่มการจ้างงานในกิจการท่าเรือได้อย่างมีนัยสำคัญ

(3.3) **ประเด็นปัญหาสำคัญ** ที่ทำให้การเปลี่ยนรูปแบบมาใช้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่งขยายตัวค่อนข้างช้า ได้แก่

- **การขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งรองรับเป็นการเฉพาะและขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง** เป็นผลเนื่องจากเงื่อนไขการให้สัมปทานท่าเรือ A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันความสามารถในการให้บริการเรือชายฝั่งมีเพียงร้อยละ 50 เติมนเรือได้ประมาณ 2-3 รอบต่อสัปดาห์ และไม่สามารถทำรอบได้มากขึ้นเนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งเพื่อรองรับเป็นการเฉพาะ หากสามารถแก้ปัญหาให้เรือทำรอบได้เพิ่มขึ้นเป็น 4-5 รอบต่อสัปดาห์ คาดว่าจะช่วยให้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้นถึง 400,000-500,000 ตู้ต่อปี ในปี 2556 (ตัวเลขประมาณการไม่รวมตู้สินค้าที่มาจากสุราษฎร์ธานี ประจวบคีรีขันธ์ สงขลา และมาบตาพุด ที่มา บริษัท NYS)
- **โครงสร้างต้นทุนค่าบริการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มขึ้น** เนื่องจากลักษณะการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีความแตกต่างจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบังในอัตราเดียวกันบวกส่วนเพิ่มค่า

ภาระขนย้ายตู้สินค้าบริเวณท่าที่มีอัตราสูงกว่ารูปแบบอื่น ส่งผลให้ผู้ส่งออกหรือผู้ใช้บริการเรือชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น จึงไม่สามารถแข่งขันกับทางเลือกการขนส่งแบบอื่นได้ ทั้งนี้ ปัจจุบันค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือชายฝั่งสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟถึง 1,705 บาท/ตู้ 20 ฟุต และ 2,035 บาท/ตู้ 40 ฟุต (ข้อมูล ณ ธันวาคม 2555 ที่มา บริษัทNYS)

**(4) ทางลำนํ้าในประเทศ: มีความต้องการใช้เพิ่มมากขึ้นแต่มีข้อจำกัดหลายประการ**

(4.1) สัดส่วนการขนส่งทางแม่นํ้าอยู่ที่ร้อยละ 9.3 ในปี 2554 โดยเส้นทางลำนํ้าที่สำคัญ ได้แก่ แม่นํ้าเจ้าพระยา แม่นํ้าป่าสัก แม่นํ้าแม่กลอง แม่นํ้าท่าจีน และแม่นํ้าบางปะกง ซึ่งกว่าร้อยละ 99 ของการขนส่งสินค้าทางลำนํ้าทั้งหมดอยู่บนแม่นํ้าเจ้าพระยา (ระยะการเดินทางเรือ 170 กิโลเมตร) และแม่นํ้าป่าสัก (ระยะการเดินทางเรือ 47 กิโลเมตร) โดยมีสินค้า 3 อันดับแรกที่ขนส่งทางลำนํ้า ได้แก่ หิน ดิน ททราย (ร้อยละ 28) ซีเมนต์ (ร้อยละ 21) และถ่านหิน (ร้อยละ 18) โดยมีท่าเรือลำนํ้าของภาคเอกชนที่สำคัญ 2 แห่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**(4.2) ประเด็นปัญหาสำคัญ ได้แก่**

- **ความคับคั่งของท่าเรือ** พื้นที่ที่มีปริมาณสินค้าเข้า-ออก สูงสุด 5 ลำดับแรก ได้แก่ (1) อ.นครหลวง (2) อ.ป่าโมก (3) อ.ท่าเรือ (4) อ.บางไทร และ (5) จ.ปทุมธานี โดยในบางจุดมีเรือจอดซ้อนกัน 2 ลำ ทั้งสองฝั่ง แม่นํ้า ส่วนหนึ่งเนื่องจากมีทุ่นจอดเรือไม่เพียงพอ ซึ่งปัจจุบันยังขาดกลไกการจัดระเบียบการจอดเรืออย่างเหมาะสมเพื่อบริหารจัดการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพและลดระยะเวลาการจอดเรือให้สั้นลง ซึ่งในบางช่วงเวลาทำให้เกิดความไม่สะดวกและเสียเวลาในการสัญจรของเรือบรรทุกสินค้า
- **อุปสรรคการเดินทางเรือจากร่องนํ้าตื้นเขิน** เช่น แม่นํ้าเจ้าพระยา มีร่องนํ้าตื้นเขิน (ระดับนํ้าในฤดูแล้งเพียง 1.75 เมตร) และมีหัวรอใต้นํ้าในบริเวณ อ.ป่าโมก จ. อ่างทอง ไปจนถึง จ. นครสวรรค์ การเดินทางเรือสินค้าจึงทำได้ถึง อ.ป่าโมก จ. อ่างทอง เท่านั้น ส่วนแม่นํ้าป่าสักมีร่องนํ้าตื้นเขินบริเวณประตูนํ้าพระรามหกที่รอยต่อ อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา กับอ.เสาไห้ จ.สระบุรี (ระดับนํ้าในฤดูแล้งเพียง 3.00 เมตร) ทำให้การเดินทางเรือสินค้าทำได้ถึง อ.ท่าเรือ จ.อยุธยาเท่านั้น

- **ความสูงของสะพาน** สะพานหลายแห่งมีช่องลอดใต้สะพานสูงน้อยกว่าความสูงของเรือเบา (7 เมตร) จึงต้องถ่วงน้ำหนักเพื่อให้สามารถลอดใต้สะพานได้ โดยเฉพาะในฤดูน้ำหลากทำให้ใช้เวลาการขนส่งมากขึ้น

(5) **ทางอากาศ: บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ**

(5.1) ปี 2551 สนามบินสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ช่วยให้ผู้ประกอบการลดต้นทุนส่งออกโดยการใช้สิทธิประโยชน์ในพื้นที่เขตปลอดอากร แต่ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาปรากฏว่าการประกอบกิจกรรมและการขนส่งสินค้าในเขต CFZ ที่สนามบินสุวรรณภูมิยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็มศักยภาพ โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าในปัจจุบันอยู่ที่ 1.2 ล้านตันต่อปี จากศักยภาพการขนส่งสินค้า 3 ล้านตันต่อปี (และสามารถขยายได้สูงสุด 6.4 ล้านตันต่อปี) เนื่องจากยังขาดการวางบทบาท ขั้นตอนอำนวยความสะดวกและมาตรการส่งเสริมของ CFZ เพื่อให้มีผู้ประกอบการเข้ามาใช้ประโยชน์จากพื้นที่บริเวณ CFZ ในสนามบินสุวรรณภูมิได้อย่างแท้จริง

(5.2) **ข้อจำกัดของสนามบินสุวรรณภูมิเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว** สภาพปัญหาส่วนใหญ่ของการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันของประเทศไทยเป็นปัญหาด้านประสิทธิภาพการให้บริการที่ท่าอากาศยานเป็นหลัก โดยปัญหาความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิถือเป็นปัญหาเร่งด่วน โดยในปี 2554 มีปริมาณผู้โดยสารผ่านสนามบินประมาณ 47.9 ล้านคน ขณะที่สนามบินสุวรรณภูมิได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพียง 45 ล้านคนต่อปี ทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารในหลายประการ เช่น ความล่าช้าในขั้นตอนตรวจคนเข้าเมือง ความล่าช้าของการลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร ทางวิ่งที่มีอยู่เพียงสองทางวิ่ง จำกัดปริมาณจราจรทางอากาศ และพื้นที่ของสถานีผู้โดยสารไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

