



แผนยุทธศาสตร์

การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ





“ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า
การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”





คำนำ

การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) ภายใต้กรอบภารกิจหลัก 3 ภารกิจ ได้แก่ (1) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (2) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน ซึ่งผลการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้ในระดับที่น่าพอใจ ส่งผลให้การพัฒนาในช่วงระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ในภาพรวมมีการปรับตัวดีขึ้น และเพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีความต่อเนื่อง จึงกำหนดให้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) เพื่อใช้เป็นกรอบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ.2552 ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน โดยจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ พร้อมนำความเห็น ข้อเสนอแนะต่างๆ มาประมวล วิเคราะห์ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความสมบูรณ์ สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และความต้องการของภาคธุรกิจ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ฉบับนี้ จัดทำขึ้นภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ที่มีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (1) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน (2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการดำเนินการลักษณะบูรณาการระหว่างหน่วยงาน และภาคีการพัฒนาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 สำนักงานฯ จึงจัดพิมพ์เอกสารฉบับนี้ขึ้น เพื่อการเผยแพร่และใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินงานในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้สำเร็จ และใช้ประโยชน์ได้ตามกรอบระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ฯ ต่อไป

สารบัญ

ส่วนที่ 1

บทนำ

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี
(พ.ศ.2560-2579) 10

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) 12

กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ระยะ 20 ปี 16

ส่วนที่ 2

แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)

ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศไทย 22

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการ
โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน
ภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม
ให้ได้มาตรฐาน 28

กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่
รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
(E-commerce) 29

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ (Logistics Service Providers:
LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ 30

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์
ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยง
อนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า 34

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW
ให้สมบูรณ์ 38

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการ
โลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ 38

กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรค
การค้าระหว่างประเทศ 39



ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์	42
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล	43
กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์	44
กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผล การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	45

ส่วนที่ 3 แนวทางการแปลง แผนยุทธศาสตร์ ไปสู่แผนปฏิบัติการ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน	49
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	50
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์	51



ส่วนที่ 4 ภาคผนวก

กรอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์	54
ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมา	57
บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอกและภายในประเทศ	65
ดัชนีหลักชี้วัดความสำเร็จ (Key performance indicators) ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)	74
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 15 สิงหาคม 2560	78



ส่วนที่ 1

บทนำ

- 10 ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี
(พ.ศ.2560-2579)
- 12 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12
(พ.ศ.2560-2564)
- 16 กรอบแนวทางการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี



**ด้านการสร้างโอกาส
ความเสมอภาคและ
เท่าเทียมกันทางสังคม**



**ด้านการสร้างการเติบโตบน
คุณภาพชีวิตที่เป็นมิตร
ต่อสิ่งแวดล้อม**



**ด้านการปรับสมดุล
และพัฒนาระบบ
การบริหารจัดการภาครัฐ**

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)
ได้ยึดกรอบทิศทางการพัฒนาระยะยาว ระยะกลาง
และนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อเป็นแนวทาง
ในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาที่มุ่งไปสู่
เป้าหมายร่วมของการพัฒนาประเทศ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)

เป็นกรอบทิศทางการบริหารประเทศในระยะยาว
มีเป้าหมายให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง
และยั่งยืน น้อมนำการพัฒนาตามปรัชญาของ
เศรษฐกิจพอเพียง ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ได้แก่



ด้านความมั่นคง



**ด้านการสร้าง
ความสามารถในการแข่งขัน**



**ด้านการพัฒนาและ
เสริมสร้างศักยภาพคน**

แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์
ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป้าหมายสำคัญ
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน
ที่มุ่งสู่อนาคตของประเทศปี 2579 ให้สัมฤทธิ์ผล
โดยยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม
สนับสนุนฐานอุตสาหกรรมเดิมและอุตสาหกรรม
อนาคตให้เป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ของประเทศ
พัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตร
ให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจ
บริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐาน
การบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียน
อย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐาน
การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนา
ศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐาน
สากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตร
กับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทย
เป็นศูนย์กลางการผลิตการค้า การบริการ และ
การลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน
เพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและ
เป็นประเทศที่พัฒนาภายในปี 2579

ความเชื่อมโยงกันของกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี

- การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ 
- ความมั่นคง 
- การสร้างการเติบโตบนคุณภาพที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 
- การสร้างความสามารถในการแข่งขัน 
- การสร้างโอกาส ความสามารถ และความเท่าเทียมกันทางสังคม 
- พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน 

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

- การเพิ่มประสิทธิภาพและธรรมาภิบาลในภาครัฐ 
- ความมั่นคง 
- การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน 
- การสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน 
- การสร้างความเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำในสังคม 
- การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ 

ยุทธศาสตร์เพิ่มเติม

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ 
- วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม 
- การพัฒนาภูมิภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ 
- ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา 

“พัฒนาระบบ
โลจิสติกส์อย่าง
มั่นคง มั่งคั่ง
และยั่งยืน”

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำขึ้นภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ การพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มี 10 ยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ 6 ยุทธศาสตร์และอีก 4 ยุทธศาสตร์ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์และกลไกสนับสนุน โดยสาระสำคัญการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศกำหนดไว้ใน ยุทธศาสตร์ที่ 7

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ รองรับการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้



เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยง ในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมการเข้าถึงบริการพื้นฐานและการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อขยายการทำธุรกิจในต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์อื่นๆ ที่สนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

แนวทางบูรณาการและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นอกจาก ยุทธศาสตร์ที่ 7 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์หลัก ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ยังมียุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีแนวทางสำคัญเพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนา ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนา ศักยภาพทุนมนุษย์

ส่งเสริมแรงงานให้มีความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพที่เป็นไปตามความต้องการของตลาดงาน พัฒนาศูนย์ฝึกอบรมแรงงานที่ได้มาตรฐาน พัฒนาระบบข้อมูลความต้องการและการผลิตกำลังคนที่สามารถนำไปใช้คาดประมาณความต้องการกำลังคนที่สอดคล้องกับทิศทางตลาดงานในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทาง เศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ มุ่งเน้นการสร้าง ความเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่าง ภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้า การลงทุน เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขัน ของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ส่งเสริมการลงทุนในภาคเกษตรกรรม ภาค อุตสาหกรรมและภาคบริการที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม และสนับสนุนมาตรการลดก๊าซ เรือนกระจกในภาคการขนส่งเพื่อส่งเสริมระบบ การคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม

ส่งเสริมการลงทุนวิจัยพัฒนากลุ่มเทคโนโลยี ที่ประเทศไทยสามารถพัฒนาได้เอง และกลุ่ม เทคโนโลยีแห่งอนาคตเพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่

พร้อมถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่ผู้ประกอบการเพื่อ สนับสนุนการเป็นผู้ประกอบการที่สามารถ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่ เศรษฐกิจ

กำหนดแนวทางพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่ เศรษฐกิจ ให้มีศักยภาพในการผลิตสินค้าและ บริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น พัฒนาระบบการขนส่ง หลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างภาคและ ระหว่างเมืองกับพื้นที่โดยรอบ พร้อมพัฒนาพื้นที่ เศรษฐกิจบริเวณชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อการพัฒนา

พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ตามกรอบความร่วมมือ ของอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งและระบบอำนวยความสะดวกในการขนส่ง สินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่รวดเร็ว เพื่อสามารถ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม



ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 7
การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
และระบบโลจิสติกส์



ยุทธศาสตร์ที่ 1
การเสริมสร้างและพัฒนา
ศักยภาพทุนมนุษย์



ยุทธศาสตร์ที่ 3
การสร้างการแข่งขันของเศรษฐกิจ
และแข่งขันได้อย่างยั่งยืน



แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12





ยุทธศาสตร์ที่ 4

การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน



ยุทธศาสตร์ที่ 8

การพัฒนาวิทยาศาสตร์
เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม



ยุทธศาสตร์ที่ 9

การพัฒนากฎมีภาค เมือง
และพื้นที่เศรษฐกิจ



ยุทธศาสตร์ที่ 10

ความร่วมมือระหว่างประเทศ
เพื่อการพัฒนา

กรอบแนวทาง
การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์
ระยะ 20 ปี



ระยะ

5 ปีแรก

วางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อน
การพัฒนาตามแผน
ยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของ
ประเทศไทย ฉบับที่ 3
(พ.ศ.2560-2564)

ระยะ

5-10 ปี

สู่การเป็นศูนย์กลางการค้า
ในอนุภูมิภาคและภูมิภาค



ระยะ

11-20 ปี

เป็นศูนย์กลางด้าน
การขนส่งและโลจิสติกส์
ของภูมิภาค มุ่งสู่
ความเป็นชาติการค้า
และการบริการ



กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี

ระยะ 5 ปีแรก

เป้าหมายการพัฒนา

- กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้ายกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน
- พัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
- พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

ระยะ 5 ปี ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) วางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาในชั้นรายละเอียดเพื่อนำไปสู่ทิศทางและเป้าหมายของยุทธศาสตร์ 20 ปี แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ (1) กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้ายกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (2) พัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และ (3) พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อเตรียมการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ต่อไป

ระยะ 5-10 ปี

เป้าหมายการพัฒนา

- เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้าในรูปแบบ E-commerce
- พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบ E-logistics
- ปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ
- พัฒนาผู้ประกอบการและแรงงานให้มีความรู้และทักษะ
- พัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

ระยะ 5-10 ปี ผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์พัฒนาสู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-logistics) อย่างสมบูรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุนและกิจกรรมโลจิสติกส์ ขจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เกิดความสมดุลในแนวทางการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างและระบบ (Hardware) อาทิ การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ การเงิน และศุลกากร ด้านปัจจัยสนับสนุน (Software) อาทิ การปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ การค้าและการลงทุน และด้านบุคลากร (Human Resources) อาทิ การพัฒนาผู้ประกอบการและแรงงานให้มีความรู้และทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนพัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

