



สภาปฏิรูปแห่งชาติ



พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

วาระพัฒนาที่ ๒ : แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์



ชื่อเรื่อง	วาระพัฒนาที่ ๒ : แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
เลขประจำหนังสือ	ISBN : ๙๗๘-๖๑๖-๓๙๙-๐๑๒-๙
ปีที่พิมพ์	สิงหาคม ๒๕๕๘
จำนวนหน้า	๑๓๗ หน้า
จำนวนพิมพ์	๒,๐๐๐ เล่ม
จัดทำโดย	สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาปฏิรูปแห่งชาติ ถนนอุทองใน เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๐๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๘ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๘
พิมพ์ที่	สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร ๑๐๔๐๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๑๑๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๑๒๒

คำนำ

สภาปฏิรูปแห่งชาติได้ปฏิบัติภารกิจตามที่กำหนดในมาตรา ๒๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับชั่วคราว พุทธศักราช ๒๕๕๗ กล่าวคือ “...ศึกษาและเสนอแนะเพื่อให้เกิดการปฏิรูปในด้านต่างๆ” นอกจากการวิเคราะห์และกำหนด “วิสัยทัศน์และอนาคตประเทศไทย” สำหรับระยะเวลาประมาณ ๒๐ ปี ในอนาคต เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการกำหนดประเด็น และแนวทางการปฏิรูปในด้านต่างๆ แล้ว สภาปฏิรูปแห่งชาติ ยังได้ศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อสนเทศ ตลอดจนประมวลความรู้ ความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้มีประสบการณ์ในด้านต่างๆ รวมถึงประชาชนผู้เป็นเจ้าของประเทศ โดยได้ดำเนินการต่อเนื่องทั้งโดยทางตรง และทางอ้อม ทยอยยกขึ้นกำหนดเป็นวาระปฏิรูปที่สำคัญๆ รวม ๓๗ วาระปฏิรูป และเป็นวาระพัฒนาที่ต้องดำเนินการ ต่อเนื่องภายหลังจากการปฏิรูปแล้ว อีก ๖ วาระพัฒนา

วาระปฏิรูปและวาระพัฒนาทั้งหมด ได้ผ่านความเห็นชอบของสภาปฏิรูปแห่งชาติ และได้นำเสนอ ไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการตามสมควรต่อไปแล้ว

เอกสารฉบับนี้เป็นประมวลรายงานวาระพัฒนาที่ ๒ : แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ โลจิสติกส์ ดำเนินการโดยคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งสภาปฏิรูปแห่งชาติได้จัดรวบรวมเพื่อเผยแพร่สำหรับประโยชน์สาธารณะสืบไป

สภาปฏิรูปแห่งชาติ

๓ สิงหาคม ๒๕๕๘

สารบัญ

หน้า

คำนำ	
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	๑
รายงานแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์	๔
๑. หลักการและเหตุผล	๔
๒. ประเด็นปัญหาการปฏิรูป	๕
๓. วิธีการพิจารณาศึกษาวิเคราะห์	๖
๔. สรุปผลการศึกษาวิเคราะห์	๖
๕. ข้อเสนอปฏิรูปและแนวทางดำเนินการ	๗
๖. ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้จากข้อ ๕.	๑๙
๗. ตัวชี้วัดความสำเร็จตามผลลัพธ์ในข้อ ๖.	๒๐
เอกสารประกอบ – นิยามศัพท์	๒๒
บรรณานุกรม	๒๘
ภาคผนวก ก - ตารางและภาพ	๓๐
ภาคผนวก ข - “ข้อเสนอปฏิรูปโลจิสติกส์การค้าเพื่อชุมชน”	๓๕
ภาคผนวก ค - ตารางเปรียบเทียบระหว่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐) กับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์	๔๑
ภาคผนวก ง - เอกสารประกอบการประชุมเรื่องการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไอซีทีลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง	๔๔
ภาคผนวก จ - ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙	๔๙
ภาคผนวก ฉ - การขนส่งทางราง	๕๕
ภาคผนวก ช - การศึกษาโครงการสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณภาคใต้ของไทย	๕๗
ภาคผนวก ซ - ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว เรื่อง “เร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกสินค้า Truck Rest Area”	๘๐
ภาคผนวก ฌ - ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว เรื่อง “เร่งผลักดันการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่ จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร”	๘๖
ภาคผนวก ฎ - แผนพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และบริการ	๙๓
ภาคผนวก ฏ - วาระพัฒนานโยบายโลจิสติกส์	๑๐๔
ภาคผนวก ฐ - โครงสร้างการจัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ	๑๒๑
ภาคผนวก ฑ - คณะกรรมาธิการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ คณะอนุกรรมาธิการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมาธิการฯ และคณะทำงานฯ	๑๒๕

รายงาน แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์*

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โลจิสติกส์ เป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งรัฐบาลและภาคเอกชนต้องเข้าใจและช่วยผลักดันการพัฒนาโลจิสติกส์ แบบบูรณาการครอบคลุมเชื่อมโยงทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่งรวมทั้งระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติเพื่อสนับสนุน Trading Nation และการพัฒนา Digital Economy

ธนาคารโลกใช้ **Logistics Performance Index (LPI)** เป็นเครื่องมือในการวัดความสามารถในการแข่งขันโลกด้านโลจิสติกส์ ในปี ค.ศ. ๒๐๑๔ พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ ๓๕ ขณะที่สาธารณรัฐสิงคโปร์อยู่อันดับที่ ๕ ประเทศมาเลเซียอยู่อันดับที่ ๒๕ มิติที่มีอันดับชี้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่ำกว่าประเทศอื่น ๆ ส่วนใหญ่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับ **“บริการ”** ของทั้งภาครัฐและเอกชน (Service Level) รายละเอียดสามารถดูได้ในภาคผนวก ตารางและภาพ International LPI Result, World Bank, ๒๐๑๔

ตลอดระยะเวลา ๘ ปี (ค.ศ. ๒๐๐๗ - ๒๐๑๔) ประเทศไทยยังไม่ได้มีการพัฒนาในหมวด **“บริการ”** ตามกรอบ LPI ให้ดีขึ้น รัฐบาลจำเป็นต้องพัฒนาหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับ Logistics และ Supply Chain ให้ทันสมัยและมีบูรณาการ ใน ๒ เรื่องที่สำคัญดังนี้

๑. ปรับกระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนโดยยึดหลัก Best Practice และให้ได้มาตรฐานคุณภาพ ISO ๙๐๐๐, ISO ๒๘๐๐๐:๒๗๐๐๐ Supply Chain Security Standard, และหรือให้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers.

๒. พัฒนาหน่วยงานรัฐและเอกชนทุกหน่วย ที่เกี่ยวข้องกับ Logistics และ Supply Chain ตาม Logistics Performance Index เพื่อยกระดับมาตรฐานของประเทศให้ดีขึ้นและคุณภาพให้ดีขึ้นไปสู่ Global Competitive Logistics Suppliers.

คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ได้แต่งตั้งคณะทำงาน ๖ คณะ ประกอบด้วย

๑. คณะทำงานศึกษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
๒. คณะทำงานศึกษาระบบกฎหมายโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่ง (ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการ)
๓. คณะทำงานศึกษาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่งทางราง (ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการ)
๔. คณะทำงานศึกษาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ (เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และทางบก)
๕. คณะทำงานศึกษาการอำนวยความสะดวกเศรษฐกิจพิเศษ การค้าชายแดน และการค้าข้ามแดน
๖. คณะทำงานศึกษาด้านการคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

* จัดทำโดยคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ โดยได้ผ่านความเห็นชอบของสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และได้นำส่งคณะรัฐมนตรีเมื่อ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๘

คณะทำงานทั้ง ๖ คณะ ได้ศึกษาทบทวนข้อมูลจากหนังสือ รายงานการวิจัย เอกสารและบทความที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลจากประชาชนทั้งโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อคิดเห็นจากหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น หน่วยงานราชการ สมาคมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ สมาคมที่เกี่ยวข้องกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สถาบันการศึกษาทุกภาคของประเทศ คณะทำงานพบประเด็นที่รัฐต้องพิจารณาพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ๗ ประเด็น ดังนี้

๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในรูปแบบ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เน้นศูนย์รับส่งและจัดเก็บกระจายสินค้าระดับตำบล เน้นการขนส่งทางน้ำแทนถนน เพิ่มการขนส่งทางราง และลดการใช้ถนนลงร้อยละ ๕๐

๒. กระบวนการทำงานของหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ปรับเปลี่ยนเป็น Best Practice หน่วยงานภาครัฐปรับเปลี่ยนการให้บริการโลจิสติกส์ เป็น Integrated Functional Base เป็นศูนย์บริการรวมตามพื้นที่หลัก

๓. หน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ กำหนดยุทธศาสตร์ชาติหรือยุทธศาสตร์องค์กรในการพัฒนาตนเองอย่างแท้จริง

๔. รัฐต้องสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรที่มีประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศ ทั้งปริมาณและคุณภาพอย่างมากและรวดเร็ว

๕. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมยังอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ ๑๔.๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ประเทศต้องพัฒนาลดต้นทุนให้เหลือร้อยละ ๑๒ ภายใน ๕ ปี