(6) **การผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจาก**

- (6.1) ทิศทางการพัฒนาของระบบการขนส่งแต่ละรูปแบบยังคงแยกส่วน ขึ้นอยู่กับเป้าหมายของหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยไม่มีการมองปัญหาหรือวางแผนเชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ขาดการวางแผนหลักเพื่อเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่างๆ ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้สอดประสานรับช่วงการขนส่งระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนขาดรูปแบบในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจ (Business Model) เพื่อใช้ประโยชน์สูงสุดจากโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเป็นระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- (6.2) สิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อของการให้บริการระหว่างรูปแบบการขนส่งยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีดีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าโมก นครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) รวมทั้งยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนเพื่อจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น อีกทั้งการคิดอัตราค่าบริการขนส่งในปัจจุบันทำให้การขนส่งทางเลือกเพื่อประหยัดพลังงานไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้
- (7) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานทางเลือก (Fuel Shift) มีความคืบหน้าไปแล้วอย่างเห็นได้ชัด แต่ยังไม่เพียงพอกับความต้องการของภาคธุรกิจและประชาชน ผู้ใช้บริการโดยสามารถผลักดันให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุกแบบ NGV เพิ่มขึ้นจาก 148 คันในปี 2549 เป็น 14,836 คันในปี 2554 แต่นับว่ายังเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างต่ำเพียงร้อยละ 8.16 ของทั้งหมดเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถบรรทุกที่ใช้พลังงานประเภทอื่นๆ รวมทั้งการลงทุนในสถานี NGV ยังไม่เพียงพอบนเส้นทางหลักทั่วประเทศ

### 2.3.2 ระบบอำนวยความสะดวก ณ ประตูการค้า (Gateway)

ในปี 2556 ธนาคารโลกจัดให้ประเทศไทยมีระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trading across border) ที่มีประสิทธิภาพเป็นอันดับที่ 20 ของโลกจาก 184 ประเทศ ซึ่งเป็นอันดับที่ดีขึ้นมา เมื่อเทียบกับปี 2551 ที่ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 50 เนื่องจากรลดจำนวนเอกสารที่จำเป็นสำหรับการส่งออกจาก 7 ฉบับเหลือ 5 ฉบับ ระยะเวลาสำหรับส่งออกจาก 17 วันเหลือ 14 วันและค่าใช้จ่ายจาก 615 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อตู้สินค้าเหลือ 585 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อตู้สินค้า อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในช่วง 5 ปี

ตารางข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของไทย ระหว่างปี 2550 – 2556

ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย (Trading across border)	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
<b>อันดับ</b>	108	50	10	12	12	20	20
1. เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการส่งออกสินค้า (จำนวน)	9	7	5	5	5	5	5
2. ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการส่งออก (วัน)	24	17	14	14	14	14	14
3. ค่าใช้จ่ายสำหรับการส่งออก (เหรียญสหรัฐต่อตู้สินค้า)	848	615	625	625	625	625	585
4. เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการนำเข้าสินค้า (จำนวน)	12	9	5	5	5	5	5
5. ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการนำเข้า (วัน)	22	14	13	13	13	13	13
6. ค่าใช้จ่ายสำหรับการนำเข้า (เหรียญสหรัฐต่อตู้สินค้า)	1,042	786	795	795	795	750	750

ที่มา ข้อมูล Trading across Borders ของธนาคารโลก 2013

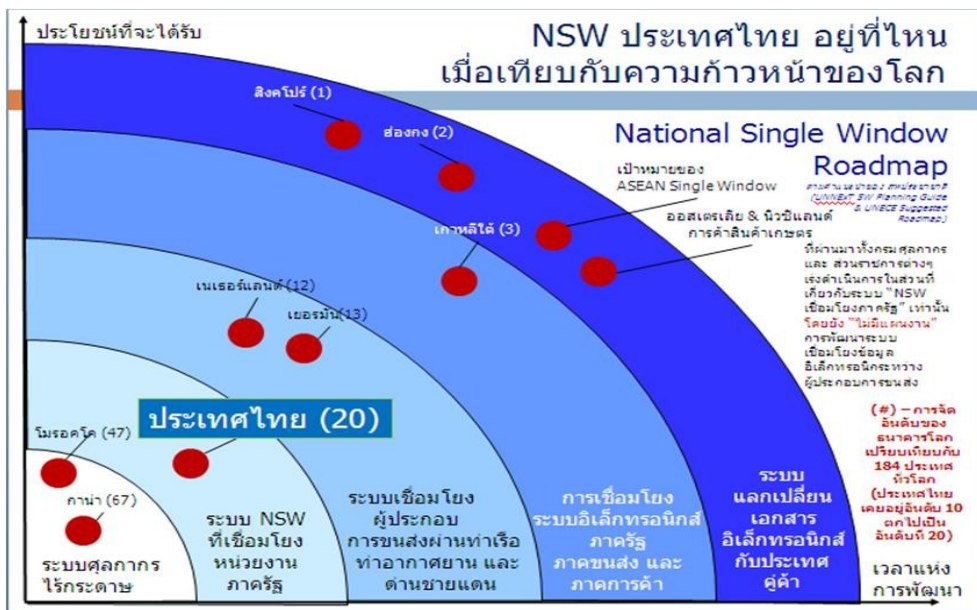
(2552-2556) ที่ผ่านมา พบว่าอันดับของประเทศไทยมีอันดับลดลงจากอันดับที่ 10 และ 12 ในปี 2552-2554 เป็นอันดับที่ 20 ในปี 2555-2556 แม้ว่าจะมีการปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกด้วยการพัฒนาระบบ NSW มาระยะหนึ่งแล้ว แต่ยังไม่สามารถบูรณาการระบบ NSW ให้ช่วยลดจำนวนเอกสารและค่าใช้จ่ายในกระบวนการนำเข้าและส่งออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ผลการดำเนินการและประเด็นปัญหาของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศในช่วงที่ผ่านมา สรุปได้ดังนี้

- (1) การพัฒนาระบบ NSW และระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกำกับซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้า-ส่งออกมีความซับซ้อนข้งมาก โดยมีหน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลอย่างเป็นทางการกับระบบ NSW แล้ว 11 หน่วยงาน มีหน่วยงานที่อยู่ระหว่างทดสอบระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW จำนวน 9 หน่วยงาน และอยู่ระหว่างดำเนินโครงการนำร่อง ASEAN Single Window เชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน และใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียนและปัจจุบันมีการส่งผ่านข้อมูลเฉลี่ยเดือนละ 6 ล้านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้นจากเฉลี่ยเดือนละ 4 ล้านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในปี 2551 (ที่มา กรมศุลกากร ข้อมูล ณ กันยายน 2555)
- (2) ประเด็นปัญหาสำคัญ ได้แก่

- การปรับปรุงระบบหรือกระบวนการภายในหน่วยงาน (Back-office Re-process) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีประสิทธิภาพมากนัก เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานราชการเพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนกระบวนการ (Reprocess) ให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์