ระยะ

11-20 ปี

เป้าหมายการพัฒนา

- เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน
- เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และ
มีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ระบบโลจิสติกส์มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์
- พัฒนาประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้า
- ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถ
แข่งขันบนเวทีโลกได้

ระยะ 20 ปี ทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์
การพัฒนาประเทศ กำหนดให้ประเทศไทยพัฒนา
สู่การเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้
อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและ
โลจิสติกส์ของภูมิภาค ผลักดันประเทศไทย
สู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and
Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้า
เกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์
และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สอดคล้องกับ
ยุทธศาสตร์ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน
โดยมีกรอบทิศทางผลักดันการพัฒนาประเทศไทย
สู่ความเป็นชาติการค้าเป็นศูนย์กลางการค้า
ที่ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถ
แข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่า
ในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและ
การพัฒนานวัตกรรม

ทิศทางการพัฒนา ระยะ 20 ปี

ประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นประเทศ
รายได้สูงที่มีการกระจายรายได้
อย่างเป็นธรรม

เป็นศูนย์กลาง
ด้านการขนส่งและ
โลจิสติกส์ของ
ภูมิภาค ก้าวสู่
ความเป็นชาติ
การค้าและบริการ
(Trading and
Service Nation)



แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 22 | ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย | 33 | ยุทธศาสตร์ที่ 2
การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานและ
สิ่งอำนวยความสะดวก |
| 27 | ยุทธศาสตร์ที่ 1
การพัฒนาเพิ่มมูลค่า
ระบบห่วงโซ่อุปทาน | 41 | ยุทธศาสตร์ที่ 3
การพัฒนาปัจจัย
สนับสนุนด้านโลจิสติกส์ |

ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

VISION

Center Of Trade,
Service And
Investment Of Asean

OBJECTIVES

- Supply Chain Enhancement
- Trade Facilitation Enhancement
- Capacity Building And Policy Driving Factors

GOAL

- National Competitiveness
- Efficient Trade Facilitation
- World-Class Logistics Service Providers
- High Quality of Manpower

3 ยุทธศาสตร์ และ 11 กลยุทธ์

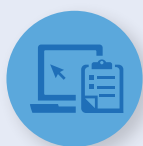
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่อุปทาน**
 - กลยุทธ์ที่ 1** ยกกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน
 - กลยุทธ์ที่ 2** เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
 - กลยุทธ์ที่ 3** พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก**
 - กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภาคและเป็นประตูการค้า
 - กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์
 - กลยุทธ์ที่ 3** พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
 - กลยุทธ์ที่ 4** เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์**
 - กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
 - กลยุทธ์ที่ 3** วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 4** ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ตัวชี้วัดความสำเร็จ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

*หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2559



ดัชนีความสามารถ
ในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์
(International LPI)
อันดับดีขึ้น จากเดิมอันดับที่ 45*



จำนวนธุรกรรมการให้บริการ
การนำเข้าและส่งออก
ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์
มีจำนวน **100%**



ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
(Trading Across Borders)
อันดับดีขึ้น จากเดิมอันดับที่ 56*



สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยต่อ
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)
ณ ราคาประจำปี ในปี 2564
เท่ากับ **12%**

สศช. ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ได้ดำเนินการประมวลกรอบแนวคิดทิศทางการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ และผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2555-2560) โดยสรุปในภาพรวมมีปัจจัยผลกระทบที่มีนัยสำคัญหลายประการส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการแปลงแผนฯสู่การปฏิบัติ อาทิ วิกฤตการณ์เมือง ความพร้อมของหน่วยงานในการพัฒนาเชิงบูรณาการทั้งด้านแผนงานและพื้นที่ การผลักดันแนวทางการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาและเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ในการนี้ สศช. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

วิสัยทัศน์

“ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”



วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์
- ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล
- พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบกำลังคน พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

เป้าหมาย

ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น

ตัวชี้วัด

- ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2563 (อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International LPI))
- ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้น ในปี 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Borders))
- ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP)
- จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564



ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่า ห่วงโซ่อุปทาน

28 กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับ
การบริหารจัดการ
โลจิสติกส์และ
ห่วงโซ่อุปทาน
ภาคเกษตรกรรมและ
ภาคอุตสาหกรรมให้ได้
มาตรฐาน

29 กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยง
การค้าสู่รูปแบบพาณิชย์
อิเล็กทรอนิกส์
(e-Commerce)

30 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนา
ศักยภาพผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ (Logistics
Service Providers:
LSPs) ให้สามารถ
แข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 1

การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคบริโภคได้ ประกอบด้วย



กลยุทธ์ที่ 1

ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

ภาคเกษตรกรรม

กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญตลอดห่วงโซ่อุปทาน เช่น ห่วงโซ่อุปทานข้าว ห่วงโซ่อุปทานมันสำปะหลัง ห่วงโซ่อุปทานอ้อย ห่วงโซ่อุปทานปาล์ม น้ำมัน ห่วงโซ่อุปทานผักและผลไม้ เป็นต้น ให้สามารถบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ สนับสนุนและพัฒนากระบวนการจัดการผลผลิตในฟาร์มเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานการเกษตร สร้างโซ่อุปทานให้แก่เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ ตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงมอบสินค้าเกษตรถึงผู้บริโภค (Logistics Management from Farm to Fork) เสริมสร้างศักยภาพของสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลัก ในการบริหารจัดการและเชื่อมโยงเครือข่ายระบบการผลิต การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้อง ปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชนหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่อุปทานการผลิต อาทิ การสร้างศูนย์รวบรวมคัดแยก ตกแต่งคุณภาพ แปรรูป บรรจุภัณฑ์และกระจายผลผลิตของชุมชน สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและเครื่องจักรสมัยใหม่ในกระบวนการผลิต กระบวนการเก็บเกี่ยว กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว และพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) เพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งกระบวนการ ลดต้นทุนตลอดห่วงโซ่อุปทานการผลิต และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ สนับสนุนเกษตรกร สถาบันเกษตรกร ใช้บรรจุภัณฑ์เพื่อลดการกระแทกหรือทำให้ผลิตภัณฑ์บอบช้ำเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร รวมทั้งการเตรียมแผนบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะมีผลกระทบต่อภาคการเกษตร

ภาคอุตสาหกรรม

ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนผู้ประกอบการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์บริหารจัดการ โลจิสติกส์ภายในองค์กร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Industries: SMIs) เพื่อให้ผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมความร่วมมือ การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เชิงดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดห่วงโซ่อุปทาน สร้างความเป็นมืออาชีพ การบริหารแก่อองค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่และเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่การจัดการโลจิสติกส์ การสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยง แหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิต การจัดการ โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) และส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับ กรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ นอกจากนี้ ในภาคบริการที่สำคัญ อาทิ ภาคบริการ ท่องเที่ยวโดยพัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยว สร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้า และบริการด้านการท่องเที่ยว สนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านข่าวสาร (Information Flow) และ ด้านการเงิน (Financial Flow) รวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยว ในการสร้างสรรค์กิจกรรมและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่สามารถตอบสนองต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



กลยุทธ์ที่ 2

เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce)

พัฒนาศักยภาพสถาบันการเกษตร ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ให้สามารถค้าขายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมืออาชีพ เพื่อขยายตลาด สร้างโอกาสทางธุรกิจ ส่งเสริมพัฒนาการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม สถาบันการเกษตร และสหกรณ์ภาคการเกษตร ในการปรับปรุงกระบวนการทางธุรกิจ การค้า การบริการ การเข้าถึงตลาดผู้บริโภค และยกระดับขีด ความสามารถในการแข่งขัน โดยสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ บ่มเพาะและเป็นที่ปรึกษาแก่ผู้ประกอบการให้สามารถค้าขายสินค้าออนไลน์อย่างครบวงจรทั้งแบบ

B2B B2C และ C2C จัดทำคู่มือสำหรับการค้าขายออนไลน์ ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ประกอบการสามารถเชื่อมโยงการค้าสู่ตลาดออนไลน์ (E-marketplace) ทั้งระดับประเทศและระดับโลก พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้าระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภคโดยตรงด้วยการเชื่อมโยงกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าออนไลน์ทั้งแบบผู้ให้บริการขนส่ง (E-delivery) และผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E-fulfillment) สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment) ลดเงื่อนไขหรือกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ ควรเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการเพื่อรองรับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์



กลยุทธ์ที่ 3

พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs)

ให้สามารถแข่งขันได้

ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล

ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันด้วยการยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เช่น การได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operator) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้น ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร เช่น การบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ การบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นต้น รวมถึงการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า

สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

โดยสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงินให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาค อาทิ ประเทศในกลุ่ม CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือ

ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย โดยการสร้างพันธมิตรการค้าระหว่างผู้ประกอบการ และระหว่างผู้ประกอบการไทยกับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศภูมิภาคอาเซียน

ผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจในประเทศนั้นๆ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสถิติต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ

ส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Logistics)

สนับสนุนความรู้แก่ผู้ประกอบการให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและความสำคัญของผลกระทบของการดำเนินการต่อสภาพสิ่งแวดล้อมของโลก ใช้กลไกทางภาษี และกฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจและลดภาระทางต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการไทย อาทิ สนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกในการขนส่งทางถนน สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) สู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ การจัดทำ Carbon Credit เพื่อป้องกันและควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) รวมไปถึงให้ความรู้ทางด้านการทำโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) สำหรับ Waste Management





ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะอาด

34 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
ด้านขนส่งและเครือข่าย
โลจิสติกส์ตามเส้นทาง
ยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยง
อนุภูมิภาคและ
เป็นประตูการค้า

38 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนา
กระบวนการโลจิสติกส์
ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

39 กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไข
อุปสรรคการค้า
ระหว่างประเทศ

38 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ
NSW ให้สมบูรณ์

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ประกอบด้วย



กลยุทธ์ที่ 1

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal)

เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ ได้แก่

ทางราง

พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ ก่อสร้างทางคู่บนเส้นทางการขนส่งที่หนาแน่น เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรถไฟสายรอง (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจ ด่านชายแดนสำคัญ และเขตอุตสาหกรรมเข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ และการพัฒนาระบบรางเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ตลอดจนเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกให้เพียงพอกับความต้องการ และเพิ่มบทบาทภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น