๖. ประเทศไทยต้องกำหนดวิสัยทัศน์ Global Competitive Logistics Supplier และพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ชาติ

๗. ปรับปรุง แก้ไข เพิ่ม กฎหมาย พระราชบัญญัติปัจจุบันบางฉบับให้เอื้อต่อการผลักดันให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเจริญเติบโต

หัวใจสำคัญของการพัฒนาโลจิสติกส์ คือ ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชน จะต้องมองเห็นเหมือนกันว่าเป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานและร่วมมือกันพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันหลายคนยังเข้าใจคลาดเคลื่อนว่าต้นทุนโลจิสติกส์คือต้นทุนการขนส่งอย่างเดียว ในความเป็นจริงต้นทุนด้านขนส่งเป็นเพียงครึ่งเดียวของต้นทุนโลจิสติกส์ แนวคิดในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ต้องบูรณาการให้ครอบคลุมในทุกด้านและวัดประสิทธิภาพได้ทั้ง ๓ ส่วนคือ การไหลของข้อมูล (Information Flow) การไหลของสินค้าหรือบริการ (Physical Flow of Goods and Services), และการไหลของเงิน (Financial Flow) ที่จะนำไปสู่เป้าหมายและก่อให้เกิดประสิทธิภาพและผลตอบแทนของการพัฒนาโลจิสติกส์และตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ และใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้าช่วยสนับสนุนต้องบูรณาการทั้งในระดับยุทธศาสตร์ การจัดสรรและบริหารงบประมาณ การบริหารจัดการ มีองค์กรกำกับดูแล และกฎหมายที่เหมาะสม และถ้ามีการวางแผนที่ดี สามารถพัฒนาโดยใช้งบประมาณหรือเงินกู้ภาครัฐน้อยที่สุด ช่วยให้เกิดสังคมนวัตกรรม ปราบจกการทุจริตประพฤติมิชอบในภาครัฐทุกระดับ ทั้งนี้รายงานฉบับนี้ได้สรุปประเด็นสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ดังนี้

ประเด็นสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

๑. ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ ร้อยละ ๑๔.๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗) ซึ่งยังเป็นต้นทุนที่สูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่น

๒. เพิ่มการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาคือการขนส่งทางราง เช่น การขุดคลองไทย การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง การส่งเสริมกองเรือพาณิชย์นาวี เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยก้าวสู่ Trading Nation , Digital Economy และ Global Connect และลดการขนส่งทางถนนให้ต่ำกว่าร้อยละ ๕๐ ภายใน ๑๐ ปี

๓. การลดต้นทุนโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาระบบราง เป็นสิ่งสำคัญ โดยต้องพัฒนาไปพร้อม ๆ กับระบบโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

๔. เน้นพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โดยการบูรณาการแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งทางน้ำ ทางราง ทางถนน ทางอากาศ ทางท่อ เคเบิล และส่งเสริมจัดตั้งศูนย์รับ-ส่ง กระจายสินค้าการเกษตร เกษตรอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรม ให้สัมพันธ์กับยุทธศาสตร์ของการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจต่าง ๆ

๕. เสนอให้จัดตั้ง “สำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ” เพื่อให้เกิดการบูรณาการและการบริหารด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบายและแนวทางการจัดสรรงบประมาณ ติดตามผลและประเมิน เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศทำงานอย่างบูรณาการ

๖. ส่งเสริมการพัฒนาโลจิสติกส์โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาคุณภาพชีวิตพร้อมทั้งกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระบบโลจิสติกส์

๗. ปรับปรุง พัฒนา ผลักดันกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถการแข่งขันและคุ้มครองให้กับผู้ใช้และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งความปลอดภัยในทุกมิติของโลจิสติกส์

๘. ใช้ ICT เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดการไหลของข้อมูล การไหลของสินค้าและบริการ และการไหลของการเงิน เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและมีประสิทธิภาพตาม Logistics Performance Index (LPI) ระดับสากล

๙. เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์โดยให้เอกชน และประชาชนมีส่วนร่วม โดยรัฐไม่ต้องลงทุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เอง ไม่ต้องกู้เงินจากต่างประเทศ หรือเก็บภาษีจากประชาชนที่อาจไม่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนาโครงการ ทำให้การบริหารจัดการการเงินงบประมาณของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ไม่เป็นภาระงบประมาณของรัฐบาล

๑๐. รายงานฉบับนี้คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ภายใต้คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ มุ่งมั่นผลักดันให้รัฐบาลเห็นความสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ และบูรณาการกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ด้วยการออกพระราชบัญญัติโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ โดยระหว่างที่ยังไม่มีพระราชบัญญัติโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ ให้รัฐบาลปฏิรูปหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่เดิมเน้นที่กระบวนการบริหารจัดการระบบที่มีอยู่เดิมในทันที ให้เกิดความรวดเร็ว โดยให้รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการชั่วคราวเป็นผู้กำหนด KPIs ภายใน ๒ ปีหรือจนกว่าจะมีหน่วยงานถาวร

รายงาน แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์*

๑. หลักการและเหตุผล

โลจิสติกส์ เป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งผู้บริหารทั้งระดับสูงและระดับปฏิบัติการทั้งภาครัฐและเอกชนต้องเข้าใจและช่วยผลักดันการพัฒนาโลจิสติกส์ แบบบูรณาการครอบคลุมเชื่อมโยงทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่งรวมทั้งระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนับสนุนยุทธศาสตร์ในทุกด้าน รวมถึงการเป็น Trading Nation และการพัฒนา Digital Economy เมื่อพิจารณาความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังพัฒนาค่อนข้างช้ามากเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกในปี ๒๐๑๔ พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ ๓๕ ขณะที่สาธารณรัฐสิงคโปร์อยู่อันดับที่ ๕ ประเทศมาเลเซียอยู่อันดับที่ ๒๕ ซึ่งเป็นมิติที่มีอันดับดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ ต่ำกว่าประเทศมาเลเซียและสาธารณรัฐสิงคโปร์ ส่วนใหญ่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับ “บริการ” ของทั้งภาครัฐและเอกชน (Service Level) ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ (๑) พิธีการศุลกากร (๒) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ (๓) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และ (๔) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (ภาคผนวก ตารางและภาพ International LPI Result, World Bank, ๒๐๑๔) ตลอดระยะเวลา ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๐ – ๒๕๕๘) ก็ยังไม่ได้มีการพัฒนาให้ดีขึ้น ไทยจำเป็นต้องพัฒนาหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับ Logistics และ Supply Chain ให้ทันสมัยและมีบูรณาการใน ๒ เรื่องที่สำคัญดังนี้

๑) ปรับกระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนโดยยึดหลัก Best Practice และให้ได้มาตรฐานคุณภาพ ISO ๙๐๐๐, ISO ๒๘๐๐๐:๒๗๐๐๐ Supply Chain Security Standard, และหรือให้ได้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers.

๒) พัฒนาหน่วยงานรัฐและเอกชนทุกหน่วย ที่เกี่ยวข้องกับ Logistics และ Supply Chain ตาม Logistics Performance Index LPI ๖ หัวข้อ เพื่อยกระดับมาตรฐานของเราให้ดีขึ้นตามที่ธนาคารโลกกำหนด

ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย (ร้อยละ ๑๔.๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๗) ยังอยู่ในอัตราสูงเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้ว เพราะประเทศไทยเน้นการขนส่งทางถนน (ต้นทุนสูงสุดเทียบกับวิธีการอื่นๆ) มากเกินไป ยุทธศาสตร์สำคัญในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ คือเพิ่มการขนส่งทางน้ำกับรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ให้มากที่สุด ลดสัดส่วนการขนส่งทางถนนให้น้อยกว่าร้อยละ ๕๐

* จัดทำโดยคณะกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ โดยได้ผ่านความเห็นชอบของสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และได้นำส่งคณะรัฐมนตรีเมื่อ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๘

หัวใจสำคัญของการพัฒนาโลจิสติกส์ คือ ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชนจะต้องมองเห็นและเข้าใจตรงกันว่าโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานและร่วมมือกันพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันผู้เกี่ยวข้องและคนทั่วไปยังเข้าใจคลาดเคลื่อนว่าต้นทุนโลจิสติกส์คือต้นทุนการขนส่ง ในความเป็นจริงต้นทุนด้านขนส่งเป็นเพียงครึ่งเดียวของต้นทุนโลจิสติกส์ แนวคิดในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ต้องบูรณาการให้ครอบคลุมในทุกด้านและวัดประสิทธิภาพได้ทั้ง ๓ ส่วนคือ การไหลของข้อมูล (Information Flow) การไหลของสินค้าหรือบริการ (Physical Flow of Goods and Services), และการไหลของเงิน (Financial Flow) ที่จะนำไปสู่เป้าหมายและก่อให้เกิดประสิทธิภาพและผลตอบแทนของการพัฒนาโลจิสติกส์และตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ

รัฐต้องออกกฎหมายและเอื้ออำนวยการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ โดยมีหน่วยงานกลางในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ชาติด้านโลจิสติกส์เพื่อดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ รวมทั้งคอยกำกับดูแลและให้การสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น Global Logistics และเป็น Global Competitive Logistics Suppliers และคำนึงถึงโลจิสติกส์เพื่อ SMEs โลจิสติกส์เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม การเกษตร และการท่องเที่ยว Halal Logistics Cold Chain Logistics ฯลฯ และเชื่อมมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกยุคปัจจุบัน คือ อินเดียและจีน โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์เส้นทางสายไหมยุคใหม่ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางท่อ

ทั้งนี้ต้องเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต โดยพัฒนาและตัดสินใจจากล่างขึ้นบน (Bottom up) และผสมผสานแนวคิดการพัฒนาเน้นพื้นที่และครบถ้วนทุกด้าน พื้นที่เดียวกัน โดยมุ่งสู่เป้าหมาย (Result Oriented Area Based and Functional Based Development) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางอากาศ และการพัฒนาโลจิสติกส์ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดนที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพรองรับการพัฒนาตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรด้าน ICT ที่เข้าใจแนวคิดใหม่ในการพัฒนาโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันบุคลากรด้าน ICT ของไทย ยังด้อยทั้งคุณภาพและปริมาณ (มีจำนวนเพียงร้อยละ ๑ ของทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ของไทย จากข้อมูลของ SIPA, พ.ศ. ๒๕๕๕)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์จึงต้องบูรณาการทั้งในระดับยุทธศาสตร์ การจัดสรรและบริหารงบประมาณ การบริหารจัดการ มืองค์กรกำกับดูแลและกฎหมายที่เหมาะสม และถ้ามีการวางแผนที่ดีสามารถพัฒนาโดยใช้งบประมาณหรือเงินกู้ภาครัฐน้อยที่สุด ช่วยให้เกิดสังคมธรรมมาภิบาล ปราศจากการทุจริต ประพฤติมิชอบในภาครัฐทุกระดับ

๒. ประเด็นปัญหาการปฏิรูป

๒.๑ ขาดการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ขาดศูนย์รับส่งและจัดเก็บกระจายสินค้า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เน้นการขนส่งทางถนนมากเกินไป

๒.๒ กระบวนการทำงานของหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ยังไม่ได้เป็นแนวปฏิบัติที่ดี อาทิเช่น หน่วยงานภาครัฐยังให้บริการโลจิสติกส์เป็นแยกหน่วยงาน (Functional Base)

๒.๓ หน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ยังไม่ได้ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนานตนเองอย่างแท้จริง

๒.๔ ขาดบุคลากรที่มีประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง

๒.๕ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมยังอยู่ในระดับสูง (ร้อยละ ๑๔.๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ)

๒.๖ ประเทศไทยขาดวิสัยทัศน์ของการเป็น Global Competitive Logistics Supplier

๒.๗ เพิ่ม พ.ร.บ. หรือ กฎหมาย ในบางด้าน เช่น พ.ร.บ. คุ้มครองสายเคเบิลและท่อใต้น้ำทางทะเล รวมถึงแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. หรือ กฎหมายบางฉบับที่ไม่เอื้อต่อการผลักดันให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเจริญเติบโต เช่น พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

๓. วิธีการพิจารณาศึกษาวิเคราะห์

การดำเนินงานประกอบด้วย การทบทวนข้อมูลจากหนังสือ รายงานการวิจัย เอกสารและบทความที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลจากประชาชนทั้งโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก การลงพื้นที่ศึกษา และข้อคิดเห็นจากหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น หน่วยงานราชการ สมาคมเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ สมาคมเกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศ สถาบันการศึกษาทุกภาคของประเทศ โดยคณะอนุกรรมการโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ได้แบ่งการทำงานเป็น ๖ คณะทำงานยุทธศาสตร์การปฏิรูป ดังต่อไปนี้

๑. คณะทำงานศึกษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

๒. คณะทำงานศึกษาระบบกฎหมายโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่ง (ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการ)

๓. คณะทำงานศึกษาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่งทางราง (ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้าและบริการ)

๔. คณะทำงานศึกษาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ (เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และทางบก)

๕. คณะทำงานศึกษาการอำนวยความสะดวกเขตเศรษฐกิจพิเศษ การค้าชายแดน และการค้าข้ามแดน

๖. คณะทำงานศึกษาด้านการคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

จากนั้น คณะทำงานทั้ง ๖ คณะได้ร่วมกันนำข้อมูลทั้งหมดมาสังเคราะห์ ตามกรอบแนวคิด เพื่อให้ได้กรอบความเห็นร่วมและข้อเสนอในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ (ภาคผนวก ก)

๔. สรุปผลการศึกษาวิเคราะห์

๔.๑ ประเทศไทยขาดการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และเน้นรูปแบบการขนส่งทางถนน มากเกินไป ๘๒% (กระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ.๒๕๕๔) จากการศึกษาทางกายภาพของประเทศไทย หากมีการศึกษาพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดีและทำให้ต้นทุนต่ำ ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่จะเน้นทางน้ำเป็นหลัก ทางราง ทางถนน ตามลำดับ รัฐบาลจึงควรกำหนดนโยบายพัฒนาการขนส่งทางน้ำโดยใช้ทะเล แม่น้ำ และ คลองที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้านโลจิสติกส์ด้วยการพัฒนาหรือเพิ่มท่าเรือชายฝั่ง และสนับสนุนให้มีกองเรือพาณิชย์นาวี พร้อมทั้งเร่งจัดตั้งศูนย์รับ-ส่ง จัดเก็บและกระจายสินค้าทั้งระบบ และคำนึงถึงการพัฒนาเส้นทางในบริเวณที่มีศักยภาพ ให้ผสานเชื่อมโยงกัน โดยเน้นการสนับสนุนด้านอุตสาหกรรมและการเกษตร การผลิต ในระดับ ตำบล อำเภอ จังหวัด ภาค และภูมิภาค เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะ SMEs และระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่ง อาเซียน+๖

๔.๒ ควรปรับรื้อระบบ (Reengineering) การบริหารงานอันเกี่ยวเนื่องกับงานโลจิสติกส์ เช่น เรื่องการจัดสรรงบประมาณ ระบบภาษี กระบวนการศุลกากร การบริหารงานระบบสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งกฎหมาย

๔.๓ ผู้ให้บริการภาครัฐและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ยังไม่ได้ใช้ระบบสารสนเทศ เป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาตนเองอย่างแท้จริง รัฐต้องส่งเสริม เช่น ให้สิทธิพิเศษทางภาษีในเรื่องการใช้ระบบสารสนเทศและการสื่อสารในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง

๔.๔ บุคลากรที่มีประสิทธิภาพทางวิชาชีพโลจิสติกส์และระบบสารสนเทศขาดแคลน รัฐต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพรองรับการพัฒนาตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรด้านระบบสารสนเทศและการสื่อสาร

๔.๕ แผนยุทธศาสตร์ชาติยังไม่สะท้อนความต้องการของประเทศที่จะรองรับเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ ASEAN ในการปรับปรุงและพัฒนาองค์กรตนเองเพื่อให้ได้คุณภาพสู่มาตรฐานโลก รัฐต้องกำหนดแผนยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และส่งเสริมให้หน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เกิดแรงจูงใจที่จะพัฒนาคุณภาพสู่สากล เพื่อสามารถแข่งขันในระดับโลกได้

๔.๖ พ.ร.บ. และกฎหมาย ปัจจุบันบางฉบับไม่ได้เอื้อการผลักดันให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเจริญเติบโต เช่น ยังไม่มีกฎหมายที่จะส่งเสริมพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระดับ SMEs

๕. ข้อเสนอปฏิรูปและแนวทางดำเนินการ

๕.๑ ปฏิรูปกระบวนการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในปัจจุบันให้เกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ (จนกว่าจะมีหน่วยงานถาวรขึ้นมารับผิดชอบ)

มาตรการ

จัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการเฉพาะกิจขึ้นมากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ (Regulate-Deregulate) ของประเทศอย่างบูรณาการและเกิดประสิทธิภาพในการวางแผนกำหนดทิศทางและกำกับดูแลการบริหารการลงทุนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ

ขั้นตอน

ปรับรื้อระบบ (Reengineering) ระบบการบริหารงานที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ เช่น เรื่องการจัดสรรงบประมาณ ระบบภาษี กระบวนการศุลกากร การออกใบอนุญาตต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก นำเข้า และนำเข้า การบริหารงานระบบสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งกฎหมาย โดยผ่านกระบวนการถ่วงรอก และได้รับความเห็นชอบจากองค์กรผสมผสานความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน

ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐

๕.๒ การจัดตั้งองค์กรใหม่เพื่อเป็นองค์กรที่รับผิดชอบด้านการกำหนดนโยบายยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศ (Regulator) อย่างบูรณาการและเกิดประสิทธิภาพในการวางแผน กำหนดทิศทาง และกำกับดูแลการบริหารการลงทุน ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศตามที่กฎหมายกำหนด

มาตรการ

๑) รวมหน่วยงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของหน่วยงานราชการเข้าด้วยกัน เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ เป็นต้น เพื่อให้การวางแผนงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพรวดเร็ว

๒) รัฐบาลออกพระราชบัญญัติสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ และมีการจัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย เป้าหมาย วางแผนติดตาม และประเมินยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจนกำกับดูแล ควบคุม สั่งการด้านความปลอดภัยของระบบโลจิสติกส์ โดยกำหนดให้เป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงกับสำนักนายกรัฐมนตรี

ขั้นตอน

๑) ยุบรวมหน่วยงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ภาครัฐเข้ามาอยู่ในสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในภาครัฐ เป็นต้น

๒) ยกกระดับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ให้มีระดับความรับผิดชอบให้สูงขึ้นและให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานเลขาธิการของสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

๓) บริหารจัดการเพื่อส่งเสริมบทบาทให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมกิจกรรมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน

๔) จัดตั้งสภาโลจิสติกส์แห่งชาติโดยเป็นที่รวมขององค์กรภาคเอกชน เป็นองค์กรขับเคลื่อนภาคเอกชน (Operator) รัฐจัดงบประมาณสนับสนุน ๕ ปี จากนั้นให้สภาโลจิสติกส์แห่งชาติขับเคลื่อนต่อไปโดยหารายได้เลี้ยงตัวเอง

๕) กำหนดให้มีพระราชบัญญัติสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ การบังคับบัญชาขึ้นตรงกับนายกรัฐมนตรี มีเลขาธิการสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เป็นผู้บริหารสูงสุดขององค์กร มีหน้าที่กำหนดนโยบาย วางแผน ติดตาม และประเมินผลยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี

ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑

๕.๓ การปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานของเครือข่ายโทรคมนาคม

๕.๓.๑ ควบรวมเครือข่ายโทรคมนาคมชาติและจัดตั้งองค์กรใหม่ รองรับสนับสนุนให้รัฐบาลออกคำสั่งให้หน่วยงานรัฐหลายแห่งที่มีเครือข่ายเป็นของตนเองและนำมาใช้งานเป็นเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานของชาติเป็น **National Broadband** ของประเทศ และให้จัดตั้งองค์กรใหม่รับผิดชอบพิจารณาการเชื่อมต่อ

National Broadband ในวง **Middle Miles** และ **Last Miles** ให้เข้าถึงทุกอาคารบ้านเรือนโดยเร็ว และทั่วถึง ทั้งนี้ต้องไม่ลืมที่พิจารณาสร้าง **LINE LINK** เพิ่มเข้าไป **LAND LINK** พร้อม ๆ กันไปทุกโครงการและทุกเขตเศรษฐกิจ เช่น **EAST WEST CORRIDOR** ทวายเชื่อมต่อแหลมฉบัง ชุมพรเชื่อมต่อระนอง และโครงการปากบาราเชื่อมโยงสงขลาให้เกิด เป็น **LAND & LINE LINK** พร้อมกับเชื่อมต่อ Middle Miles และ Last Miles ทั้งนี้เพื่อเป็นพื้นฐานการใช้ **INTERNET** ในราคาต่ำและเหมาะสม โดยจัดตั้งหน่วยงานกลางรับผิดชอบการรวบรวม บริหารจัดการ ดูแลรักษาและแบ่งผลประโยชน์อย่างยุติธรรม

มาตรการ

- ๑) รัฐบาลมีคำสั่งรวบรวมเครือข่ายโทรคมนาคมที่มีอยู่เป็น **National Broadband**
- ๒) ให้กระทรวงไอซีทีและกระทรวงคมนาคมร่วมสำรวจโครงการการเชื่อมโยงทางกายภาพ (**LAND LINK**) เป็นจุดเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจโดยเชื่อมต่อกับ **Multimodal Transport** ทั้งหมด จัดสรรงบประมาณติดตั้ง สายโทรคมนาคม ในโครงการเชื่อมโยงทางท่อและสายเคเบิล (**LINE LINK**) ให้เป็น **LAND & LINE LINK** ทั้งหมด

ขั้นตอน

- ๑) รวบรวมเครือข่ายทั้งหมดเชื่อมด้วย **Routers** เป็น **National Broadband**
- ๒) ดำเนินการติดตั้ง **Middle Miles** และ **Last Miles** ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนที่พร้อมรับงาน
- ๓) ส่วนที่ไม่มีผู้สนใจจะดำเนินการต่อเชื่อมสายเข้าอาคารและบ้าน ให้คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมดำเนินการตามนโยบาย การจัดให้มีบริการโทรคมนาคมพื้นฐานโดยทั่วถึงและบริการเพื่อสังคม (**Universal Service Obligation : USO**)

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๑

๕.๓.๒ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยพัฒนาสู่ระดับสากล

มาตรการ

- ๑) ส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระดับ **SMEs** ให้มีความรู้ ความสามารถเพิ่มมากขึ้นโดยให้ความช่วยเหลือสนับสนุนมาตรการภาษี เงินทุน และเทคโนโลยี
- ๒) ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารกำหนดนโยบายให้สิทธิพิเศษและใบอนุญาตทำงานแก่ผู้มีประสบการณ์ความรู้ทางด้านสารสนเทศและโลจิสติกส์ต่างประเทศเข้าทำงานในประเทศสะดวกและขยายเวลาเพิ่มขึ้นในช่วงระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๔) ที่ประเทศไทยต้องการพัฒนาโลจิสติกส์ และ ระบบสารสนเทศและการสื่อสาร
- ๓) ให้สิทธิพิเศษทางภาษีบุคคลธรรมดาแก่ผู้มีอาชีพเกี่ยวกับโลจิสติกส์ และระบบสารสนเทศ ให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่นิติบุคคลสำหรับหน่วยงานที่ซื้อหรือผลิตซอฟต์แวร์ไทย
- ๔) ส่งเสริมให้คนไทยเปิดบริษัทที่ปรึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์และระบบสารสนเทศ โดยอาศัยสิทธิพิเศษตามข้อ ๑ และ ๒

๕) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ พัฒนาองค์กรและให้ได้รับประกาศนียบัตรรับรองคุณภาพและนำไปปฏิบัติงานจริงเป็นที่ยอมรับสามารถนำประกาศนียบัตรลดหย่อนภาษีได้เหมือนการอบรมและพัฒนา

ขั้นตอน

๑) ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารรับผิดชอบร่วมกับกระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติออกกฎหมายสิทธิพิเศษและใบอนุญาตทำงาน

๒) ให้กระทรวงการคลัง กรมสรรพากร ร่วมกับ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติพิจารณาแก้ไขประมวลรัษฎากรและมาตรการคุ้มครองคุณสมบัติของผู้ได้รับสิทธิพิเศษ

๓) ให้กระทรวงการคลัง กรมสรรพากร พิจารณาแก้ไขประมวลรัษฎากรให้ครอบคลุมสิทธิพิเศษนั้น

๔) ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงการคลัง กำหนดมาตรการช่วยเหลือด้าน ภาษี เงินทุน เทคโนโลยี แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระดับ SMEs

ระยะเวลาดำเนินการ เสร็จสิ้นภายในเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

๕.๔ ประเด็นปฏิรูปกฎหมาย

๕.๔.๑ จัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

มาตรการ

ผลักดันการจัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติเข้าสู่กฎหมายรัฐธรรมนูญ เพื่อนำสู่กระบวนการการออก พ.ร.บ.รองรับการจัดตั้งองค์กร

ขั้นตอน

ยกร่างพระราชบัญญัติสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. โดยกำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้รักษาการ

ระยะเวลาดำเนินการ เดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๐

๕.๔.๒ พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ และ พ.ร.บ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

มาตรการ

เสนอแนวทางแก้ไขปรับปรุงคำจำกัดความผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อบังคับใช้กับกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ และประมวลรัษฎากร เป็นต้น ให้มีความสอดคล้องในเรื่องสิทธิเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี ให้ได้รับสิทธิทางกฎหมายเท่าเทียมกับต่างชาติ

ขั้นตอน

แก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ และ พ.ร.บ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.๒๕๒๑ กำหนดคำจำกัดความผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สอดคล้องกับระบบภาษีสรรพากร

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๕๙

๕.๔.๓ พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เรื่องระบบติดตามยานยนต์ และอุปกรณ์ขนส่ง)

มาตรการ

กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยและคุ้มครองให้กับรถขนส่งและอุปกรณ์ขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งระดับ SMEs เพื่อให้ได้รับการส่งเสริมการให้บริการขนส่งในการรองรับการเข้าสู่ AEC และกลุ่ม GMS

ขั้นตอน

ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ว่าด้วยเรื่องระบบติดตามยานยนต์และอุปกรณ์ขนส่ง

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๑

๕.๔.๔ ร่าง พ.ร.บ.คุ้มครองสายเคเบิลและท่อใต้น้ำทางทะเล พ.ศ.

มาตรการ

- ๑) บูรณาการหน่วยงานที่รับผิดชอบ มอบหมายให้หน่วยงานกลางรับผิดชอบ เป็นผู้กำกับดูแล เช่น กรมเจ้าท่า กองทัพเรือ เป็นต้น
- ๒) ยกร่าง พ.ร.บ.คุ้มครองสายเคเบิลและท่อใต้น้ำทางทะเล พ.ศ.