ได้ประกอบกับขาดการผลักดันอย่างจริงจังจากระดับนโยบายหรือระดับบริหาร จึงกลายเป็นภารกิจที่มีลำดับความสำคัญต่ำ

- ที่ผ่านมา ได้มีการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ สนามบินสุวรรณภูมิ และด่านชายแดนที่สำคัญ ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (เช่น e-Gate, e-Toll, และ e-Customs และ One-Stop Service) อย่างไรก็ตาม การติดตั้งระบบดังกล่าวยังไม่บรรลุผลลัพธ์ตามที่วางแผนไว้ เพราะขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาและการบริหารการเปลี่ยนแปลง อีกทั้งยังขาดการบริหารจัดการระบบอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ จึงยังมีความแออัดบริเวณประตูการค้าหลักส่งผลให้ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยลดลงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ จากอันดับที่ 10 ในปี 2552 เป็นอันดับที่ 20 ของโลกในปี 2556 เนื่องจากประเทศอื่นๆ เช่น เกาหลีใต้ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์และประเทศในแถบสแกนดิเนเวียสามารถพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศได้รวดเร็วกว่า



ที่มา: ดร.สมนึก ศิริโต สถาบันไอโนวา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์: รายงานการศึกษาเสนอ UNESCAP 2012 - UN NEXT Single Window Planning and Implementation Guide.



- (3) เส้นทางการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศเพื่อการอำนวยความสะดวกที่ ประตุการค้าหลักยังไม่เชื่อมโยงไปถึงกิจกรรมที่ต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ที่เกี่ยวข้องในการ เคลื่อนย้ายสินค้าผ่านท่า (ท่าเรือและสนามบิน) ซึ่งครอบคลุมการทำธุรกรรม ระหว่าง B2G และ B2B แม้ว่าจะมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้ บริการที่ทำเรือ ได้แก่ e-Gate e-Toll และ e-customs และบริการ One Stop Service รวมทั้งแนวคิดการเปิดให้บริการด้าน 24 ชั่วโมง เมื่อเปรียบเทียบกับ ประเทศสิงคโปร์ที่มีความสามารถในการแข่งขันด้านการอำนวยความสะดวกทาง การค้าเป็นอันดับ 1 เนื่องจากที่ผ่านมารัฐบาลและส่วนราชการต่างๆ ที่ เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW ที่เชื่อมโยงระหว่างรัฐ (G2G) เท่านั้น ยังไม่มีแผนงานหรือแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW อย่างบูรณา การที่ชัดเจนและสามารถบรรลุเป้าหมายในการเชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window ในปี 2558

**2.3.3 การสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs)** แม้ว่าประเทศไทยจะมี จำนวน LSPs เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมทั้ง LSPs ไทยได้มีการเริ่มขยายบริการและตลาด ไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคมากขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงที่ผ่านมา ยกตัวอย่างผู้ให้บริการ LSPs ของไทยที่สามารถขยายบริการไปในภูมิภาค สร้างพันธมิตรธุรกิจ และตั้งสาขาใน ต่างประเทศเพิ่มขึ้น อาทิ บริษัท Overland Transport บริษัท SCG Logistics บริษัท V-serve และ บมจ. Thai Beverage แต่ระดับความสามารถในการแข่งขันของ LSPs ไทยไม่ได้เพิ่มขึ้นตาม

- (1) ที่ผ่านมามีการดำเนินการพัฒนา LSPs อย่างต่อเนื่องด้วยการให้ความรู้และ ฝึกอบรมแก่ผู้ประกอบการประมาณ 150 รายต่อปี สร้างเครือข่ายการให้บริการแบบ เบ็ดเสร็จในรูปแบบการร่วมมือเชิงพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการไทยด้วยกัน และ ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างประเทศ รวมทั้งให้ ความช่วยเหลือทางการเงิน/ให้สินเชื่อเพื่อเสริมสภาพคล่องกับธุรกิจ LSPs ที่เป็น SMEs จำนวน 5,000 ล้านบาท
- (2) ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่
- เมื่อเปรียบเทียบกับ LSPs ต่างชาติพบว่าศักยภาพและคุณภาพ ในการให้บริการของธุรกิจ LSPs ของไทยอยู่ในระดับจำกัดและเป็นการ



ให้บริการในกิจกรรมที่มีได้สร้างมูลค่าเพิ่มสูงนัก เช่น บริการขนส่งเพียงด้านเดียว เนื่องจากส่วนใหญ่เป็น SMEs ที่ขาดการรวมตัว ขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยจัดการระบบข้อมูลที่เป็นสากล และเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก ทำให้ลักษณะการให้บริการของผู้ประกอบการไทยไม่ครบวงจร (Integrated Logistics Service) และคาดว่าจะเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงเพิ่มมากขึ้นภายหลังการเปิดเสรีภาคบริการในสาขาขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้บริบทของ AEC ที่จะเริ่มตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไป

- ธุรกิจผู้ให้บริการขนส่งยังประสบปัญหาภาวะขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก ส่งผลให้มีจำนวนรถบรรทุกที่ต้องจอดทิ้งไว้อย่างน้อยร้อยละ 20 ของจำนวนรถทั้งหมด (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2555 ที่มาจากการสำรวจผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก) และทำรอบขนส่งสินค้าได้น้อยลงไม่ทันกับความต้องการของลูกค้า เนื่องจากบริษัทขาดคนขับรถบรรทุกที่อยู่ในสภาพพร้อมขับ

2.4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ได้แก่ ระบบข้อมูล กำลังคนด้านโลจิสติกส์ และกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สรุปสถานการณ์การพัฒนาแต่ละปัจจัยได้ดังนี้

2.4.1 ระบบข้อมูล มีความคืบหน้าในการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับประเทศ ราชอาณาจักรการผลิต และระดับสถานประกอบการ ตามลำดับ แต่ยังไม่เพียงพอต่อการนำไปใช้ประโยชน์ด้านการติดตามประเมินผลและยกระดับคุณภาพการบริการโลจิสติกส์ได้อย่างแท้จริง

- (1) ที่ผ่านมา สศช. ได้จัดทำตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP รายงานโลจิสติกส์ประเทศไทยเป็นประจำทุกปีตั้งแต่ปี 2551 จัดทำ Fact Sheet และรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ รวมถึงสำนักงานสถิติแห่งชาติที่ได้เริ่มจัดเก็บข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าของประเทศ (Commodity Flow) และสำรวจประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจการค้า ในระดับภาคการผลิตได้เริ่มจัดทำตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย และตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) ในปี 2553 เพื่อนำมาใช้ประเมินตนเองเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย (ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กพร.) รวมทั้งได้เผยแพร่องค์ความรู้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการระดับ SMEs ซึ่งทำให้เกิดความตื่นตัวในการพัฒนาระบบข้อมูลของตนเองมากขึ้นในระดับหนึ่ง

- (2) **ประเด็นปัญหาที่สำคัญ** ได้แก่ ข้อมูลยังมีไม่ครบถ้วนเพียงพอที่จะนำไปใช้ประโยชน์ในการติดตามประเมินผลประสิทธิภาพของบริการด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะบริการตามประตูการค้าที่สำคัญ และการรายงานผลไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก สศข. ขาดแคลนบุคลากรสำหรับพัฒนาระบบข้อมูลและตัวชี้วัด รวมทั้งดำเนินการติดตามประเมินผลอย่างใกล้ชิด