ทางน้ำ

ใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันศึกษาแนวทางการบริหารจัดการ การส่งเสริมการตลาด การพัฒนาด้านอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่ สนับสนุนการใช้อุปกรณ์ยกขนที่ทันสมัยในท่าเรือสำคัญเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปให้สนับสนุนการขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศ และเป็นท่าเรือสนับสนุน (Feeder Port) ให้กับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง การพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่า และสร้าง โครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือ การขนส่งทางรางและทางถนน การเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่าง ท่าเรือภายในประเทศและต่างประเทศ ยกกระดับมาตรฐานการให้บริการของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาค รวมทั้งเตรียมความพร้อมของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออก สินค้าของกลุ่มประเทศ CLMV เพื่อช่วยสนับสนุนโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ อาทิ โครงการ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)

ทางอากาศ

ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเภ ตามแผนแม่บท ขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อม รับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

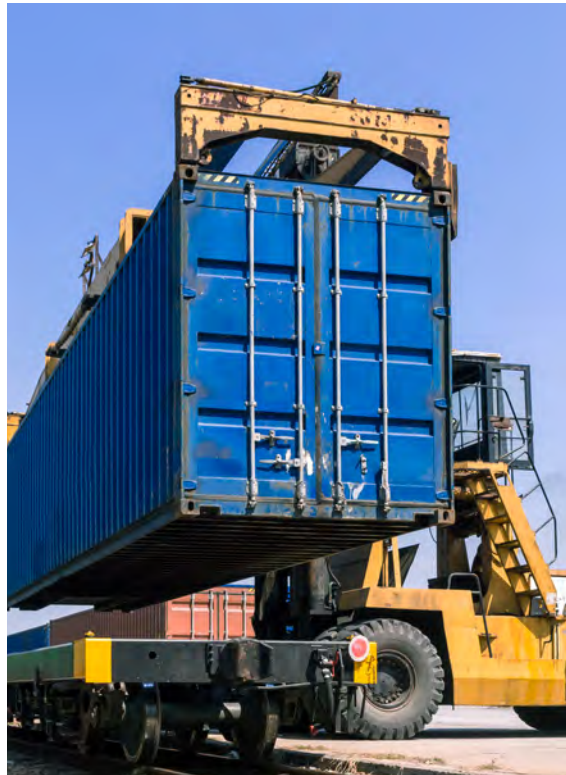


สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

ปรับปรุงแนวสายทางที่มีความสำคัญลำดับสูงต่อการขนส่งภายในประเทศไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้า การบริการ และการลงทุน พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณด่านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญ พิจารณาเส้นทางที่เหมาะสมเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออก โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ ปรับปรุงถนนสายหลักเชื่อมโยงฐานการผลิตไปสู่ประตูการค้าและขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ เช่น ด่านชายแดน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เป็นต้น เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์

พัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้า ทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้





ตะวันออก-ตะวันตก และฐานเกษตรกรรมของประเทศ ไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะ บริเวณท่าอากาศยาน ท่าเรือระหว่างประเทศ และด่านการค้าที่สำคัญ รวมทั้ง ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น

พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์

เร่งรัดการวางผังเมืองในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและจัดรูปแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณด่านชายแดนสำคัญ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการค้า การลงทุน และการอำนวยความสะดวก พร้อมพัฒนาเส้นทางเลียยเมือง และเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และการค้า ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และธุรกิจโลจิสติกส์โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อสร้างชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) ให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด่านชายแดนได้ พัฒนาจุดผ่านแดนสำคัญที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล พร้อมสนับสนุนความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาด่านถาวร ให้ได้มาตรฐานสากลเช่นกัน นอกจากนี้ควรกำหนดหน่วยงานกำกับดูแลบูรณาการการพัฒนาและการใช้พื้นที่ด่านชายแดนเพื่อความเป็นเอกภาพในการบริหารจัดการด่านชายแดน สามารถกำหนดความสอดคล้องโครงการพัฒนาของแต่ละหน่วยงาน และแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้



กลยุทธ์ที่ 2

พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์

เร่งรัดการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางระบบ NSW เพื่อทำหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) โดยเร็ว สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน (G2B) ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์ และเตรียมความพร้อมขยายการเชื่อมโยง NSW ไปสู่ระบบ Port Community System ทั้งท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป



กลยุทธ์ที่ 3

พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

สนับสนุนการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรองให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์และไร้เอกสารตามแนวทางการให้บริการแบบ Single Window และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยเฉพาะสินค้านำร่อง 5 ชนิด ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และขยายการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออกสู่สินค้าชนิดอื่นๆ ต่อไป เร่งจัดทำมาตรฐานรหัสพิกัด รหัสสถิติและรหัสสินค้าของทุกหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Harmonized Codes) และพัฒนาระบบรองรับคำขอออิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขอร่วมแบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) และมาตรฐานทางการค้าที่จะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตูการค้าสำคัญ อาทิ ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และด่านชายแดน และผลักดันการออกกฎหมายบังคับใช้ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ



กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ส่งเสริมการเจรจาการค้าระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี กำหนดหน่วยงานหลักและทำที่ที่ชัดเจนของไทยและเน้นการเจรจาเชิงรุกเพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งมาตรการทางภาษี (Tariffs) และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff barriers-NTBs) เช่น การเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือนโยบายทางการค้าของประเทศหรือกลุ่มประเทศคู่ค้า การเปลี่ยนแปลงมาตรการทางภาษี มาตรการด้านการขนส่ง มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศผ่านกรอบความตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และระดับโลก โดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) เกิดความสะดวกคล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากขึ้น



ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนาปัจจัย

สนับสนุนด้าน

โลจิสติกส์

42 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนา
มาตรฐานวิชาชีพ
โลจิสติกส์

43 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนา
บุคลากรด้านโลจิสติกส์
ให้มีคุณภาพตาม
มาตรฐานสากล

44 กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและ
พัฒนานวัตกรรมและ
เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

45 กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/
ติดตามข้อตกลง
ความร่วมมือระหว่างประเทศ
และพัฒนาฐานข้อมูล
เพื่อประเมินผล
การพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

เร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผล การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ



กลยุทธ์ที่ 1

พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

การเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนปรับปรุงกรอบหลักสูตร การศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน พร้อมมีผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนองค์การกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ เพื่อบริหารการพัฒนาบุคลากรที่ได้มาตรฐานและเป็นปัจจุบัน





กลยุทธ์ที่ 2

พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ เน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้านครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ กระบวนการจัดเก็บ กระบวนการขนส่ง และกระบวนการดำเนินการเพื่อให้สินค้าถึงมือลูกค้า เช่น บุคลากรคลังสินค้า บุคลากรด้านพิธีการศุลกากร บุคลากรด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ทางอากาศยาน ทางรถไฟ และทางเรือ เป็นต้น สนับสนุนความร่วมมือกับเครือข่ายภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน และพัฒนาระบบส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐาน และคำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน



กลยุทธ์ที่ 3

วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนมาตรการการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องพร้อมกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันศึกษา ใช้มาตรการทางการเงินหรือมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อทดแทนการนำเข้า สร้างนวัตกรรมของตนเอง และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ ระบบบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า ระบบตรวจสอบย้อนกลับ ระบบหุ่นยนต์อัตโนมัติ อุปกรณ์หุ่นยนต์ อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุง ที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ นวัตกรรมในกระบวนการผลิต กระบวนการเก็บเกี่ยว กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว และการพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อลดการกระแทกและบอบช้ำในระหว่างการขนส่งสินค้าของภาคการเกษตร

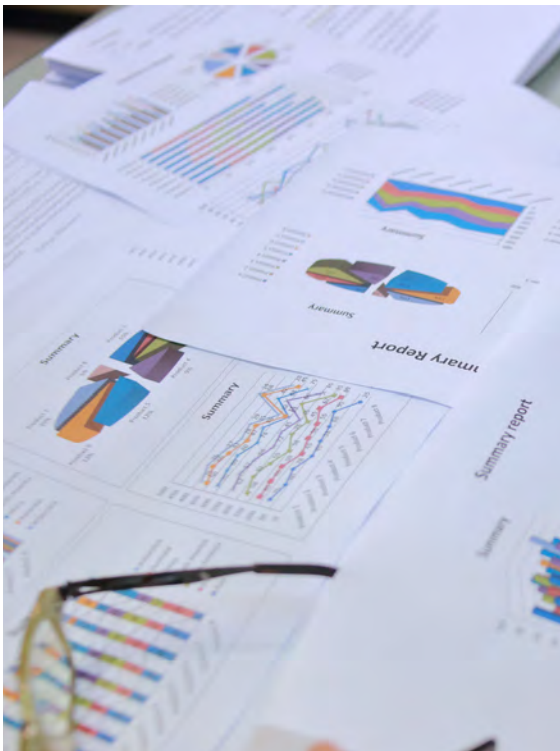




กลยุทธ์ที่ 4

ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูล เพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคี ในภูมิภาคและนานาชาติที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย อาทิ ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการเตรียมการปรับปรุงและวางแผนการพัฒนาพร้อมเพิ่มความสามารถของระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยจัดทำระบบฐานข้อมูลกลางและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพที่สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงาน เพื่อช่วยติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย อาทิ ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม หรือพาณิชย์ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการ กบส.