ขั้นตอน

- ๑) ทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบท่อและสายเคเบิล
- ๒) จัดทำร่าง พ.ร.บ.คุ้มครองสายเคเบิลและท่อใต้น้ำทางทะเล พ.ศ. เสนอผ่าน คณะรัฐมนตรีขอความเห็นชอบของอนุมัติ สถานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามลำดับ
- ๓) จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยสายเคเบิลและท่อใต้น้ำทางทะเล โดยกระทรวงคมนาคม หรือสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๕๙

๕.๔.๕ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.๒๕๖๙ พ.ร.บ.ศุลกากร ๒๕๕๗ มาตรา ๒ และประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๐/๒๕๕๗

- ๑) พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๓๘ เพิ่มเติม แก้ไขให้มีคำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีหน้าที่แจ้งขาออกต่อรายงานว่าด้วยสินค้าขาเข้าพนักงานศุลกากร
- ๒) แก้ไขพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องการขออนุญาตเพื่อการนำเข้ายกเล็กใบอนุญาตนำเข้าส่งออกในเขตปลอดอากร และคลังสินค้าทัณฑ์บน ที่ไม่เกี่ยวข้องกับ ความมั่นคงและสิ่งแวดล้อม
- ๓) ปรับปรุงแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๐/๒๕๕๗ เรื่อง การลดปริมาณการตรวจสินค้าขาเข้า ข้อ ๒ และประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๑๖/๒๕๕๔ เรื่องการผ่านศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ข้อ ๓๗
- ๔) พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๒ เพิ่มคำนิยามตัวแทนออกของ “ตัวกลางระหว่างผู้นำของเข้า / ผู้ส่งของออก” กับส่วนราชการต่างๆ
- ๕) พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๑๐๒ ตรี ยกเลิกเงินสินบนและเงินรางวัล ยกเว้นกรณีความผิดที่เข้าข่ายการลักลอบ ยังคงได้รับเงินสินบนและเงินรางวัล

๖) พ.ร.บ.ศุลกากร ๒๕๕๗ มาตรา ๒ บทวิเคราะห์ศัพท์ เปลี่ยนคำว่า “ท่า” หรือ “ที่” เป็น “สำนักงานศุลกากร”

มาตรการ

ปรับปรุงข้อจำกัดของกฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการสนับสนุนการเป็น Trading Nation

ขั้นตอน

๑) รวบรวมกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการสนับสนุนการเป็น Trading Nation

๒) เสนอขอแก้ไข ปรับปรุง ข้อกฎหมาย พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๓๘ มาตรา ๒ ประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๐/๒๕๕๗ และประกาศ ครม. ศุลกากรที่ ๑๑๖/๒๕๕๙

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๕๙

๕.๔.๖ ประมวลรัฐฎาการมาตรา ๘๐ /๑ ให้ใช้อัตราภาษีร้อยละ ๐ ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการประกอบกิจการประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

๑) ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการประกอบกิจการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศโดยอากาศยานหรือเรือเดินทะเล หรือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator MTO) ตามกฎหมายให้มีฐานะเป็นผู้ขนส่งตาม พ.ร.บ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๕๘) ปรับปรุงเกณฑ์การระงับคดีตามมาตรา ๙๙ พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ กรณีความผิดฐานหลีกเลี่ยงอากรให้ชำระอากรส่วนที่ขาดพร้อมเบี้ยปรับ ๑ เท่าของอากรที่ขาด

๒) การขายสินค้าหรือการให้บริการระหว่างคลังสินค้าทัณฑ์บนกับคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ประกอบการ ในเขตปลอดอากร พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.๒๕๖๙ มาตรา ๙๗ นว ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับของที่ผู้ประกอบการนำเข้ามาดำเนินธุรกรรมในเขตปลอดอากรเขตประกอบการเสรี รวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะเกิดขึ้นตามระเบียบพิธีการศุลกากรควรมีการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ.ศุลกากรให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายสากลและหรือเป็นการคุ้มครองส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการแข่งขันกับต่างชาติ

มาตรการ

๑) ผลักดันทางแก้ไข เพิ่มเติม ประมวลรัฐฎาการ มาตรา ๘๐/๑ เรื่องภาษีร้อยละ ๐ สำหรับผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันกับต่างชาติ

๒) ส่งเสริมผู้ประกอบการให้บริการในเขตปลอดภาษีอากรอย่างเท่าเทียม

ขั้นตอน

๑) ทำความตกลงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบภาษีในเขตปลอดอากร และในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เข้าใจเจตนารมณ์ของกฎหมาย

๒) ระบุคำจำกัดความและมาตรการของภาษีเป็นไปตามเจตนารมณ์ทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกัน

๓) ยกร่างแก้ไข เพิ่มเติมประมวลรัฐฎาการมาตรา ๘๐/๑ ผ่านรัฐมนตรีกระทรวงการคลัง

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๕๙

**๕.๔.๗ ยกเลิกประกาศกฎกระทรวงการคลัง พ.ศ.๒๕๕๒ ยกเลิกค่าธรรมเนียมในการ
ดำเนินพิธีการศุลกากร พ.ศ.๒๕๕๒ ตามประกาศกระทรวงการคลัง**

มาตรการ

ผลักดันการยกเลิกประกาศกฎกระทรวงการคลัง พ.ศ.๒๕๕๒ เพื่อให้ผู้ประกอบการ
ลดภาระต้นทุนด้านค่าธรรมเนียม

ขั้นตอน

- ๑) ตั้งคณะกรรมการทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องพิจารณาร่วมกันใช้
แนวทางการยกเลิกประกาศกฎกระทรวงการคลัง พ.ศ.๒๕๕๒
- ๒) เสนอยกเลิกตามข้อ ๑) ผ่าน รัฐมนตรีกระทรวงการคลังประกาศยกเลิก

ระยะเวลาดำเนินการ ภายใน ๖ เดือน

๕.๔.๘ การพัฒนาบุคลากรวิชาชีพโลจิสติกส์

มาตรการ

ออกกฎหมายส่งเสริม สนับสนุน และควบคุมมาตรฐานผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้
เป็นสากลและให้มีสภาวิชาชีพโลจิสติกส์ทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางปฏิบัติ

ขั้นตอน

ดำเนินการยกร่าง พ.ร.บ.วิชาชีพโลจิสติกส์ พ.ศ.

ระยะเวลาดำเนินการ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๕.๕ ปรับเพิ่มระบบงบประมาณการลงทุนภาครัฐโดยเน้นให้ประชาชน และภาคเอกชน มีส่วนร่วม

มาตรการ

๑) การบริหารงบประมาณแบบมีส่วนร่วม ทั้งภาครัฐ เอกชน ภาคประชาชน
ในการร่วมตัดสินใจโครงการและแผนงานต่างๆ โดยการพิจารณาจากล่างสู่บน (Bottom up)
มาเสริมการบริหารจัดการแบบบนลงล่าง (Top down) เพื่อสร้างความร่วมมือทุกภาคส่วน
ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๒) ปรับเพิ่มระบบการลงทุนจากเดิมเป็นระบบความร่วมมือภาครัฐและเอกชน (Public
Private Partnership : PPP) รวมทั้งส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
(Infrastructure Fund) เพื่อลดการลงทุนและหนี้สินของภาครัฐ ตลอดจนการวางโครงข่ายระบบ
โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ได้อย่างรวดเร็วตอบสนองต่อการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจ
สังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ต้องมุ่งเน้นการลงทุนแบบ PPP เป็นหลัก

ขั้นตอน

๑) กำหนดเป็นนโยบายหลักของภาครัฐ ในการใช้มาตรการลงทุนแบบ PPP เป็นหลัก
ในบางโครงการ

๒) โครงการ แผนงาน เมื่อถูกกำหนดจาก สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ ต้องผ่านความเห็นชอบจากภาคประชาชน รวมทั้งเปิดโอกาสให้ภาคประชาชนเสนอ
แนวคิดโครงการในการพัฒนาชุมชน ส่งผ่านท้องถิ่นและส่วนกลาง นำมาจัดทำแผนแม่บท
ร่วมกัน

๓) จัดสร้างระบบตรวจสอบภาคประชาชน ในเรื่องการใช้งบประมาณของภาครัฐเพื่อ
ป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันของภาครัฐ

ระยะเวลาดำเนินการ สามารถปฏิบัติได้ทันที (ภายใน ๑ ปี)

๕.๖ การพัฒนาส่งเสริมระบบโครงสร้างพื้นฐาน อย่างบูรณาการควบคู่กับการพัฒนาระบบ
สารสนเทศ ณ พื้นที่เดียวกัน ให้เกิดประโยชน์แท้จริงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจโดยเน้นโครงสร้าง
พื้นฐาน ด้านโลจิสติกส์ที่มีต้นทุนต่ำสุดเป็นลำดับแรก คือ น้ำ ราง ท่อ ถนนและอากาศ

มาตรการ

๑) ปรับเปลี่ยนกระบวนการงานด้านการขนส่งเน้นการขนส่งทางน้ำ ทางราง และท่อ
มาทดแทนระบบทางถนน

๑.๑) พัฒนาท่าเรือชายฝั่งด้านอ่าวไทย ที่มีศักยภาพ เพื่อเชื่อมต่อกับท่าเรือ
ชายฝั่งในท่าเรือแหลมฉบัง

๑.๒) ส่งเสริมการขนส่งทางราง เพื่อรองรับและเชื่อมต่อกับระบบรางจาก
ประเทศเพื่อนบ้านใน ASEAN รวมถึง เพิ่มและขยายรางรถไฟในบาง
พื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ ท่าเรือชายฝั่ง ท่าเรือน้ำลึก