**2.4.2 กำลังคนด้านโลจิสติกส์** ในระยะที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐได้ฝึกอบรมและให้ความรู้แก่บุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในสถานประกอบการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยมีผู้ผ่านการฝึกอบรมแล้วเฉลี่ยกว่าปีละ 10,000 คน (ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาฝึกอบรมที่ได้รับการฝึกอบรมรวมกว่า 65,000 คน) มีการจัดประชุมและสัมมนาเฉลี่ยเดือนละ 20 ครั้ง แต่ในภาพรวมการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ยังมุ่งเน้นเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ และขาดความต่อเนื่องของการดำเนินงานในหน่วยงานรัฐหรือสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้อง โดยมีสถานภาพและปัญหาอุปสรรคในการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

- (1) มีจำนวนสถาบันการศึกษาที่เปิดให้มีการเรียนการสอนและอบรมสาขาวิชาด้านโลจิสติกส์ในระดับอาชีวและอุดมศึกษาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากเดิมในปี 2547 ที่มีเพียง 2 แห่ง ได้แก่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี สามารถเพิ่มเป็น 71 แห่ง และสถาบันอาชีวศึกษาจำนวน 32 แห่งในปี 2554 แต่คุณภาพของนักศึกษาที่จบมายังไม่ถึงระดับความคาดหวังของผู้ประกอบการ และนักศึกษาที่จบใหม่ส่วนใหญ่ยังต้องใช้เวลาทดลองงานนานกว่า 3-6 เดือน ก่อนที่จะสามารถทำงานได้จริง
- (2) **การดำเนินการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน** โดยสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษาได้ประกาศมาตรฐานหลักสูตรสาขาโลจิสติกส์มาตั้งแต่ปี 2552 แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ศึกษาใดเริ่มดำเนินการ นอกจากนี้กรมพัฒนาฝีมือแรงงานอยู่ระหว่างการจัดทำร่างมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติด้านโลจิสติกส์ จำนวน 4 สาขาอาชีพ ได้แก่ (1) ผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า (2) ผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง (3) นักบริหารการขนส่งสินค้าทางถนน และ (4) ผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน รวมทั้งได้จัดการประกวดแนวคิดด้าน green logistics ต่อเนื่องทุกปี ส่งเสริมหลักสูตรอบรมที่ได้มาตรฐานสากลจากต่างประเทศ เช่น CSCMP LQSP เป็นต้น สำหรับการริเริ่มส่งเสริมรูปแบบการเรียนแบบสหกิจศึกษา และจัดทำและใช้กรณีศึกษาเป็นเครื่องมือการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ซึ่งขณะนี้ยังขาดความต่อเนื่องในการผลักดันให้ดำเนินการได้ในทางปฏิบัติ

- (3) การพัฒนานักวิจัยและกำลังคนด้านวิชาการช่วงที่ผ่านมา ทำให้ประเทศไทยมีกำลังนักวิชาการและองค์ความรู้ที่เข้มแข็งเข้ามาสนับสนุนการจัดทำนโยบายและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม การเผยแพร่และประยุกต์ใช้ผลงานวิจัยเพื่อการนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจและเพื่อสนับสนุนการกำหนดนโยบายของภาครัฐยังอยู่ในวงจำกัด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- (4) ภาวะขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพและสามารถปฏิบัติงานได้จริง เช่น แรงงานที่มีความสามารถด้าน Freight forwarders/Customs brokers/Ship agents และผู้เชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบและขั้นตอนนำเข้าสินค้าไปในประเทศในอาเซียน รวมทั้งพนักงานขับรถบรรทุก เป็นต้น
  - (4.1) ในระดับกลาง ขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและตรงตามความต้องการของภาคธุรกิจ โดยเฉพาะกำลังคนที่มีความรู้ทักษะ มีคุณภาพ และมีความสามารถในการเป็นหัวหน้างาน และวางแผนอย่างเป็นระบบและอย่างมืออาชีพ
  - (4.2) ในระดับปฏิบัติการ ขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีจำนวนมากที่สุดในธุรกิจโลจิสติกส์ (ประมาณ 200,000 คน) แต่ขาดแคลนพนักงานขับรถเฉลี่ยร้อยละ 20 จากการสำรวจข้อมูลของผู้ประกอบการเอกชนพบว่า ปัจจุบันสัดส่วนพนักงานขับรถต่อรถบรรทุกอยู่ที่ 0.7 คนต่อคัน โดยมีสาเหตุสำคัญจากเส้นทางอาชีพของการเป็นพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่จูงใจให้เข้ามาทำงานและพัฒนาตนเอง รวมทั้งพนักงานขับรถบรรทุกมุ่งไปขับรถประเภทอื่นที่มีฐานะทางสังคม (Social Status) ไม่แตกต่างกันมากนักแต่มีความรับผิดชอบและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการถูกจับกุมน้อยกว่า เช่น รถตู้และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง (ที่มา จากการสัมภาษณ์ประธานสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกแห่งประเทศไทย)

2.4.3 กลไกการขับเคลื่อนแม้ว่าจะมีการกำหนดกลไกเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯสู่การปฏิบัติ ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ แต่ยังประสบปัญหาขาดการทำงานอย่างบูรณาการ

- (1) กลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ในปัจจุบัน ระดับนโยบายดำเนินการผ่านคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะอนุกรรมการ 3 คณะ ได้แก่ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบ

โลจิสติกส์อุตสาหกรรม คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร และ คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออก และโลจิสติกส์ ในขณะที่ระดับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้มีการจัดตั้งสำนักและกลุ่มงานเพื่อรับผิดชอบภารกิจด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะ อาทิ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ นอกจากนี้ ภาคเอกชนได้จัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนภารกิจงานด้านโลจิสติกส์ทั้งสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

(2) ปัญหาอุปสรรคสำคัญของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ดังนี้

- การขับเคลื่อนโครงการของหน่วยงานจากกระทรวง/กรมบางส่วนยังไม่บูรณาการกับแผนยุทธศาสตร์/แผนงานใหญ่ เนื่องจากขีดความสามารถที่จำกัดของหน่วยงานที่ทำหน้าที่บูรณาการหลักและกระบวนการพิจารณาอนุมัติงบประมาณที่แยกส่วนไม่มีลักษณะบูรณาการแผนงาน/โครงการ
- ขีดความสามารถในการติดตามและประเมินผลการดำเนินยุทธศาสตร์ยังมีข้อจำกัดในหลายมิติ ได้แก่ (1) กำลังบุคลากรในหน่วยงานติดตามประเมินผลกลาง (2) งบประมาณในการดำเนินงาน และ (3) เครื่องมือและระบบข้อมูลที่ใช้ในการติดตามประเมินผล ทำให้ไม่สามารถติดตามและประเมินผลผลิตและผลลัพธ์ของการพัฒนาได้อย่างเป็นระบบ ครบถ้วน และต่อเนื่อง จึงไม่สามารถให้ข้อมูลและจัดทำเป็นข้อเสนอเพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการต่างๆ โดยทันทีและต่อเนื่อง

### 3 การเปลี่ยนแปลงของบริบท

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทยในช่วงต่อไป นอกจากคำนึงถึงสถานภาพ ศักยภาพและปัญหาในปัจจุบัน ยังต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงของบริบทการพัฒนาที่เกิดขึ้นทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ทั้งในระดับโลก และระดับภูมิภาค ดังนี้