ส่วนที่ 3

แนวทางการแปลง แผนยุทธศาสตร์ ไปสู่แผนปฏิบัติการ

- 49 ยุทธศาสตร์ที่ 1
การพัฒนาเพิ่มมูลค่า
ระบบห่วงโซ่อุปทาน
- 50 ยุทธศาสตร์ที่ 2
การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานและ
สิ่งอำนวยความสะดวก
- 51 การพัฒนาปัจจัย
สนับสนุนด้านโลจิสติกส์



การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติจะให้ความสำคัญและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาดังกล่าวด้วยการกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการ เพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการสนับสนุนพัฒนาขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนสามารถวัดผลการดำเนินการตามแผนและการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของแผนเป็นระยะ และสามารถปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสม

สอดคล้องสำหรับการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไป ดังนี้



ยุทธศาสตร์ที่ 1

การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1

ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

หน่วยงานหลัก กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ภาคเกษตรกรรม)
กระทรวงอุตสาหกรรม (ภาคอุตสาหกรรม)

หน่วยงานสนับสนุน กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และภาคเอกชน

กลยุทธ์ที่ 2

เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)

หน่วยงานหลัก กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

หน่วยงานสนับสนุน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และภาคเอกชน

กลยุทธ์ที่ 3

พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

หน่วยงานหลัก กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

หน่วยงานสนับสนุน กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน

หมายเหตุ : หน่วยงานหลักอาจพิจารณาปรับหน่วยงานสนับสนุนตามความเหมาะสม

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

หน่วยงานหลัก กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย

หน่วยงานสนับสนุน กระทรวงการคลัง กระทรวงกลาโหม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และภาคเอกชน

กลยุทธ์ที่ 2

พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์

หน่วยงานหลัก กระทรวงการคลัง

หน่วยงานสนับสนุน สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กสทช. และภาคเอกชน

กลยุทธ์ที่ 3

พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

หน่วยงานหลัก กระทรวงการคลัง

หน่วยงานสนับสนุน สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กสทช. และภาคเอกชน

กลยุทธ์ที่ 4

เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

หน่วยงานหลัก กระทรวงพาณิชย์

หน่วยงานสนับสนุน กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน และภาคเอกชน

หมายเหตุ : หน่วยงานหลักอาจพิจารณาปรับหน่วยงานสนับสนุนตามความเหมาะสม

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 1**
พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์
 - หน่วยงานหลัก** กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ
 - หน่วยงานสนับสนุน** สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน
- กลยุทธ์ที่ 2**
พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
 - หน่วยงานหลัก** กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ
 - หน่วยงานสนับสนุน** สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน
- กลยุทธ์ที่ 3**
วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
 - หน่วยงานหลัก** สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
 - หน่วยงานสนับสนุน** กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน
- กลยุทธ์ที่ 4**
ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
 - หน่วยงานหลัก** สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - หน่วยงานสนับสนุน** หน่วยงานหลักในแต่ละกลยุทธ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : หน่วยงานหลักอาจพิจารณาปรับหน่วยงานสนับสนุนตามความเหมาะสม



ส่วนที่ 4

ภาคผนวก

- 54 กรอบการจัดทำ
แผนยุทธศาสตร์
- 57 ผลการพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศ
ในช่วงที่ผ่านมา
- 65 บริบทการเปลี่ยนแปลง
ภายนอกและภายใน
ประเทศ
- 74 ดัชนีหลักชี้วัดความสำเร็จ
(Key performance
indicators) ของแผน
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของ
ประเทศไทย ฉบับที่ 3
(พ.ศ.2560-2564)
- 78 มติคณะรัฐมนตรี
วันที่ 15 สิงหาคม 2560

กรอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์

คำนิยาม

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management)

ในวงวิชาการ คำจำกัดความของคำว่า โลจิสติกส์ มีด้วยกันหลายระดับ แต่โดยทั่วไปเป็นคำนิยาม ในระดับธุรกิจซึ่งเน้นความหมายของคำว่า **การบริหารจัดการโลจิสติกส์** หรือการบริหาร การรับส่งและดูแลสินค้าและบริการเป็นสำคัญ โดยคำจำกัดความที่ได้รับการยอมรับมากที่สุด ในระดับสากล สำหรับคำจำกัดความในระดับ มหภาคของคำว่า **ระบบโลจิสติกส์ (Macro Logistics System Framework)** ธนาคาร เพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ให้คำนิยามไว้ใน ลักษณะขององค์ประกอบสำคัญของระบบ โลจิสติกส์ในกรอบการพัฒนาของประเทศ ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กรอบกลไก ด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers)

การบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

เนื่องด้วยบริบทการเปิดเสรีทางการค้าและกระจาย กิจกรรมการผลิตของธุรกิจต่างๆ ทั้งในระดับโลก และระดับภูมิภาคซึ่งธุรกิจไทยกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ต้องอาศัยความได้เปรียบในการแข่งขัน ของธุรกิจไม่เพียงมาจากการเพิ่มผลิตภาพ



ภายในบริษัทของตนเอง แต่ยังรวมถึงการสร้าง ความสัมพันธ์ในรูปแบบความร่วมมือภายใน โซ่อุปทานด้วย จึงเป็นที่มาของการขยายขอบเขต ความสำคัญของแนวคิดเรื่องการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไปยังการบริหารจัดการโซ่อุปทาน โดย **การบริหารจัดการโซ่อุปทาน** หมายถึง การบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ ที่คำนึงถึง ความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการ ของหน่วยงานหรือแผนกภายในองค์กรและคู่ค้า ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำส่งสินค้า หรือบริการตามความต้องการของผู้บริโภค ให้ดีที่สุดในไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กร และคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ขจัดความล่าช้าในการทำธุรกรรมต่างๆ รวมถึง

การขจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผลจากระบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยอาจกล่าวได้ว่าเป็นการจัดการจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ป้อนเข้าโรงงานจนถึงปลายน้ำหรือมือผู้บริโภค ทั้งนี้ ปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

กำหนดให้ครอบคลุมไปถึงการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของประเทศทั้งส่วนที่อยู่ภายในประเทศและเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยนิยามจากมุมมองของการขับเคลื่อนนโยบาย ซึ่งยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของประเทศไทย หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง



การบริหารจัดการโลจิสติกส์

หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมถึงการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และ การบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

โดยคำนึงถึง ความต้องการ และ ความพึงพอใจของ ลูกค้าเป็นสำคัญ

The Council of Supply Chain
Management Professionals (CSCMP)

ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย

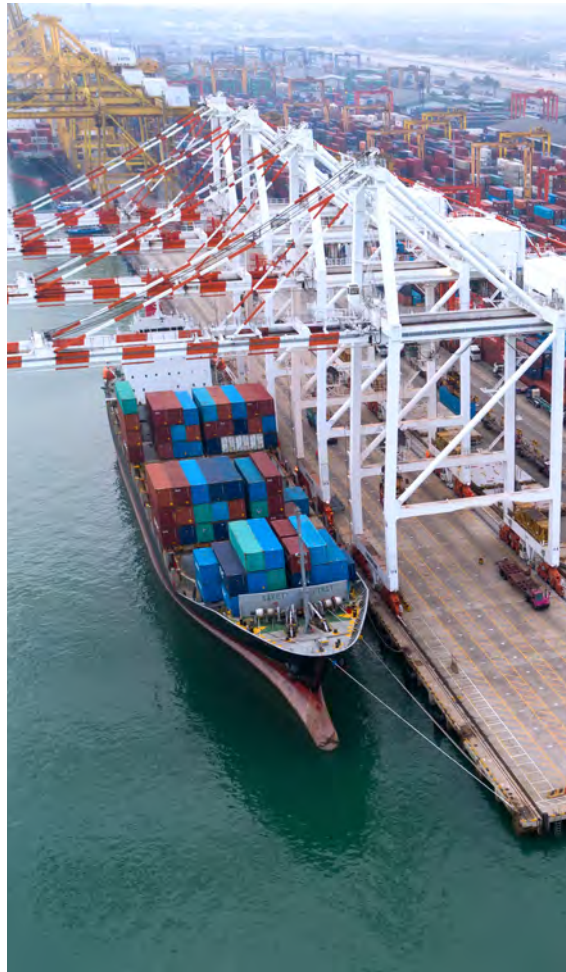
มีแนวโน้มลดลง
อย่างต่อเนื่อง
จากร้อยละ 17.1
ต่อ GDP ในปี 2550
เป็นร้อยละ 14.0
ต่อ GDP ในปี 2558
และปี 2559 มี
แนวโน้มลดลง
เหลือร้อยละ 13.9
ต่อ GDP

ซึ่งประกอบด้วย

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 7.5%

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 5.1%

ต้นทุนการบริหารจัดการ 1.3%



กับการพัฒนาปัจจัยต่างๆ ทั้งที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ระบบการผลิต การบริการ และธุรกิจของภาคเอกชน ข้อกำหนดเชิงองค์กรสถาบัน กฎหมายและระเบียบปฏิบัติ รวมทั้งกระบวนการให้บริการ ส่งเสริมและกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนให้กระบวนการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจาย และการตรวจสอบย้อนกลับของสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ และการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการมีประสิทธิภาพตอบสนองความต้องการของลูกค้า สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุนเพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในที่สุด

ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง สร้างผลการพัฒนาสำคัญตามภารกิจ ดังนี้

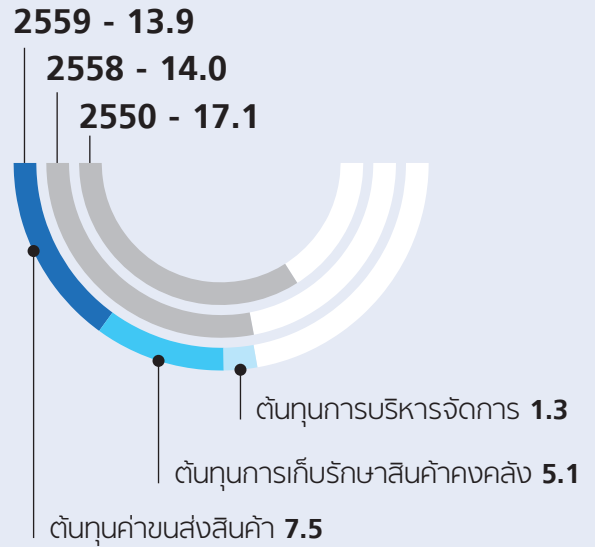
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีประสิทธิภาพดีขึ้น

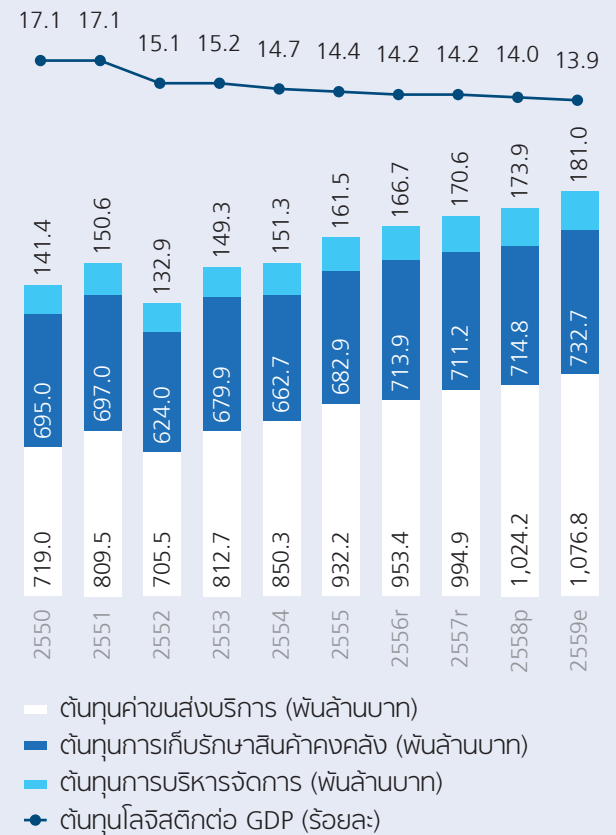
ที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมดำเนินการขับเคลื่อนและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับภาคธุรกิจไทยมีความตื่นตัวและให้ความสำคัญของการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 17.1 ต่อ GDP ในปี 2550 เป็นร้อยละ 14.0 ต่อ GDP ในปี 2558 และปี 2559 มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.9 ต่อ GDP ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ร้อยละ 7.5 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการ ร้อยละ 5.1 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ



ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยคิดเป็นร้อยละต่อ GDP



สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ณ ราคาประจำปี ปี 2550 – 2559



ที่มา : สศช.

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาความร่วมมือด้านการบริหารจัดการระดับห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ยังมีการดำเนินการในวงจำกัดและไม่สะท้อนผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมมากนัก

ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากข้อมูลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก ปี 2559 พบว่าประเทศไทยอยู่อันดับที่ 45 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ลดลงจาก

อันดับที่ 35 ในปี 2557 ทั้งนี้หากพิจารณาเปรียบเทียบองค์ประกอบของเกณฑ์ชี้วัดทั้ง 6 ตัว พบว่า อันดับลดลงเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะความตรงต่อเวลาของการบริการ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ยกเว้นการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศที่มีลำดับปรับขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อาจมีใช้เครื่องมือเพียงอย่างเดียวสำหรับประเมินประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง เนื่องจากมีข้อจำกัดของวิธีการและการเลือกใช้รูปแบบการจัดเก็บข้อมูลของธนาคารโลกที่เลือกใช้วิธีการสอบถามความพึงพอใจของประเทศคู่ค้าเป็นหลัก ดังนั้น

ตารางเปรียบเทียบดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยระหว่างปี 2555-2559

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI)	2555		2557		2559	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์	3.18	38	3.43	35	3.26	45
1. บริการศุลกากร	2.96	42	3.21	36	3.11	46
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.08	44	3.40	30	3.12	46
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.21	35	3.30	39	3.37	38
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	2.98	49	3.29	38	3.14	49
5. ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.18	45	3.45	33	3.20	50
6. ความตรงต่อเวลาของการบริการ	3.63	39	3.96	29	3.56	52

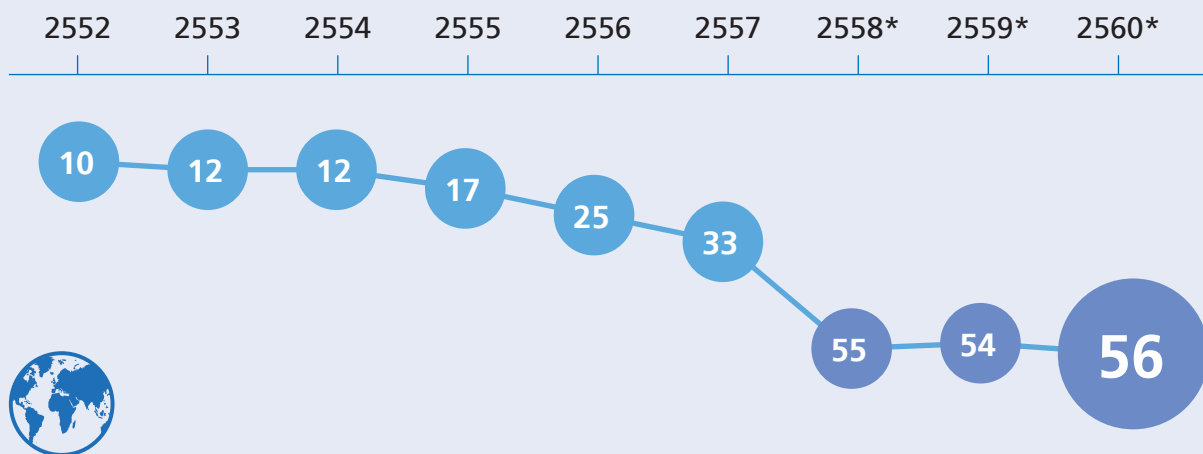
ที่มา : ธนาคารโลก

เพื่อลดความเบี่ยงเบนของข้อมูลการสอบถาม จึงจำเป็นต้องใช้ตัวชี้วัดเฉพาะอื่นๆ (Specific tool) ควบคู่ไปด้วย

ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
จากผลการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of doing business) ด้านข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) ของธนาคารโลก ซึ่งใช้วิธีการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยวัดจากรยะเวลาและค่าใช้จ่ายการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือใน 4 ขั้นตอน ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ระยะเวลาที่ใช้

ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออก และค่าใช้จ่ายที่ใช้ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออก จากรายงานของธนาคารโลก ปี 2560 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 56 จาก 190 ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ 54 ในปี 2559 ทั้งนี้ ผลการวัดอันดับมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากที่เคยอยู่ในอันดับที่ 10 ในปี 2552 สาเหตุหลักคือ ประเทศอื่นมีแนวทางการพัฒนาระบบการและการบูรณาการข้อมูลการนำเข้าส่งออกสินค้าการพัฒนาระบบ NSW อย่างต่อเนื่องและรวดเร็วกว่าประเทศไทย ที่ผ่านมาแม้ว่าประเทศไทยสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW ได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังไม่เพียงพอ ไม่สามารถลดจำนวนเอกสารและค่าใช้จ่ายอย่างแท้จริง

อันดับ Trading Across Borders ของประเทศไทย ระหว่างปี 2552 - 2560



190 countries
Trading Across Borders

หมายเหตุ : ตั้งแต่ปี 2558 ธนาคารโลกมีการเปลี่ยนวิธีการจัดอันดับและเกณฑ์การประเมินของ Trading Across Border Indicator ทำให้ผลการพัฒนามีอันดับลดลงอย่างก้าวกระโดด

ที่มา : ธนาคารโลก

การสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ ของไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจาก ห่วงโซ่อุปทาน

โดยเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อสร้างโอกาสและศักยภาพการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากห่วงโซ่อุปทาน พบว่า

การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

มีการเร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ภาคการเกษตรมากขึ้น เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก สุขอนามัยบริเวณท่าเทียบเรือ การก่อสร้างและปรับปรุงศูนย์เมล็ดพันธุ์ข้าว และการก่อสร้างโกดังเก็บสต็อกยาง เป็นต้น มีการอบรม ส่งเสริม และพัฒนาเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้มีความสามารถในการบริหารจัดการ การตลาด การสร้างเครือข่าย และส่งเสริมการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น Zero Waste การจัดทำคาร์บอน



ฟุตพริ้นส์ และการใช้พลังงานทดแทน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคเกษตรยังดำเนินการได้จำกัดและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่อุปทานได้น้อย เกษตรกรส่วนใหญ่ขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจและทักษะที่เพียงพอสำหรับการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในฟาร์มให้มีประสิทธิภาพ

การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม

เน้นการอบรม ส่งเสริม และพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (Logistics in Real Sector) ในอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลาสติก อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทต่างชาติและบริษัทขนาดใหญ่มีการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่มาใช้บริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานมากขึ้น อาทิ ระบบ Barcode, RFID, GPS และ WMS ในขณะที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ขาดโอกาสด้านการพัฒนาองค์ความรู้ ไม่มีระบบการจัดเก็บข้อมูลมาตรฐานเพื่อวางแผน ดำเนินงาน และควบคุมกระบวนการทางธุรกิจ ตั้งแต่การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบ การผลิต การขนย้าย การจัดเก็บ การกระจายสินค้า นอกจากนี้ การพัฒนาความร่วมมือระดับห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ปลายน้ำถึงต้นน้ำ โดยเฉพาะสาขาบริการที่สำคัญของประเทศ อาทิ การท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ยังดำเนินการในวงจำกัดและไม่สะท้อนผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม



การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์บริเวณชายแดน

เน้นการพัฒนาเชิงโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก มีการลงทุนพัฒนาและปรับปรุงด้านศุลกากรให้ได้มาตรฐานสากล กำหนดให้มีการแยกจุดตรวจ การผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงบริเวณชายแดนที่ติดกับ ประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม พบว่ายังมีปัญหาติดขัดในขั้นตอน/วิธีการ การอำนวยความสะดวกในการนำเข้า/ส่งออก สินค้าที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรณีสินค้าที่ต้อง ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับ

การขออนุญาตและการควบคุมการนำเข้า/ส่งออก ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการตรวจ คนเข้าเมือง นอกจากนี้ยังขาดแผนแม่บท การพัฒนาการใช้พื้นที่เฉพาะลักษณะบูรณาการ (Integrated Master Plan) ทั้งด้านการผลิต การค้า การขนส่ง และการอำนวยความสะดวก ด้านการนำเข้า-ส่งออก (CIQ) และกลไกพิเศษ เฉพาะในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน เพื่อรองรับการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาต่างๆ ในลักษณะ Cross Functional Approach

การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์

สนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งยังไม่ประสบผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการลงทุนโครงข่ายรถไฟ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง อาทิ การพัฒนารถไฟทางคู่ ลานเก็บตู้สินค้า (Inland Container Depot : ICD) และระบบการบริหารจัดการรถไฟ ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาของหน่วยงาน โครงการสำคัญๆ มีความล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในแผนดำเนินงานของโครงการ อาทิ การก่อสร้างท่าเรือสงขลา 2 และการขยายท่าเรือแห่งใหม่ฝั่งอันดามัน การเพิ่มศักยภาพระบบโครงข่ายการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ คาดว่าเมื่อโครงการพัฒนาต่างๆ แล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) มีความคืบหน้าอย่างมาก สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างสมบูรณ์ การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง หรือเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW ระหว่าง 36 หน่วยงานแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม



การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการปรับกระบวนการเพื่อลดขั้นตอนและเอกสารให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW โดยเฉพาะการปรับกฎหมายภายในของแต่ละหน่วยงานให้รองรับการทำธุรกรรมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ยังมีข้อจำกัดและเป็นไปอย่างล่าช้า ในภาพรวมผู้ประกอบการยังต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐแต่ละหน่วยงาน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งผลักดันการจัดตั้งหน่วยงานถาวรเพื่อรับผิดชอบการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW เพื่อให้การพัฒนาและขยายการให้บริการระบบ NSW ของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่าย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSP) เน้นการฝึกอบรมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นสำคัญ ส่วนใหญ่เป็นการอบรมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อดำเนินกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศ การส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อดำเนินกิจการระหว่างประเทศ อาทิ การขนส่งชายแดนและการขนส่งไปยังประเทศภูมิภาคอาเซียนยังมีไม่มาก ในภาพรวมยังไม่สามารถสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้อย่างเต็มที่ ยังมีประเด็นที่ต้องได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐอย่างต่อเนื่องในมาตรการช่วยเหลืออื่นๆ ที่เป็นรูปธรรม เช่น มาตรการทางการเงิน/การคลัง แหล่งเงินทุน การขยายขอบข่ายการให้บริการ และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ให้บริการ เป็นต้น

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน

พบว่า การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ สถาบันการศึกษาต่างๆ ทั้งในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา มีการผลิตจำนวนนักศึกษาเพิ่มในทุกระดับจำนวนมาก ในภาพรวมพบว่ายังมุ่งเน้นผลิตบุคลากรด้านการบริหารจัดการทั่วไปเกือบทั้งสิ้น ขาดหลักสูตรเฉพาะที่เน้นการผลิตบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิค (Technical Skill) หรือความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน

(Advanced Skill) นอกจากนี้ การฝึกอบรมของภาครัฐส่วนมาก เน้นการพัฒนาฝีมือแรงงานระดับปฏิบัติการ เช่น คนขับรถบรรทุก คนขับรถยกสินค้า (Fork Lift) บุคลากรคลังสินค้า เป็นต้น สำหรับแรงงานฝีมือด้านโลจิสติกส์ที่ต้องมีทักษะสูงและมีความรู้เฉพาะทาง ยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรบางสาขาเป็นจำนวนมาก อาทิ บุคลากรท่าอากาศยาน บุคลากรท่าเรือ บุคลากรระบบราง บุคลากรคลังสินค้าสมัยใหม่ที่ต้องใช้อุปกรณ์อัตโนมัติและมีความรู้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นสากลในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ พบว่าปัจจุบันมีการแก้ไขปัญห เฉพาะหน้าโดยนำบุคลากรต่างชาติปฏิบัติงานในระดับหัวหน้างาน ผู้บริหารระดับกลางและระดับสูง เป็นจำนวนมาก

พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อ การปรับปรุงและสร้างความเข้มแข็งให้กับ องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

พบว่า การจัดทำฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ยังคงอยู่ในรูปแบบเอกเทศ แต่ละหน่วยงานต่างดำเนินการและขาดการบูรณาการข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน นอกจากนี้ ข้อมูลบางอย่างที่จำเป็นก็ยังไม่มีการดำเนินการเก็บรวบรวมอย่างเป็นระบบ อาทิ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ข้อมูลต้นทุนค่าใช้จ่ายและประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์แยกตามหมวดการขนส่ง ปริมาณการขนส่งสินค้าไปยังประตูการค้าต่างๆ จากต้นทางสู่ปลายทาง ข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าในลักษณะข้อมูล Geographic Information System (GIS) เพื่อใช้ในการวางแผนต่างๆ

บริบทการเปลี่ยนแปลง

ภายนอกประเทศ



การย้ายฐานการผลิต
การค้าของโลก



รูปแบบการค้าเสรีเฉพาะกลุ่ม
และการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ



การเปิดเสรีภาคสินค้า
และบริการของอาเซียน



การเปลี่ยนแปลงนโยบาย
ทางการค้าของต่างประเทศ



ความตกลงว่าด้วย
การอำนวยความสะดวก
ทางการค้า (TFA)



รูปแบบการแข่งขัน
โลจิสติกส์จากต่างประเทศ



การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี
และนวัตกรรมอย่างรวดเร็ว



สถานการณ์ความขัดแย้ง
และการก่อการร้าย

ภายในประเทศ



ความหลากหลาย
ของฐานการผลิต



ภาคการผลิตมีความพร้อม
ที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม
ระดับสูง



ความร่วมมือทาง
ด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
ชายแดนของไทย



ภาคธุรกิจตื่นตัวเรื่อง
การบริหารความเสี่ยง



นโยบายด้านเทคโนโลยี
สารสนเทศ



การปรับโครงสร้าง
ภาคการผลิตสู่อุตสาหกรรม
ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอก และภายในประเทศ

บริบทภายนอก

การย้ายฐานศูนย์กลางการผลิตการค้าของโลก

จากการเปลี่ยนช่องทางเศรษฐกิจมายังประเทศในเอเชียซึ่งยังมีโอกาสขยายตัวของระบบเศรษฐกิจพร้อมกับกำลังซื้อของชนชั้นกลาง การพัฒนาฐานการผลิตใหม่ในอนุภูมิภาคผลักดันให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแห่งใหม่ของภูมิภาคที่ทวาย เกิดโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างระเบียบเศรษฐกิจใหม่และห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคซึ่งช่วยเปิดเส้นทางการค้าไปยังตลาดฝั่งตะวันตกของประเทศไทยและอาเซียน ขยายความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต การค้า การลงทุน และการขนส่งตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงานจากกิจกรรมที่ใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนของไทย เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายบริการโลจิสติกส์ในภูมิภาคได้คล่องตัวขึ้น ถือเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเข้าถึงตลาดการค้าใหม่ ซึ่งการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงต่อไปจำเป็นต้องปรับทิศทางยุทธศาสตร์ระบบเชื่อมโยงเส้นทางสู่ประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค การบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ดังกล่าว



รูปแบบการค้ามีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงสู่การค้าเสรีเฉพาะกลุ่มมากขึ้นและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย

เพื่อขยายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ การผลักดันให้เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจรูปแบบใหม่เพื่อสร้างอำนาจต่อรอง อาทิ Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) ซึ่งจะเป็นทั้งโอกาสที่เปิดกว้างขึ้นสำหรับการค้าและการลงทุน ในขณะเดียวกัน ส่งผลให้รูปแบบการค้าในระยะต่อไปมีความเป็นเสรี และการแข่งขันเข้มข้นมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรียังก่อให้เกิดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีเพิ่มมากขึ้น เช่น การออกกฎระเบียบมาตรฐานสินค้าและบริการ มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม และสิทธิมนุษยชน เป็นต้น ซึ่งทำให้ประเทศไทยต้องพัฒนามาตรฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้ง ปรับปรุงกฎระเบียบภายในให้สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ

การเปิดเสรีภาคสินค้าและบริการของอาเซียน หลังปี 2558

ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต
ทุนแรงงาน อย่างเสรี เป็นโอกาสในการลดข้อจำกัด
ด้านอุปสงค์ในประเทศซึ่งทำให้ภาคการผลิต
สามารถขยายตลาดและพัฒนาตนเองให้ม
ีความเข้มแข็งมากขึ้น โดยเฉพาะการเปิดประเทศ
ของเมียนมาที่จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับ
การเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์
ด้านตะวันตกเพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวก
ทางการค้า และการลงทุน ซึ่งประเทศไทยสามารถ
ใช้ความได้เปรียบด้านสถานที่ตั้ง ด้านโครงสร้าง
พื้นฐานและโลจิสติกส์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย
ให้เป็นศูนย์กลางทางการค้า การลงทุน
การเงิน การบริการและการผลิตภาคอุตสาหกรรม
รวมทั้งการแข่งขันของประเทศในภูมิภาคอาเซียน
จะสูงขึ้น ทั้งในเรื่องมาตรฐานสินค้าและบริการ
สินค้าเกษตรไทยจะแข่งขันยากขึ้นจากแนวโน้ม
การเริ่มลดภาษีสินค้าของประเทศกัมพูชา
สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม การเคลื่อนย้าย
เสรีแรงงานทักษะจะเป็นทั้งโอกาสและอุปสรรค
และการที่หลายประเทศมีเป้าหมายการพัฒนา
อุตสาหกรรมและบริการในอนาคตที่คล้ายคลึงกัน
ไม่ว่าจะเป็น อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม และ
ไทย ทำให้การพัฒนาของแต่ละประเทศต้องคำนึงถึง



ความได้เปรียบเฉพาะตัวในการวางตำแหน่ง
ทางยุทธศาสตร์การค้าสินค้าและบริการ
ของตนเอง ซึ่งไทยต้องผลักดันการลงทุนของไทย
ไปประเทศอาเซียนมากขึ้น

การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการค้าของ ต่างประเทศ

ผลการเปลี่ยนแปลงผู้นำของสหรัฐอเมริกา
อาจส่งผลกระทบต่อการค้าและการร่วมมือ
เรื่องกรอบการค้าระหว่างประเทศ จากแนวนโยบาย
ที่มุ่งเน้นเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก
และให้ความสำคัญกับการเพิ่มอุปสงค์ภายใน
ประเทศ รวมทั้งการปกป้องการค้าของสหรัฐฯ
เช่น การเคลื่อนย้ายเงินลงทุนในประเทศต่างๆ
และมาตรการการตั้งกำแพงภาษีต่อสินค้านำเข้า
เป็นต้น ซึ่งหากเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
ของไทยอย่างสหรัฐฯ หรือจีนชะลอตัวลงอาจ
ส่งผลกระทบต่อการค้าโลกโดยรวมที่อาจหดตัว
และหากนโยบายการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ
ทวีความรุนแรงจนเป็นสงครามการค้าจะส่งผลต่อ
เศรษฐกิจไทยโดยเฉพาะการส่งออกไทยที่กำลัง
ฟื้นตัวอาจสูญเสียแรงส่ง นอกจากนี้เศรษฐกิจ
ประเทศไทยอาจได้รับผลกระทบทางอ้อมจาก
การสั่นคลอนของสหภาพยุโรป หลังจาก
การถอนตัวของอังกฤษจากสหภาพยุโรป
(Brexit) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของผลกระทบและ
การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของภูมิรัฐศาสตร์โลก
และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงฐานการผลิตและ
ห่วงโซ่อุปทานของเศรษฐกิจโลกโดยประเทศไทย
ต้องเฝ้าระวังปัจจัยเสี่ยงจากนโยบายการค้าและ
ปรับปรุงมาตรการหรือกำหนดแนวทางการแก้ไข
ปัญหาจากผลกระทบดังกล่าวอย่างใกล้ชิด



ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA)

เป็นความตกลงขององค์การการค้าโลก (WTO) ที่เป็น Multilateral Agreement ใช้กับทุกประเทศสมาชิกทั่วโลก เพื่อลดระยะเวลาและลดต้นทุนการค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากความล่าช้า ปรับพิธีการขนส่งสินค้าข้ามแดน พิธีการศุลกากร และข้อกำหนด/กฎระเบียบของหน่วยงานกำกับต่างๆ ให้เป็นสากล โดยสมาชิก WTO บรรลุความตกลง TFA ในเดือนธันวาคม 2556 และเริ่มลงสัตยาบันตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2557 เป็นต้นมา สำหรับประเทศไทยได้ให้สัตยาบันลำดับที่ 22 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2558 ทั้งนี้ ความตกลงมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 เมื่อสมาชิกให้สัตยาบันครบ 2 ใน 3 หรือ 110

จาก 164 ประเทศ WTO TFA มี 24 บทบัญญัติ (Article) แบ่งออกเป็น 143 บทบัญญัติย่อย ประเทศไทยแจ้งบทบัญญัติที่พร้อมปฏิบัติทันทีที่ความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ (Category A) จำนวน 131 บทบัญญัติย่อย และบทบัญญัติที่ต้องใช้เวลาในการปรับตัว (Category B) จำนวน 12 บทบัญญัติย่อย ซึ่งต้องแจ้งวันที่สามารถดำเนินการได้ (Definitive Date) แก่ WTO Trade Facilitation Committee ภายใน 1 ปี (วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561) โดย Definitive Date สามารถยืดระยะเวลาเกินกว่าวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 ได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณารายละเอียดบทบัญญัติของความตกลงฯ ในทางปฏิบัติยังมีประเด็นที่ประเทศไทยไม่มีความพร้อม จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดเพื่อป้องกันการกีดกันทางการค้าที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต

CHINA'S PROPOSED NEW SILK ROADS



- SILK ROAD ECONOMIC BELT
- MARITIME SILK ROAD
- CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR

Source: Xinhua

รูปแบบการแข่งขันทางโลจิสติกส์จากต่างประเทศ
 รัฐบาลจีนผลักดันนโยบายเชิงรุกในการสร้างความเชื่อมโยงและความร่วมมือกับนานาประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกา รวมทั้งผลักดันนโยบายการเชื่อมโยง 2 มหาสมุทร (แผน One Belt One Road) คือ มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งทั้งเส้นทางทะเล (Maritime road) และเส้นทางบก (Economic Belt) โดยการเปิดเส้นทาง

โลจิสติกส์ระหว่างไทย-จีน ทำให้ผู้ประกอบการและสินค้าจากจีนเข้ามาไทยมากขึ้น นอกจากนี้ประเทศไทยจะต้องรับมือกับการลงทุนของต่างชาติและประเทศอาเซียนอื่นหลังการเปิดเสรีอาเซียน ปัจจุบันดังกล่าวกระตุ้นให้ผู้ประกอบการไทย ต้องเร่งพัฒนาตนเองเพื่อรองรับการแข่งขันที่รุนแรงใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจพัฒนาเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกให้เกิดประสิทธิภาพ

รวมทั้งให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย (Green & Safety Logistics)

การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว

แนวโน้มการทำธุรกิจและธุรกรรมบนโครงข่ายดิจิทัลเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการค้าผ่านรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ที่เริ่มให้ความสำคัญกับการซื้อขายและการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ผลิตถึงมือผู้บริโภคโดยตรง การพัฒนาเทคโนโลยีและเครื่องมือทางการเงินใหม่ๆ เช่น Application ทางการเงิน Crowd Funding และ Financial Platform เป็นต้น การพัฒนาเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ การใช้ Internet of Things (IoT) Radio Frequency Identification (RFID) and Automatic Identification and Data Capture (AIDC) technologies มาพัฒนาการบริหารจัดการคลังสินค้าซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการรู้ตำแหน่งสถานะของสินค้า นวัตกรรมของการขนส่งและธุรกิจรูปแบบใหม่ อาทิ Drone Delivery สำหรับการขนส่งในเมือง การใช้พาหนะ



ขับเคลื่อนด้วยตนเอง (Driverless Vehicles) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัย แนวโน้มการนำเทคโนโลยีหุ่นยนต์มาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องติดตามความก้าวหน้าและผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในอนาคต

สถานการณ์ด้านการก่อการร้ายและความขัดแย้งในพื้นที่ต่างๆ

ในช่วงที่ผ่านมา สถานการณ์การก่อการร้ายในทวีปยุโรปและบางพื้นที่ในทวีปเอเชียเริ่มมีความรุนแรงและความถี่มากขึ้น ประกอบกับความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในคาบสมุทรเกาหลีและทะเลจีนใต้ ยังคงเป็นประเด็นที่ประเทศต่างๆ ต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ซึ่งในกรณีเลวร้ายที่สุด หากสถานการณ์พัฒนาไปในเชิงลบ จะส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจโลกและเส้นทางการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องติดตามสถานการณ์ดังกล่าวอย่างใกล้ชิด โดยภาครัฐและภาคเอกชนควรต้องจัดเตรียมแผนสำรองในกรณีฉุกเฉินเพื่อให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ายังคงดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง



บริบทภายใน

ความหลากหลายของฐานการผลิตเป็นจุดแข็งของประเทศไทยและมีความแข็งแกร่งในระดับโลก โดยปี 2558 ประเทศไทยมีส่วนแบ่งในมูลค่าการส่งออกสินค้าและบริการของตลาดโลกร้อยละ 1.3 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรสูงเป็นอันดับที่ 7 ของโลก โดยสินค้าเกษตรไทยที่ส่งออกสูงเป็นอันดับที่ 1 คือ ยางพารา และอันดับที่ 2 คือ ข้าว ด้านสินค้าอุตสาหกรรม ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 1 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันดับที่ 5 ของเอเชีย และอันดับที่ 12 ของโลก รวมทั้งเป็นฐานการส่งออกสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่สำคัญในตลาดโลก นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีฐานทรัพยากรด้านการท่องเที่ยว โดยมีรายได้จากภาคบริการท่องเที่ยว 2.26 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยจำนวน 29.92 ล้านคนสูงเป็นอันดับที่ 11 ของโลก ในขณะที่รายได้

คิดเป็นอันดับที่ 6 ของโลก สำหรับปี 2559 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยจำนวน 32.59 ล้านคน มีรายได้จากภาคบริการท่องเที่ยว 2.51 ล้านล้านบาท ซึ่งนอกจากการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในภาคการผลิตแล้ว ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ในภาคการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับความต้องการด้านการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคในอนาคต

ภาคการผลิตของไทยมีความพร้อมการพัฒนาต่อยอดเข้าสู่การผลิตและการบริการที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมระดับสูง

เพื่อขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจและยกระดับการพัฒนาประเทศ โดยใช้ประโยชน์จาก (1) ความเข้มแข็งของภาคการผลิตที่มีอยู่เดิมทั้งในด้านความหลากหลายของฐานการผลิต เสถียรภาพทางเศรษฐกิจที่ยังอยู่ในเกณฑ์ดี และการสั่งสมฐานความรู้และเทคโนโลยีการผลิตจนมีความพร้อมสำหรับพัฒนาต่อยอดสู่การผลิตและบริการที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในระดับที่สูงขึ้น (2) นักลงทุนต่างประเทศยังคงให้ความสำคัญกับประเทศไทยที่มีความได้เปรียบในการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่ใช้ทุนและเทคโนโลยีเข้มข้น และ (3) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เป็นจุดเด่นของเศรษฐกิจไทยและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการไปสู่การผลิตที่ใช้เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมในระดับสูง

ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ประเทศไทยมีบทบาทมากขึ้นในเวทีระหว่างประเทศ และการเชื่อมโยงกับนานาประเทศ

มีความใกล้ชิดกันมากขึ้นโดยเฉพาะในกลุ่มอนุภูมิภาคและภูมิภาคเอเชีย กระแสโลกาภิวัตน์ที่เข้มข้นขึ้นและอำนาจทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียที่มีพลังมากขึ้นเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องปรับตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า การคมนาคมขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และเทคโนโลยีและสารสนเทศกับกลุ่มประเทศต่างๆ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออก ประเทศไทยได้มุ่งเน้นการเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียนภายใต้ภาพรวมการดำเนินนโยบายส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาสร้างความพร้อมภายในประเทศเพื่อให้สามารถ

ใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างประเทศอย่างเต็มศักยภาพ เช่น การพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการผลิตและการบริการ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การส่งเสริมการเชื่อมโยงการผลิตและการลงทุนร่วมกัน เป็นต้น โดยมีความคืบหน้าที่สำคัญ อาทิ ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชาในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนระหว่างกัน ความร่วมมือระหว่างไทยและเมียนมาในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนระหว่างแม่สอด-เมียวดี และการพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่เป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับภูมิภาคของประเทศไทยกับโครงการท่าเรือทวาย และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในประเทศเมียนมา



เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศไทย

การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเป็นแผนงานสำคัญของประเทศด้านการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่ชายแดน โดยใช้ประโยชน์จากภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศไทยที่มีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศเป็นช่องทางการค้าสำคัญในการติดต่อค้าขายและการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รัฐบาลกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อพัฒนาเป็นเศรษฐกิจพิเศษจำนวน 10 แห่ง ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสงขลา จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดหนองคาย จังหวัดนราธิวาส จังหวัดเชียงราย จังหวัดนครพนม และจังหวัดกาญจนบุรี โดยปี 2559 การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมูลค่าการค้ารวม 1,200,834.99 ล้านบาท และมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้หากการพัฒนาบรรลุผลจะส่งผลให้เกิดการบูรณาการแก้ปัญหาสำคัญบริเวณชายแดน เช่น การค้าสินค้าผิดกฎหมาย

การลักลอบเข้ามาทำงานของแรงงานต่างด้าวและความไม่สงบตามแนวชายแดน เป็นต้น เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ตอนในของประเทศกับห่วงโซ่การผลิตของภูมิภาคมากขึ้น และเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ชายแดนในการเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ภาคธุรกิจตื่นตัวในการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ (Risk Management)

จากปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศ เช่น ความขัดแย้งและความไม่สงบทางการเมือง การเกิดอุทกภัยครั้งร้ายแรงที่สุดปี 2554 ได้สร้างความกระตือรือร้นและการตระหนักรู้ให้ผู้ประกอบการไทยคำนึงถึงแผนบริหารจัดการความต่อเนื่องของธุรกิจระบบเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์ในกรณีฉุกเฉินมากขึ้น โดยให้ความสำคัญต่อแนวความคิดจัดทำแผนการเตรียมเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์สำรองในกรณีฉุกเฉิน เช่น การใช้การขนส่งทางชายฝั่งแทนการขนส่งทางบก เป็นต้น





นโยบายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ภาครัฐให้การสนับสนุนนโยบายการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของประเทศอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยการพัฒนาระบบ NSW เป็นรูปธรรมมากขึ้น และเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน การวางแผนบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ อิเล็กทรอนิกส์ของภาคธุรกิจ (E-logistics) รวมทั้งการพัฒนาระบบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ อื่นๆ อาทิ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment)

การปรับโครงสร้างภาคการผลิตของประเทศสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

จากการที่รัฐบาลต้องการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจเพื่อเปลี่ยนผ่านจากประเทศไทย 3.0 ที่เน้นอุตสาหกรรมหนักทำให้ประเทศติดอยู่กับดักรายได้ปานกลาง มีความเหลื่อมล้ำ และความไม่สมดุลในการพัฒนาไปสู่ประเทศไทย 4.0 ที่เน้นเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม

และอาศัยกระบวนการทัศน์ในการพัฒนา 3 เรื่อง คือ (1) เปลี่ยนจากการผลิตสินค้าโภคภัณฑ์ไปสู่สินค้าเชิงนวัตกรรม (2) เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนด้วยอุตสาหกรรมไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี และ (3) เปลี่ยนจากภาคการผลิตสินค้าไปสู่ภาคบริการมากขึ้น โดยมีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ (1) พัฒนาการเกษตรแบบดั้งเดิม (Traditional Farming) สู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ (Smart Farming) (2) ผลักดัน Traditional SMEs สู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups ที่มีศักยภาพสูง (3) ส่งเสริม Traditional Services ที่สร้างมูลค่าต่ำไปสู่ High Value Services และ (4) พัฒนาแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง จากนโยบายรัฐบาลที่ต้องการการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกโดยยกระดับให้เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จึงได้ขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน ส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เป็นต้น ซึ่งจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมของห่วงโซ่อุปทานเพื่อรองรับการเปลี่ยนสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคการผลิต การค้า และบริการ รูปแบบใหม่ได้ในอนาคต



ดัชนีหลักชี้วัดความสำเร็จ (Key performance indicators) ของ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)

ดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ได้กำหนดตัวชี้วัดหลักเพื่อประเมินความสำเร็จในภาพรวมของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำหรับชุดดัชนีชี้วัดความสำเร็จนี้เป็นชุดตัวชี้วัดที่สะท้อนความสำเร็จรายยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 สำหรับหน่วยปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อจำกัดของข้อมูล ตัวชี้วัดที่กำหนดในภาคผนวกบางตัวชี้วัดไม่ได้มีการจัดเก็บข้อมูลในปัจจุบัน หน่วยงานจำเป็นต้องเริ่มจัดทำตัวชี้วัดดังกล่าว เพื่อให้การติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับตัวชี้วัดที่หน่วยงานมีการจัดเก็บข้อมูลอยู่แล้วให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการพิจารณากำหนดเป็นตัวชี้วัดของหน่วยงานปฏิบัติ โดยให้พิจารณากำหนดค่าเป้าหมายที่เหมาะสมต่อไป

ตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ	
	ตัวชี้วัด และคำเป้าหมาย	หน่วยตัวชี้วัด
1. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม	1.1 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: International LPI) ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้น ในปี 2563	อันดับของประเทศไทย
	1.2 อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2564	อันดับของประเทศไทย
	1.3 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี 2564	ร้อยละ
	1.4 จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564	ร้อยละ
2. การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์	2.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของสินค้าเกษตรสำคัญ ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี*	ร้อยละ
	2.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญ ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี	ร้อยละ
	2.3 จำนวนสถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการที่มีการเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี*	ร้อยละ
	2.4 มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี*	ร้อยละ
	2.5 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี*	ร้อยละ
	2.6 มูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export Service) ของธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี*	ร้อยละ

ตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ	
	ตัวชี้วัด และคำเป้าหมาย	หน่วยตัวชี้วัด
	2.7 จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World-recognized Certificate เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี	ร้อยละ
	2.8 ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สาขา การขนส่ง ลดลงร้อยละ 5-10 ภายในปี 2564	ร้อยละ (พันตัน CO ₂ เทียบเท่า)
3. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล	3.1 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 4 และสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15 ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ในปี 2564	ร้อยละ
	3.2 ปริมาณการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 5 ต่อปี*	ร้อยละ (ล้านตัน-กิโลเมตร)
	3.3 ปริมาณ/มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ
	3.4 ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ (ชั่วโมง)
	3.5 ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study) ณ ประตูการค้าหลักลดลง ร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ (นาที)

ตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ	
	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย	หน่วยตัวชี้วัด
4. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)	4.1 มีมาตรฐานอาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน ด้านโลจิสติกส์ครอบคลุมทุกสาขา ในปี 2564	มาตรฐาน
	4.2 อบรมบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์โดยเฉพาะ ระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่เทคนิคและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน	คน
	4.3 จำนวนโครงการวิจัย/มูลค่าเชิงพาณิชย์จากงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี ด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี*	ร้อยละ
	4.4 มีระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์เพื่อติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ในปี 2564*	ระบบฐานข้อมูล

หมายเหตุ * ข้อมูลที่ยังไม่มีการจัดเก็บหรือปรับปรุงให้มีความสมบูรณ์ ชุดข้อมูลตัวชี้วัดตามตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ เป็นชุดตัวชี้วัดที่ สศช. กำหนดในเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการประเมินความสำเร็จในภาพรวมและรายยุทธศาสตร์ ซึ่งในขั้นตอนจัดทำแผนปฏิบัติการจำเป็นต้องพิจารณากทวนและกำหนดตัวชี้วัดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ตัวชี้วัดที่เหมาะสมและสามารถวัดความสำเร็จรายยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ การพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 15 สิงหาคม 2560

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/๒๓๓๒๗



กปอ.
รับที่ 1630
วันที่ 21 ส.ค.
เวลา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ปีที่ ๑๙๙๐
วันที่ 21 ส.ค. 2560
เลขที่ ๒๓๓๒๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐

เรื่อง (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ที่ นร ๑๑๑๙/๔๐๔๗ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ได้เสนอเรื่อง (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยความละเอียดปรากฏตามบัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และสำนักงาน ก.พ.ร. ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้แผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวเป็นกรอบในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้สำเร็จและใช้ประโยชน์ได้ตามระยะเวลาที่กำหนดและรายงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อบูรณาการการดำเนินการในภาพรวมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฐฎาจารี อนันตศิลป์)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๔๓ (ณัฐณี), ๑๕๒๒ (กัญญา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

www.soc.go.th

บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

เรื่อง (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)

๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๑๐๑๐/๑๓๗๑๔ ลงวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๐๗๐๔/๑๐๖๘ ลงวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ด่วนที่สุด ที่ กก ๐๒๐๓/๔๐๖๑
ลงวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๒๘๗ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๕๑๑/๓๔๖ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงแรงงาน ด่วนที่สุด ที่ รง ๐๒๐๖/๒๔๗๓ ลงวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๐
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด่วนที่สุด ที่ วท (ปคร) ๐๒๑๑/๕๕๐๘
ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ด่วนที่สุด ที่ สธ ๐๒๐๙.๐๓/๓๔๒๑ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
๙. สำเนาหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร. ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๒๐๐/๗๔ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๐
๑๐. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๓๑๐/๐๐๐๑๙๑
ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๐



ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้า
การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
โทร 0 2280 4085 แฟกซ์ 0 2281 3938 www.nesdb.go.th