๑.๒.๑) จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อพิจารณารางรถไฟเชื่อมต่อกับ
ประเทศเพื่อนบ้านและเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเชื่อมต่อกับ
ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือน้ำลึก

๑.๒.๒) พิจารณาเพิ่มรางในพื้นที่ในปัจจุบันที่มีความพร้อมอยู่แล้วเพื่อ
เชื่อมต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

- เพิ่มรางจากฉะเชิงเทรา คลอง ๑๙ ไปแก่งคอย ระยะทาง
กว่า ๑๐๐ กิโลเมตร จะทำให้สินค้าจากภาคเหนือ ภาค
ตะวันออก ออก ฉะเชิงเทรา เหนือตอนบน และจาก
ภาคตะวันออกออกเฉียงเหนือตอนล่าง เข้าสู่ท่าเรือ
แหลมฉบังได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ปัจจุบันทางรถไฟระหว่าง
ท่าเรือแหลมฉบังและฉะเชิงเทราเป็นรถไฟรางคู่อยู่แล้ว
- ปรับปรุงทางรถไฟจากตรางไปท่าเรือกันตัง พร้อมกับ
ปรับปรุงท่าเรือกันตัง จะทำให้การขนส่งทางน้ำเพิ่มมากขึ้น
เพราะสามารถขนส่งสินค้าจากตรางไปยังทุ่งสงได้รวดเร็ว
ยิ่งขึ้น
- สร้างทางรถไฟระยะทาง ๔.๕ กิโลเมตร จากสถานีรถไฟ
แหลมฉบัง (ซึ่งการทำเรือมีงบประมาณอยู่แล้ว) เพื่อลด
การขนส่งทางรถยนต์จากท่าเรือแหลมฉบังไปยัง ICD
ลาดกระบัง และเพิ่มความรวดเร็ว ลดปัญหาการจราจร
หน้าท่าเรือแหลมฉบังและบริเวณรอบ ๆ แหลมฉบัง
(ปัจจุบันระบบการจราจรหนาแน่นมาก)

๑.๓) ส่งเสริมให้มีการขนส่งทางท่อ เพื่อการขนส่งแก๊สไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษ

๑.๔) ส่งเสริมให้รถบรรทุกใช้ไฟฟ้าแทนน้ำมัน

๑.๕) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน ASEAN

๑.๕.๑) ปรับปรุงขอบเขตอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือนอย่างเร่งด่วน โดยแยกหน่วยงานกำกับและตรวจสอบออกจากกันตามคำแนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION – ICAO)

๑.๕.๒) กำหนดให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยใช้กลไกการตลาดนำมากกว่ามุ่งสร้างกำไร

๑.๕.๓) กำหนดให้ประเทศไทยเป็นเส้นทางการบินของ ASEAN โดยหากเป็นสายการบินของ ASEAN จะได้รับสิทธิพิเศษในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น

๑.๕.๔) กำหนดค่าหลุมจอดเครื่องบินให้ต่ำกว่าเดิม ปัจจุบันได้รับข้อมูลว่าค่าหลุมจอดเครื่องบินในสนามบินสุวรรณภูมิสูงกว่าสนามบินอื่นๆใน ASEAN

๑.๕.๕) เพิ่มรางวัลหรือมีส่วนลดพิเศษแก่สายการบินที่มีปริมาณความถี่ในการใช้สนามบินหรือสายการบินที่นำผู้โดยสารเข้ามาประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

๑.๕.๖) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน

๑.๕.๗) ส่งเสริมให้มีการจัดแสดงการบิน (Air Show)

๑.๕.๘) ให้มีการใช้พื้นที่เขตปลอดอากร (Free Zone) ในสนามบินสุวรรณภูมิ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านพิธีการศุลกากรและสิทธิประโยชน์ภาษีอากร

๒) เร่งรัดจัดตั้งศูนย์รับ-ส่งกระจายสินค้าในระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด/ภาค และภูมิภาค จัดทำแผนแม่บท (Master Plan) โดยมีศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center and Truck Terminal) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องเข้าตู้คอนเทนเนอร์(Inland Container Depot : ICD) ที่มีความเชื่อมโยงกับคลัสเตอร์และโซ่อุปทานในลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อสนับสนุนภาค SMEs ด้านอุตสาหกรรมและการเกษตร

๓) กำหนดบทบาทหน้าที่ของศูนย์กระจายสินค้าระดับท้องถิ่นเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการบูรณาการความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง โดยมีหน้าที่เป็นทั้งคลังสินค้า ธนาคารปุ๋ย ธนาคารเมล็ดพันธุ์ OTOP และการท่องเที่ยว

ขั้นตอน

๑) กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถพัฒนาได้ด้วยตนเองอย่างอิสระ เช่น การส่งเสริมพัฒนาให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำหน้าที่เป็นศูนย์รับ-ส่งสินค้าเกษตร และเกษตรอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม สหกรณ์หรือคลังสินค้าสหกรณ์ เพื่อรองรับสินค้าจากชุมชนอย่างเป็นระบบและเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนส่งเสริมภาคการผลิตให้ลดภาวะต้นทุน และเพิ่มช่องทางด้านการท่องเที่ยวเชิงวิถีชุมชน ขณะเดียวกันส่งเสริมให้ภาคเอกชนจัดตั้งศูนย์รับ-ส่งกระจายสินค้า

๒) ศึกษาความเป็นไปได้ องค์การคลังสินค้า (อคส.) องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) ให้เป็นองค์กรที่มีหน้าที่ในการส่งเสริม สนับสนุนศูนย์ รับ-ส่ง กระจายสินค้า ในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด และภูมิภาค

๓) พัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี และธุรกิจที่เกี่ยวข้องของไทย เช่น การปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งที่มีศักยภาพในบริเวณด้านอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน รวมทั้งการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนการค้าชายฝั่ง เป็นต้น

๔) เร่งรัดศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดคลองไทยตามที่มียางานการศึกษาของวุฒิสภา เมื่อ ปี พ.ศ.๒๕๔๘ ตามเส้นทาง ๙A ผ่านจังหวัดตรังไปยังจังหวัดสงขลา รวมถึงเส้นทางน้ำที่สามารถพัฒนาในด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

๕) วางแผนแม่บทของระบบขนส่งทางน้ำในแผ่นดินให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางรางและทางถนน รวมทั้งการออกสู่ท่าเรือชายฝั่ง โดยมุ่งเน้นจากระบบคลองที่มีอยู่เดิม ให้สามารถรองรับน้ำได้จริง เพื่อการเกษตร และอุตสาหกรรม ตลอดจนการขนส่งทางน้ำได้อย่างเพียงพอ เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ

๖) เร่งรัดศึกษาวางแผนแม่บทความเป็นไปได้ในการทำยุทธศาสตร์เชื่อมโยง ๒ ฝั่งทะเล ด้วยท่าเรือน้ำลึก รองรับ Multimodal Transport โดยเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือประจวบ ท่าเรือกระบี่ เป็นต้น

๗) การวางแผนแม่บทบูรณาการ การใช้งาน การออกแบบของระบบขนส่งให้รองรับระบบท่อ และสายเคเบิล เพื่อลดภาระต้นทุนด้านการขนส่ง และการลงทุนของภาครัฐระยะยาว

๘) จัดตั้งองค์กรมารับด้านความปลอดภัย ของระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง โดยเฉพาะเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากลทั้งทางถนน ทางราง ทางท่อ ทางน้ำ และทางอากาศ โดยขึ้นตรง แยกออกจากหน่วยงานกลางของกระทรวงต่างๆ กำหนดเป็นหน่วยงานอิสระ ขึ้นตรงกับนายกรัฐมนตรีโดยให้รัฐบาลเร่งออก พ.ร.บ. หรือกฎกระทรวง เพื่อเร่งรัดการจัดตั้งองค์กร ซึ่งจะทำได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ อีกทั้งเน้นการลดอุบัติเหตุ และการสูญเสียที่เกิดขึ้นในระบบขนส่ง หมายรวมถึงการลดภาระต้นทุนด้านการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชน

๙) แยกหน่วยงานตรวจสอบ กำกับ และหน่วยงานประเมินคุณภาพของกรมการbinพลเรือนออกจากกัน ให้แล้วเสร็จภายใน ๖ เดือน

๑๐) ปรับปรุงระบบการจัดการด้านการตลาดของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๗๑

๕.๗ การพัฒนาบุคลากรวิชาชีพโลจิสติกส์

มาตรการ

ออกกฎหมายส่งเสริม สนับสนุน และควบคุมมาตรฐานผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้เป็นสากลและให้มีสภาวิชาชีพโลจิสติกส์ทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางปฏิบัติ

ขั้นตอน

ดำเนินการยกร่าง พ.ร.บ.วิชาชีพโลจิสติกส์ พ.ศ.