#### 3.1 บริบทภายในประเทศ

- 3.1.1 การหยุดชะงักของโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) จากปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศ สร้างความตระหนักให้ผู้ประกอบการไทยต้องคำนึงถึงแผนบริหารจัดการของธุรกิจและเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์ในกรณีฉุกเฉินมากขึ้น ในช่วง

4-5 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ประสบปัญหาการหยุดชะงักของธุรกิจทั้งด้านการผลิตและการนำส่งสินค้าหรือ Supply Chain Disruption หลายครั้งทั้งจากกรณีความขัดแย้งและความไม่สงบทางการเมือง การเกิดอุทกภัยครั้งร้ายแรงที่สุดในปี 2554 ส่งผลให้ภาครัฐและเอกชนไทยเกิดการเรียนรู้ในการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจ อาทิ กรณีที่หลายบริษัทในนิคมอุตสาหกรรมได้ก่อสร้างกำแพงกั้นน้ำสูงกว่า 5-7 เมตร และบางส่วนย้ายที่ตั้งโรงงานไปยังภาคตะวันออก (จ.ชลบุรี จ.ระยอง และ จ.ปราจีนบุรี) ในขณะเดียวกันภาคเอกชนมีความตื่นตัวในการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับความเสี่ยงจากสถานการณ์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น มีแนวคิดจัดทำแผนสำรองหรือ Contingency plan or scenario planning และการเตรียมเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์สำรองในกรณีฉุกเฉิน เช่น การใช้การขนส่งทางน้ำชายฝั่งแทนการขนส่งทางบก เป็นต้น

**3.1.2 ประเทศไทยมีการพัฒนาความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นในหลายมิติ สร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นในจังหวัดตามแนวชายแดนทุกภูมิภาค** เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศของไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย เป็นระยะทางตามแนวชายแดนรวม 5,640 กิโลเมตร และมีจังหวัดที่สามารถติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 30 จังหวัด โดยที่ผ่านมามีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ดังนี้

- (1) **ปริมาณการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา** มูลค่าการค้าชายแดนและปริมาณการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี 2554 สัดส่วนการส่งออกสินค้าผ่านการค้าชายแดนต่อการส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านสูงถึงร้อยละ 93 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวมกว่า 9 แสนล้านบาท และมีอัตราการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเฉลี่ยร้อยละ 16.9 ต่อปี ทั้งนี้ ประเทศไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับมาเลเซียสูงสุด (ร้อยละ 65) รองลงมาคือ สหภาพเมียนมาร์ (ร้อยละ 18) สปป. ลาว (ร้อยละ 11) และกัมพูชา (ร้อยละ 7) ซึ่งประเทศไทยมีดุลการค้าชายแดนเกินดุลกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศยกเว้น สหภาพเมียนมาร์ โดยมีมูลค่าการค้าชายแดนเกินดุลสุทธิรวม 1.95 แสนล้านบาท
- (2) **โครงข่ายเชื่อมโยงทางกายภาพเพิ่มขึ้น** ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและทางการเงินในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 4 แห่ง ได้แก่ 1) หนองคาย-เวียงจันทน์ 2) มุกดาหาร-สะหวันนะเขต 3) เชียงของ-ห้วยทราย และ 4) นครพนม-คำม่วน อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในช่วงเส้นทางที่ขาดหายไป (Missing links) หรือมีลักษณะเป็นคอขวด

(Bottlenecks) ทั้งทางถนนและรถไฟ อาทิ เส้นทางรถไฟสายอรัญประเทศ-ปอยเปต ระยะ 6 กิโลเมตร เส้นทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงกาญจนบุรี-ทวาย ระยะ 230 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ระยะ 9 กิโลเมตร และเส้นทางภูตู-ปากลาย ระยะ 28 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยสามารถขยายการให้บริการไปสู่ตลาดภูมิภาค

- (3) **ขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งบริเวณด่านพรมแดนเพิ่มขึ้น** โดยเริ่มมีการดำเนินการจัดระบบพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนทั้งขยายเพิ่มเติมพื้นที่และจัดตั้งด่านพรมแดนแห่งใหม่ในบริเวณที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจบริเวณชายแดนซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาทิ แผนการขยายพื้นที่ด่านสะเดา การเปิดจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ ณ อรัญประเทศ-ปอยเปต การก่อสร้างด่านบ้านประกอบ-คูเรียนบุหรง (รัฐเกดะห์) ด่านบูเก๊ะตา (สะพานมิตรภาพเชื่อม นราธิวาส-รัฐกลันตัน) และด่านตากใบ (แม่น้ำโกลก-ด่านตุมปัต รัฐกลันตัน) และเตรียมความพร้อมในการพัฒนาด่านบ้านฮวก จ.พะเยา – เมืองคอบ รวมทั้งผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านยกระดับด่านให้ทัดเทียมกับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านของ สปป.ลาว เช่น ด่านภูตู-ปากลาย และด่านบ้านฮวก - เมืองคอบ เป็นต้น บูรณาการการให้บริการของหน่วยงาน CIQ ไว้ภายในอาคารเดียวกันและจัดระบบขั้นตอนพิธีการผ่านแดนให้เป็นไปตามลำดับ ตลอดจนทำการทดลองแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างไทย-ลาว-เวียดนามตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน (CBTA) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านบนเส้นทาง EWEC เพื่ออนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าจากทั้ง 3 ประเทศ สามารถวิ่งผ่านพรมแดนของแต่ละประเทศได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

- 3.1.3 ภาคธุรกิจไทยมีความตื่นตัวสูงต่อแนวโน้มการเปิดตลาดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) แต่ยังมีข้อจำกัดด้านองค์ความรู้เชิงลึกในการเข้าถึงตลาดเหล่านั้น** การรณรงค์และสัมมนาเรื่อง AEC ที่ผ่านมามีทำให้ภาคธุรกิจไทยมองเห็นโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ จากการรวมตัวเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของประเทศในอาเซียน ซึ่งเอกชนหลายรายตื่นตัวและเตรียมความพร้อมธุรกิจของตนเองในระดับหนึ่ง ขณะที่หลายรายวางแผนที่จะขยายฐานธุรกิจออกไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม การขยายธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ AEC ดังกล่าวยังมีข้อจำกัดอยู่มาก เนื่องจากผู้ประกอบการไทยขาดองค์ความรู้และการเข้าถึงข้อมูลและความรู้ที่ทันสมัยเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจ ภาวะเปรียบเทียบและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนและการทำธุรกิจในแต่ละ

ประเทศ รวมทั้งแหล่งวัตถุดิบ ช่องทางการจัดจำหน่าย พฤติกรรมผู้บริโภค รสนิยม และ คู่แข่งในตลาดของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ไม่สามารถขยายฐานหรือสร้างความร่วมมือทางการค้ากับผู้ประกอบการของประเทศเพื่อนบ้านได้มากเท่าที่ควร

**3.1.4 ความรุนแรงของสถานการณ์ขาดแคลนแรงงานภายในประเทศและแนวโน้มค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้นในทุกสาขาของกิจกรรมโลจิสติกส์ผลักดันให้เกิดการโยกย้ายหน่วยธุรกิจการผลิตและบริการไปสู่พื้นที่ต่างจังหวัด พื้นที่ชายแดนหรือประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าถึงแรงงานได้สะดวก ในระดับปฏิบัติการ** แรงงานที่ขาดแคลนมากที่สุดคือ พนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งผู้ประกอบการบางรายต้องลดจำนวนเที่ยวขนเพราะขาดพนักงานขับรถ (สัดส่วนรถบรรทุกที่ไม่ได้ใช้งานเนื่องจากขาดแคลนพนักงานขับรถอยู่ที่ประมาณร้อยละ 20-30 ของปริมาณรถทั้งหมด) ขณะเดียวกันการปรับขึ้นค่าแรงเป็น 300 บาท เท่ากันทั่วประเทศอาจทำให้แนวโน้มขาดแคลนแรงงานระดับปฏิบัติการในเขตกรุงเทพและปริมณฑลหรือเมืองใหญ่มีความรุนแรงขึ้น เพราะคาดว่าจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานกลับถิ่นฐานในบางส่วนหนึ่ง และทำให้เกิดแรงกดดันให้สถานประกอบการปรับกระบวนการผลิตเพื่อลดกำลังคน และหาแนวทางโยกย้ายกิจกรรมการผลิต(Relocation) ไปสู่พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงแรงงานได้สะดวก ซึ่งอาจจะอยู่ในบริเวณต่างจังหวัดหรือในประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับระดับแรงงานฝีมือที่ทยอยเข้าสู่ตลาดแรงงานมักจะมีข้อร้องเรียนจากผู้ประกอบการว่านักศึกษาที่จบใหม่ขาดทักษะในการปฏิบัติงานในกิจกรรมหรือบริการด้านโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับสภาพธุรกิจจริง และ/หรือขาดแคลนพนักงานระดับมืออาชีพ

**3.1.5 การเติบโตของเมืองที่ไม่มีมีการวางแผนและการจัดการอย่างเป็นระบบเริ่มเป็นข้อจำกัดต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ** ปัจจุบันกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรทั่วโลกอาศัยในพื้นที่เมืองใหญ่ ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละ 60 ในปี 2573 (ที่มา Kyoto University) ประกอบกับการตระหนักถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของการขนส่งสินค้าในเขตเมืองที่เพิ่มขึ้นไปพร้อมกับความแออัดและความหนาแน่นของประชากร รวมถึงความต้องการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและการร่วมมือในการจราจรและโลจิสติกส์ที่ได้รับความสนใจเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีความจำเป็นต้องมีระบบขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น เพื่อให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างต่อเนื่องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน ดังนั้น หากขาดการวางแผนและจัดการอย่างเหมาะสม ก็จะเป็นอุปสรรคต่อการมีระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่เมืองใหญ่ (City logistics) ที่มีประสิทธิภาพในอนาคต



### 3.2 บริบทภายนอกประเทศ

การปรับตัวเข้าสู่เศรษฐกิจโลกแบบหลายศูนย์กลางในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้ภูมิภาคเอเชียทวีความสำคัญเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ อาทิ ฮองกง เกาหลี สิงคโปร์ ไต้หวัน และกลุ่มประเทศอาเซียน ที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมโลก โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่ ความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกันระหว่างผู้ประกอบการที่อยู่ในโซ่การผลิตภายในภูมิภาคเดียวกันและต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ขณะเดียวกันนโยบายการเปิดประเทศของจีน รัสเซีย พลวัตการขยายตัวของบราซิลและอินเดีย การเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลางในภูมิภาคเอเชียทำให้ตลาดเอเชียมีกำลังซื้อเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเกิดโอกาสทางเศรษฐกิจที่น่าลงทุนสำหรับธุรกิจไทย

**3.2.1 ศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกได้ย้ายจากตลาดเดิม (ยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น) ไปสู่ตลาดใหม่ (GMS จีน และเอเชีย)** เนื่องจากประเทศในเอเชียมีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น และมีกำลังซื้อของชนชั้นกลางเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่กลุ่มตลาดเดิมเผชิญภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ

- (1) การเปลี่ยนช่องทางเศรษฐกิจมายังประเทศในเอเชียซึ่งยังมีโอกาสขยายตัวของระบบเศรษฐกิจพร้อมกับกำลังซื้อของชนชั้นกลางอยู่มาก กลายเป็นโอกาสในการเข้าถึงตลาดการค้าใหม่ประเทศไทย ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา เกิดบ่อครั้งหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศของไทยกระจุกตัวในตลาดเอเชีย ได้แก่ อาเซียน จีน และญี่ปุ่น ขณะที่กว่าร้อยละ 30 เริ่มกระจายไปสู่ตลาดใหม่อื่นๆ เช่น ออสเตรเลีย แอฟริกาใต้ หรือกลุ่มประเทศอาหรับในตะวันออกกลาง เช่น ซาอุดีอาระเบีย และสหรัฐอเมริกาตะวันออกกลาง ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตรงข้ามกับสัดส่วนการค้าระหว่างไทยกับตลาดคู่ค้าดั้งเดิมอย่างสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป ที่มีสัดส่วนลดลงจากร้อยละ 35 ในปี 2545 เหลือประมาณร้อยละ 20 ในปี 2554
- (2) การรุกตลาดของประเทศมหาอำนาจเพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน โดยเฉพาะจีนพยายามเปิดพื้นที่เศรษฐกิจของตนเองด้านมณฑลยูนนานและกวางสีเชื่อมโยงออกสู่กลุ่มประเทศ GMS ผ่านทางบกทั้งรถไฟธรรมดา รถไฟความเร็วสูง และถนน รวมทั้งเส้นทางทางน้ำผ่านแม่น้ำโขง โดยให้การสนับสนุนทางการเงินแบบให้เปล่าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก รวมทั้งมีการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ในลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ส่วนญี่ปุ่นให้ความสนใจร่วมพัฒนาในกรอบความร่วมมือกลุ่มแม่น้ำโขง-ญี่ปุ่น (Mekong-Japan) รวมทั้งเข้ามาสนับสนุนการดำเนินโครงการพัฒนาขนาดใหญ่



ในสหภาพเมียนมาร์ เช่น โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา เป็นต้น สำหรับสหรัฐอเมริกาได้เสนอกรอบความร่วมมือระหว่างสหรัฐอเมริกาและประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนใต้ ซึ่งปรากฏการณ์ทั้งหมดนี้เป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นว่าศูนย์กลางกิจกรรมการลงทุนของโลกในอนาคตจะเกิดขึ้นในภูมิภาครอบข้างที่ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญ

- (3) **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงต่อไป** จึงจำเป็นต้องปรับทิศทางยุทธศาสตร์ให้เน้นความเชื่อมโยงเส้นทางไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคมากขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาเครือข่ายบริการและเส้นทางการค้า (Trade Lane) ให้ครอบคลุมไปสู่กลุ่มประเทศคู่ค้าใหม่ นอกเหนือจากตลาดอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียง และแอฟริกาใต้ เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการกระจายตัวของตลาดการค้าใหม่ของไทย