ระยะเวลาดำเนินการ ให้มีกฎหมายภายในปี พ.ศ.๒๕๖๐

๕.๘ การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

มาตรการ

กำหนดนโยบายส่งเสริมพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พร้อมทั้งผลักดันร่างพ.ร.บ.ให้เป็นรูปธรรม ๔ ด้านได้แก่ สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน การให้บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ มาตรการสนับสนุนการใช้แรงงานต่างด้าว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านบุคลากรในพื้นที่เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเชื่อมโยงในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขั้นตอน

๑) ระยะเร่งด่วน ให้ตั้งคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในพื้นที่ที่มีความพร้อมจัดตั้ง

๒) สนับสนุนให้มีกฎหมายที่เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ระยะเวลาดำเนินการ ระยะเร่งด่วนจัดทำได้ทันที

๕.๙ สนับสนุนการคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศเพื่อนบ้านที่ต่อเนื่องด้านการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยว การบริการ การค้าและการลงทุน สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีศักยภาพด้านความพร้อมของภาครัฐที่ให้บริการ

มาตรการ

- ๑) การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อประโยชน์ดังนี้
 - ๑.๑) เพื่อการใช้โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้านในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และใช้ประโยชน์ให้เหมาะสม เช่น การศึกษาโครงการบึงธาตุหลวง นครเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียงจันทน์ เพื่อการใช้เป็นศูนย์ผลิตและกระจายสินค้าไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีน
 - ๑.๒) ศึกษาเส้นทาง R๑๒ ระหว่างนครพนม และสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม , ท่าแยก (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) และสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม การขนส่งสินค้าและสร้างศูนย์กระจายสินค้าจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- ๑.๓) ศึกษาเส้นทางแม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์-หมู่บ้านตามู (หมู่บ้านชายแดนเมียนมาร์ติดกับอินเดีย) หมู่บ้านมอเรีย (หมู่บ้านชายแดนอินเดียติดกับเมียนมาร์) เพื่อขนส่งสินค้าจากไทยผ่านเมียนมาร์ไปอินเดีย (ปัจจุบันอินเดียมีนโยบาย LOOK EAST เพื่อค้าขายกับ ASEAN)
- ๑.๔) ศึกษาเส้นทางด่านสิงขร - มะริด (สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์) ซึ่งมีระยะทาง ๑๐๐ กว่ากิโลเมตรเพื่อนำสินค้าสัตว์น้ำเข้ามาเป็นวัตถุดิบเพื่อการบริโภคและเพื่อการแปรรูปส่งออก (ปัจจุบันประเทศไทยขาดแคลนวัตถุดิบประเภทอาหารทะเล) และใช้เป็นเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยวกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์
- ๑.๕) ศึกษาเส้นทาง R๓A ระหว่างเชียงของ (ประเทศไทย) - บ่อเต็น (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) - บ่อหาน จิ่งหิง คุณหมิง (สาธารณรัฐประชาชนจีน) รวมถึงเมืองใหญ่ใกล้เคียงคุณหมิง เช่น ฉินตู ฉงซิง และเส้นทางที่จะเชื่อมผ่านเดียนเบียนฟู ไปสู่ฮานอย (สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม) และหนานหนิง (สาธารณรัฐประชาชนจีน) เพื่อการขนส่งสินค้าจากไทยไปลาว-จีน รวมถึงศึกษาจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าไทยในพื้นที่ดังกล่าว
- ๑.๖) พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในทุกภาคที่มีศักยภาพและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- ๒) พัฒนาแผนยุทธศาสตร์การใช้การขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายสำคัญ และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ขนส่งทางน้ำของภูมิภาค
- ๓) ส่งเสริม สนับสนุนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในระดับ SMEs ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร และส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น สามารถนำค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ไปหักเป็นค่าใช้จ่ายได้เป็น ๒ เท่า
- ๔) การบูรณาการหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่เชื่อมโยงจังหวัดรอยต่อในการวางแผนแม่บท การพัฒนาศักยภาพพื้นที่เชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การค้าชายแดน

ขั้นตอน

- ๑) ศึกษาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน
- ๒) ทำแผนยุทธศาสตร์ชาติเป็นแผนแม่บท
- ๓) สร้างองค์กรหน่วยงานซึ่งมีอำนาจเหมาะสมในการดำเนินการตามแผน
- ๔) สร้างท่าเรือน้ำลึกอันดามัน
- ๕) พัฒนาระบบกฎหมาย กฎ ระเบียบ และสนธิสัญญาให้ทันสมัย สอดคล้องกับความเป็นจริง

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓

๖. ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้จากข้อ ๕.

๖.๑ ผลลัพธ์

- ๖.๑.๑) ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทย พัฒนาได้ดีขึ้น โดยวัดจากอันดับ LPI ของประเทศไทย ตามข้อมูลของธนาคารโลก ซึ่งจะสรุปรายงานทุก ๆ ๒ ปี
- ๖.๑.๒) มีการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และการปรับ โหมดการขนส่งที่มีต้นทุนลดลง ทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศ ของประเทศไทยต่ำลงและแข่งขันได้กับประเทศที่พัฒนาแล้วด้านโลจิสติกส์
- ๖.๑.๓) มีการพัฒนาระบบกฎหมาย ระบบการวางแผนยุทธศาสตร์ งบประมาณ และการ ติดตามผลอย่างบูรณาการ และเกิดสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อดำเนินการให้บรรลุผลตามเป้าหมายดังกล่าว
- ๖.๑.๔) ค่าธรรมเนียมการใช้ High Speed Internet ลดลง และจำนวนผู้ใช้บริการเครือข่าย Internet เพิ่มขึ้น และกระจายให้สามารถเข้าถึงได้ทุกตำบล เพื่อรองรับระบบ โลจิสติกส์ภาคการเกษตรสำหรับอนาคต
- ๖.๑.๕) มีศูนย์กระจายสินค้า พร้อมมีเครือข่าย Internet ในระดับตำบลครบทุกตำบล ทั่วประเทศ
- ๖.๑.๖) ลดสัดส่วนขนส่งทางถนน เพิ่มการขนส่ง Multimodal Transport ที่เน้นด้านน้ำ ราง และท่อ
- ๖.๑.๗) จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้รับ Certified ISO Standard เพิ่มขึ้น
- ๖.๑.๘) จำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น
- ๖.๑.๙) จำนวนบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น
- ๖.๑.๑๐) มีการขนส่งทุกรูปแบบเข้าออกจากประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นทุกรูปแบบของการขนส่ง รวมทั้งการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนเกิดการขยายตัว เพิ่มปริมาณสินค้า Transit และ Transshipment
- ๖.๑.๑๑) สามารถเชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบฐานข้อมูล เพิ่มการซื้อขายผ่านระบบ E-Commerce มากขึ้น
- ๖.๑.๑๒) เพิ่มปริมาณการนำเข้า-ส่งออกในลักษณะจากต้นทางถึงปลายทาง (Door - to - Door)

๖.๒ ผลกระทบ

๖.๒.๑ ผลกระทบเชิงบวก

- ๑) การพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ทางน้ำ รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ที่ทำให้ภาคเกษตรได้รับผลประโยชน์โดยตรง เกิดรายได้เพิ่มขึ้น แก้ปัญหา ความยากจน ทำให้เกิดการกระจายความมั่งคั่ง
- ๒) การพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ทางน้ำ เป็นการประหยัดต้นทุนมากกว่า ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ด้านอากาศ ถนน หรือรถไฟ และสามารถเห็น ผลลัพธ์รวดเร็วจากการพัฒนาทั้งระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้าง เกิดความ คุ่มค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโครงการ เช่น การเก็บค่าบริการขนส่ง ทางเรือ การท่องเที่ยว การเกษตร อุตสาหกรรม ฯลฯ

- ๓) รัฐไม่ต้องลงทุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เอง ไม่ต้องกู้เงินจากต่างประเทศ หรือเก็บภาษีจากประชาชนซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของประเทศที่อาจไม่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนาโครงการ ทำให้การบริหารจัดการการเงินงบประมาณของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ไม่เป็นภาระงบประมาณของรัฐบาล
- ๔) แก้ปัญหาโดยมาจากบนลงล่าง (Top down) ที่รัฐบาลส่วนกลางจะเป็นฝ่ายกระจายอำนาจอยู่ฝ่ายเดียว ซึ่งแนวคิดนโยบายล่างสู่บน (Bottom up) จะทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวม
- ๕) ปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการที่จะเกิดประโยชน์แท้จริงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างความเท่าเทียม และนำไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

๖.๒.๒ ผลกระทบเชิงบวกในวงกว้าง

- ๑) ประชากรเกินกว่าครึ่งของทั้งประเทศซึ่งอยู่ในภาคเกษตรกรรม ได้รับประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและโครงข่ายของน้ำทั่วประเทศพร้อม ๆ กับการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ อุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยว ฯลฯ ประชาชนส่วนใหญ่จะได้รับประโยชน์ ลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งทางด้านรายได้และคุณภาพชีวิต ซึ่งจะพัฒนาไปสู่สังคมที่มีความเท่าเทียมกัน เกิดการกระจายความมั่งคั่ง ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่นคงทางสังคมและการเมือง และการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนในระยะยาว
- ๒) เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ที่มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษ ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมอาหาร ยุทธศาสตร์ด้านการเกษตร ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว ฯลฯ

๗. ตัวชี้วัดความสำเร็จตามผลลัพธ์ในข้อ ๖.