### 3.2.2 แนวโน้มเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านของไทยเติบโตในอัตราสูงและเป็นตลาดที่สินค้า

ไทยได้รับความนิยมเป็นอย่างดี เห็นได้จากคาดการณ์อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านตั้งแต่ปี 2550-2560 อยู่ในอัตราที่สูงประมาณร้อยละ 5-8 ต่อปี เทียบกับค่าเฉลี่ยของโลกที่อยู่ประมาณร้อยละ 1-2 ต่อปี (ที่มา IMF และ World Economic outlook April 2012) โดยคาดว่า สปป. ลาว จะมีอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจสูงสุดเฉลี่ยประมาณร้อยละ 5.7-8.4 ต่อปี (ประชากร 6.2 ล้านคน) รองลงมาได้แก่ กัมพูชา อยู่ที่ประมาณร้อยละ 6.0-7.7 ต่อปี (ประชากร 14.1 ล้านคน) มาเลเซีย อยู่ที่ประมาณร้อยละ 4.4-7.2 ต่อปี (ประชากร 28.4 ล้านคน) และเมียนมาร์ อยู่ที่ประมาณ 5.1-6.5 ต่อปี (ประชากร 47.9 ล้านคน) ในขณะเดียวกัน สินค้าไทยได้รับความนิยมจากกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะสินค้าจำพวกอุปโภคบริโภค เนื่องจากระยะทางที่ใกล้ในการขนส่ง คุณภาพของสินค้าที่ได้มาตรฐานเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าภายในประเทศ หรือสินค้าจากประเทศจีน ค่านิยมในการบริโภคของประชาชนซึ่งได้รับอิทธิพลผ่านทางสื่อและรายการโทรทัศน์ของไทย และจากประสบการณ์ของแรงงานต่างด้าวที่เคยเข้ามาทำงานในไทย จึงกลายเป็นโอกาสทางการตลาดขนาดใหญ่สำหรับธุรกิจของไทย

### 3.2.3 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อผลักดันให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแห่งใหม่ของภูมิภาคที่ทวายก่อให้เกิดโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างของโซ่อุปทานในภูมิภาค

- (1) การพัฒนาโครงการทวายเป็นฐานอุตสาหกรรมต้นน้ำ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเหล็ก และเหล็กกล้า น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ จะทำให้ผู้ประกอบการไทยได้รับประโยชน์ เพราะทำให้อุตสาหกรรมกลางน้ำ และปลายน้ำที่อยู่ในประเทศไทยสามารถเข้าถึง แหล่งวัตถุดิบที่อยู่ใกล้กว่าเดิม
- (2) ท่าเรือทวายจะช่วยเปิดเส้นทางการค้า (Trade lane) ไปยังตลาดฝั่งตะวันตกของ ประเทศไทยและอาเซียน ได้แก่ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่ง ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจมากยิ่งขึ้น ซึ่งผลการศึกษา ของญี่ปุ่นเบื้องต้น พบว่า การขนส่งระหว่างกวม. และเมืองเซินไน ประเทศอินเดีย เดิมผ่านสิงคโปร์ต้องใช้เวลาทั้งสิ้น 6 วัน หากมีท่าเรือทวายจะใช้เวลาลดลงเหลือ 3 วัน และการขนส่งระหว่าง กวม. กับยุโรปจะใช้เวลาลดลงประมาณ 7 วัน
- (3) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ตามแนวชายแดนฝั่งตะวันตก เพื่อสนับสนุนและรองรับ โครงการทวายฯ สามารถช่วยขยายความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนา อุตสาหกรรม การค้า การลงทุนตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเพิ่มการจ้างงาน จาก กิจกรรมที่ใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนของไทย และเป็นเครื่องมือในการสร้างความมั่นคงระดับพื้นที่ โดยมีจังหวัดกาญจนบุรีเป็นแกนหลัก ทั้งหมดนี้จะเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนไทยสามารถขยายบริการโลจิสติกส์ในภูมิภาคได้ ง่ายขึ้น
- (4) อย่างไรก็ตาม จากการคาดการณ์ของผู้เชี่ยวชาญทั้งที่เป็นนักวางแผน นักวิชาการจาก มหาวิทยาลัย และนักธุรกิจในสายปฏิบัติการต่างมีความเห็นตรงกันว่า แม้ว่าการ พัฒนาโครงการทวาย จะมีเงื่อนไขที่เหมาะสมแต่คาดว่าโครงการจะเสร็จสมบูรณ์และ สามารถเปิดดำเนินการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพจะใช้เวลา ประมาณ 5-10 ปี ดังนั้น จึงเป็นโอกาสสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาเส้นทาง เชื่อมโยงที่จำเป็นสำหรับการป้อนวัตถุดิบและวัสดุก่อสร้างเพื่อส่งเสริมการก่อสร้างที่ จะเกิดขึ้น

3.2.4 การลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) จะเป็นเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตที่สำคัญของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคซึ่ง จะเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายฐานภาคการค้าและบริการที่ ทันสมัยเข้ามาให้บริการกับลูกค้าและผู้บริโภคในประเทศเพื่อนบ้านที่มีกำลังซื้อสูงขึ้นได้ ในขณะที่ ทิศทางการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคจะมี

บริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจในหลายด้าน แต่มีทรัพยากรธรรมชาติและแรงงานราคาถูกกว่า เป็นจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันนโยบายของรัฐบาลในแต่ละประเทศก็ต้องการสร้างอาชีพ และเพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ชายแดนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชนโดยอาศัยโอกาสจากการค้ากับประเทศไทย ซึ่งทั้งหมดนี้ กลายเป็นเงื่อนไขทางการค้าที่รัฐบาลและผู้ประกอบการไทยต้องคำนึงถึง เพื่อกำหนด ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของการพัฒนาตนเองให้เหมาะสมจากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative advantage) ของแต่ละประเทศเพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกัน (Win-Win Situation) และลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มประเทศ ในลุ่มแม่น้ำโขงได้พร้อมกัน สำหรับประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการ โดยเฉพาะในสาขาโลจิสติกส์ บริการสุขภาพ ท่องเที่ยว และบริการการศึกษาชั้นสูง ขณะที่ ประเทศเพื่อนบ้านสามารถทำหน้าที่เป็นแหล่งผลิตอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากแรงงาน ราคาถูกและสิทธิประโยชน์ทางการค้าต่างๆ (GSP)



## ภาคผนวก ข.

ภาคผนวก ข. ดัชนีหลัก (Key performance indicators) ชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

เนื่องจากข้อจำกัดของข้อมูล การกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ จึงเน้นกำหนดดัชนีหลักที่สำคัญเพื่อเป็นการชี้แนะเบื้องต้น โดยในอนาคตจำเป็นต้องมีการพัฒนาตัวชี้วัดเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถวัดผลสำเร็จได้ครบทุกมิติที่สำคัญทั้งในระดับประเทศ สาขาเศรษฐกิจและระดับธุรกิจ โดยมีชุดตัวชี้วัดหลัก ดังนี้

ตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ

ตารางดัชนีชี้วัดความล้ำเลิศของแผนยุทธศาสตร์ฯ

ดัชนีชี้วัดความล้ำเลิศ	
ประเด็นความล้ำเลิศตามภารกิจ	สถานะปัจจุบัน (2556)
1 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม	<p>(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ร้อยละ 14.2 ปี 2555e</p> <p>(2) มูลค่าเพิ่มของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ 3.1 แสนล้านบาท ณ ปี 2554</p>
2 การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)	<p>(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของอุตสาหกรรมเป้าหมาย</p> <p>(2) ต้นทุนสินค้าคงคลังของอุตสาหกรรมเป้าหมาย</p>
3 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	<p>การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า</p> <p>(1) Trading Across Border Indicator อยู่อันดับ 20</p> <p>(2) ประสิทธิภาพการบริการและการกำกับของหน่วยงานภาครัฐที่ท่าเรือ และท่าอากาศยาน โดย Time Release Study (TRS) ของ WCO</p>
	<p>ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี 2560 ไม่เกินร้อยละ 12</p> <p>มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี 2560</p> <p>(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง)</p> <p>(2) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มขึ้น</p> <p>(3) มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น</p> <p>(4) มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด้านชายแดนในตลาดการค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น</p> <p>การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า</p> <p>(1) Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี</p> <p>(2) Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี</p> <p>(3) สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี 2559 และสามารถดำเนินการภายในปี 2560</p> <p>(4) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลัก และด่านการค้าชายแดน</p>

ประเด็นความสำคัญตามภารกิจ	สถานะปัจจุบัน (2556)	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ
	<p>การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์</p> <p>(1) สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ</p>	<p>ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย (2560)</p> <p>การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์</p> <p>(1) อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ณ ประสิทธิภาพหลัก เช่น ด้านผลการสะดวกและด้านคุณภาพการบริการ เป็นต้น</p> <p>(2) ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประสิทธิภาพหลักเพิ่มขึ้น</p> <p>(3) สัดส่วนการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10</p> <p>และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี 2560</p>
	<p>การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์</p> <p>(1) จำนวนผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย (ราย)</p>	<p>การพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์</p> <p>(1) จำนวนธุรกิจผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น</p> <p>(2) จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น (คุณภาพและมาตรฐานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดีขึ้น)</p>
<p>การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)</p>	<p>การพัฒนากำลังคน</p> <p>(1) จำนวนสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ และจำนวนนักศึกษาที่จบ (อุดมศึกษา/อาชีวศึกษา)</p> <p>(2) บุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับสากล</p> <p>(3) บุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ได้รับการฝึกอบรมระบบข้อมูล</p> <p>(1) ระดับประเทศ (ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP)</p> <p>(2) ระดับสาขาการผลิต (ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของอุตสาหกรรมเป้าหมาย)</p> <p>กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์</p> <p>(1) กบส. (คกก. 24 คน ผู้แทนภาคเอกชน 4 คน)</p> <p>(2) คณะอนุกรรมการภายใต้ กบส.</p> <p>(3) นัก/กลุ่มงานโลจิสติกส์ภายใต้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>การพัฒนากำลังคน</p> <p>(1) พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน</p> <p>(2) อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะในระดับหัวหน้างาน (Supervisor) และระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน</p> <p>(3) มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ</p> <p>มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน ระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง</p> <p>(1) มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยง</p> <p>เป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค</p> <p>(2) มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค</p> <p>องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์</p> <p>(1) มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต</p>

Strategic objectives ↓	I. Supply chain enhancement	II. Trade facilitation enhancement				III. Capacity building and Policy driving factors	
Logistics efficiency and responsiveness	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2. ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. พัฒนาศูนย์บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5. ส่งเสริมการค้าและขยายเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6. ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7. พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อการพัฒนาปรับปรุงตนเองและสร้างความรู้เชิงให้กับองค์กร/เครือข่าย ชุมชนและพันธมิตร</li> </ul>
Regional inclusive growth	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มขีดความสามารถและเชื่อมโยงการค้าของภาคขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางล่าน้ำและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริม Best practice และยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนการปรับปรุงการเชื่อมสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และนวัตกรรมบริการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและ (Strategic KPI) และระบบการติดตามและรายงานการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง</li> </ul>
Value creation	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย และธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมการดำเนินงานของภาคขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเอกสตราของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการส่งผ่านท่า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา (Business Consulting Unit) ในประเทศไทย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนให้มีการพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่าย ชุมชนและพันธมิตร</li> </ul>	
Value creation	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา Freight Village &amp; Logistics Park</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการจัดตั้งองค์การกับระบบ NSW (Business modal) ที่มีประสิทธิภาพ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและขยายเครือข่ายโลจิสติกส์ไทย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่าย ชุมชนและพันธมิตร</li> </ul>		

ข. แผนที่ความเชื่อมโยงของวัสดุอุปโภคบริโภค (End-means Mapping) หมายเหตุ: กลยุทธ์ที่ตอบสนอง Strategic Objectives ทั้ง 3 ด้าน



# ภาคผนวก ค.

ภาคผนวก ค. มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 กันยายน 2556

งานเลขานุการ ทปช.ภูมิไฉ	ย้ายมีลงนามเลขที่	๐๙๐๖๕	๑๑๖๕
สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐที่รับ	รับที่	๑๑๖๕	๑๑๖๕
เลขที่รับ ๒๐๙๘	วันที่	๗ ก.ย. ๒๕๕๖	๑๖ ก.ย. ๒๕๕๖
วันที่ ๗ ๓ ก.ย. ๒๕๕๖	เวลา		๑๖.๔๐

ที่ นร ๐๕๐๖/๒๕๕๖



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๓ กันยายน ๒๕๕๖

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๑๕๑ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ตามเอกสารแนบท้าย

สปอ.
รับที่ ๒๐๓๔
วันที่ ๑๖ ก.ย. ๒๕๕๖
เวลา ๑๕.๐๐๔

ตามที่ได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงอุตสาหกรรมได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ส่วนความเห็นของกระทรวงมหาดไทยได้ส่งมาภายหลังวันประชุมคณะรัฐมนตรี ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๖ ลงมติรับทราบและเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๖ ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรับความเห็น ข้อเสนอ และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และกระทรวงวัฒนธรรมไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้รองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศและผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

C

(นายศิริ เลิศธรรมเทวี)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน  
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี  
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙ [PS036/แนวมุกดา]  
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔ [www.cabinet.thai.gov.go.th](http://www.cabinet.thai.gov.go.th)



ตามเอกสารแนบท้าย

๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๐๗๐๔/๑๑๓๖  
ลงวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๖
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ด่วนที่สุด ที่ กษ ๑๓๐๔/๓๐๔๓  
ลงวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๕๖
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๓/๒๔๐  
ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๖
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ทส ๐๒๒๐.๒/๒๒๑๖  
ลงวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๖
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ด่วนที่สุด ที่ ทก ๐๑๐๐.๔/๘๗๐๙  
ลงวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๖
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๒๐๒/๔๘๘๙ ลงวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๖
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๒๑๕.๔/๓๓๒๑ ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๖
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงวัฒนธรรม ด่วนที่สุด ที่ วธ ๐๒๐๔/๒๓๓๙ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๖
๙. สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด่วนที่สุด วท (ปคร) ๐๒๑๑/๕๙๙๙  
ลงวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๕๖
๑๐. สำเนาหนังสือกระทรวงศึกษาธิการ ด่วนที่สุด ที่ ศธ ๐๒๑๘/๓๓๙๙ ลงวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๖
๑๑. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ด่วนที่สุด ที่ สธ ๐๒๐๕.๐๕.๑/๓๓๕๙ ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๖
๑๒. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๕๐๘/๔๒๖๔ ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๖
๑๓. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๒.๓/๑๑๒๖๑ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๖

<http://www.nesdb.go.th>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบฯ กรุงเทพฯ 10100