- ๗.๑) ชีตความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทย พัฒนาได้ดีขึ้น โดยวัดจากอันดับ LPI ของประเทศไทย ตามข้อมูลของธนาคารโลก ซึ่งจะสรุปรายงานทุก ๆ ๒ ปี
- ๗.๒) ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ให้ต่ำกว่าร้อยละ ๑๔.๑ ภายใน ๕ ปี
- ๗.๓) เกิดสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐
- ๗.๔) ค่าธรรมเนียมการใช้ High Speed Internet ลดลงร้อยละ ๑๕ ภายในระยะเวลา ๑ ปี จำนวนผู้ใช้บริการเครือข่าย Internet เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ภายในระยะเวลา ๑ ปี และกระจายให้สามารถเข้าถึงได้ทุกตำบลภายใน ๕ ปี
- ๗.๕) มีศูนย์รับ-ส่ง กระจายสินค้า พร้อมมีเครือข่าย Internet ทั้งในภาครัฐและเอกชน ในระดับตำบล ร้อยละ ๓๐ ภายใน ๓ ปี และ ร้อยละ ๕๐ (ประมาณ ๘,๐๐๐ ตำบล) ภายใน ๕ ปี
- ๗.๖) ลดสัดส่วนขนส่งทางถนน น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ภายใน ๑๐ ปี

- ๗.๗) จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้รับ Certified ISO Standard เพิ่มขึ้น เกินกว่าร้อยละ ๒๐ จากจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ภายใน ๕ ปี
- ๗.๘) จำนวนบุคลากรโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๐ จาก ๒๔,๘๖๙ คน (อ้างอิงจากข้อมูล SIPA, พ.ศ. ๒๕๕๗) ภายใน ๕ ปี
- ๗.๙) จำนวนบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๕๐ จาก ๒๖๓ คน (อ้างอิงจากข้อมูล SIPA, พ.ศ.๒๕๕๗) ภายใน ๕ ปี
- ๗.๑๐) มีการขนส่งทุกรูปแบบเข้าออกจากประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นทุกรูปแบบของการขนส่ง รวมทั้งการค้า ระหว่างประเทศและการค้าชายแดนเกิดการขยายตัว เพิ่มปริมาณสินค้า Transit และ Transshipment ให้เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๐ ภายใน ๕ ปี
- ๗.๑๑) เชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบฐานข้อมูล มีการเติบโตของการซื้อขายด้วย e-commerce มากขึ้น ร้อยละ ๕๐ ภายใน ๓ ปี
- ๗.๑๒) เพิ่มปริมาณการนำเข้า-ส่งออกในลักษณะจากต้นทางถึงปลายทาง (Door - to - Door) ร้อยละ ๓๐ ภายใน ๕ ปี
- ๗.๑๓) เพิ่มการขนส่งทางรางจากร้อยละ ๒ เป็น ร้อยละ ๑๐ ภายใน ๕ ปี

เอกสารประกอบ

นิยามศัพท์

๑. **Gross Domestic Product : GDP** หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งคือ มูลค่าของสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายที่ผลิตขึ้นภายในประเทศในระยะเวลาหนึ่ง ตามแต่ต้องการจะวัดเช่น ภายใน ๑ ไตรมาส ครึ่งปี หรือ ๑ ปี เป็นต้น โดยไม่แยกว่าจะทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตสินค้าและบริการจะเป็นทรัพยากรของคน ในประเทศหรือเป็นของชาวต่างชาติ แต่ดูแค่ว่าหากเกิดขึ้นภายในประเทศ ก็จะนับเป็นผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ที่มา : หลักเศรษฐศาสตร์มหภาค (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน))
๒. **Trading Nation** หมายถึง การเป็นชาติการค้าในภูมิภาคและระดับโลก มีนโยบายทำการค้าระหว่างประเทศ โดยมีการกำหนดกลยุทธ์ทางการค้าตามความเชี่ยวชาญและความสามารถของประเทศ มองตลาดโลกเป็นตลาดเป้าหมาย และมีความสามารถจัดหาทรัพยากรได้จากทุกที่ทั่วโลก (ที่มา : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก))
๓. **Digital Economy** หมายถึง ระบบเศรษฐกิจและสังคมที่มี การติดต่อสื่อสาร การผลิต การอุปโภค บริโภค การใช้สอยการจำหน่ายแจก การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ การคมนาคมขนส่ง การโลจิสติกส์ การศึกษา การเกษตรกรรม การอุตสาหกรรม การสาธารณสุข การเงินการลงทุน การภาษีอากรการบริหารจัดการข้อมูลและเนื้อหา หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมอื่นใด หรือการใดๆ ที่มีกระบวนการหรือการดำเนินงานทางดิจิทัลหรือ ทางอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งในกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ กิจการวิทยุคมนาคม กิจการโทรคมนาคม กิจการสื่อสารดาวเทียม และการบริหารคลื่นความถี่ โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งเทคโนโลยีที่มีการหลอมรวม หรือเทคโนโลยีอื่นใดในทำนองคล้ายคลึงกัน (ที่มา : กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร)
๔. **Global Connect** หมายถึง การเชื่อมต่อกับต่างประเทศ
๕. **Multi-modal** หมายถึง การขนส่งหลายทาง การขนส่งสินค้าที่ใช้วิธีการขนส่งอย่างน้อยสองวิธีขึ้นไป
๖. **Multimodal Transport** หมายถึง การผสมผสานการขนส่งสินค้า จากที่หนึ่งทีใด (One Point) หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใด ไปสู่อีกที่หนึ่งหรืออีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย (Interface Final Point) โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ ๒ รูปแบบขึ้นไป ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว และมีสัญญาขนส่งฉบับเดียวหรือเป็นวิธีการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จที่ครอบคลุมการขนส่งทุกประเภท โดยผู้ประกอบการเพียงรายเดียว ในการสนองความต้องการของกระบวนการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ โดย Multimodal Transport เป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้า เช่น ทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ฯลฯ (ที่มา : LogisticsDigest)

๑๓. **Physical Flow of Goods and Services** หมายถึง การไหลถิ่นของสินค้าและบริการ
๑๔. **Information Flow** หมายถึง การไหลถิ่นของข้อมูลข่าวสาร
๑๕. **Financial Flow** หมายถึง การไหลของสารสนเทศ
๑๖. **Logistic Performance Index : LPI** หมายถึง ดัชนีชี้ประสิทธิภาพทาง Logistic เป็นการสร้างดัชนีชี้วัด เพื่อวัดว่าเราปฏิบัติงานหรือระบบทาง logistic (ที่มา : Business Connection Knowledge)
๑๗. **Public Private Partnership: PPP** หมายถึง ความร่วมมือภาครัฐ-ภาคเอกชน
๑๘. **Customs** หมายถึง ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านศุลกากร
๑๙. **Logistics Competency** หมายถึง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ
๒๐. **International Shipments** หมายถึง การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้
๒๑. **Tracking & Tracing** หมายถึง การติดตามสถานะการจัดส่ง
๒๒. **Timeliness** หมายถึง ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง
๒๓. **Logistics Competence** หมายถึง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์
๒๔. **Connectivity** หมายถึง ความเชื่อมโยง
๒๕. **Competitiveness** หมายถึง ความสามารถในการแข่งขัน
๒๖. **Competency** หมายถึง ความสามารถเชิงสมรรถนะ
๒๗. **Gateway** หมายถึง จุดต่อเชื่อมของเครือข่ายทำหน้าที่เป็นทางเข้าสู่ระบบเครือข่ายต่างๆ
๒๘. **Logistics Hub** หมายถึง การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์
๒๙. **Human Resource Development** หมายถึง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
๓๐. **Area Based Development** หมายถึง การพัฒนาเชิงพื้นที่
๓๑. **Green and Sustainable Logistics** หมายถึง ระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
๓๒. **Trade Facilitation** หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
๓๓. **Knowledge based** หมายถึง ระบบฐานความรู้
๓๔. **Reengineering** หมายถึง ระบบการปรับรูป คือความพยายามเชิงการจัดการ ที่มีความมุ่งหมายเพื่อยกระดับประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของกระบวนการทำงานขององค์กรตลอดทั้งระบบ

๓๕. **Master Plan** หมายถึง แผนแม่บท
๓๖. **Distribution Center** หมายถึง ศูนย์จัดจำหน่าย หรือศูนย์กระจายสินค้า
๓๗. **Truck Terminal** หมายถึง สถานีขนส่งสินค้า เป็นสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าภายในประเทศ ซึ่งหากมีการบริหารจัดการที่ดีจะมีส่วนช่วยส่งเสริมธุรกิจการขนส่งสินค้า ช่วยให้การขนถ่ายสินค้าเกิดความประหยัด และรวดเร็ว
๓๘. **Inland Water Transportation** หมายถึง การขนส่งทางน้ำบนทวีป
๓๙. **End of line : EOL** หมายถึง จุดสิ้นสุดของรายการ
๔๐. **End of production : EOP** หมายถึง สิ้นสุดการผลิต
๔๑. **Greater Mekong Sub region : GMS** หมายถึง ความร่วมมือของ ๖ ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลักโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน ยกระดับการครองชีพ, การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน, การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ผ่านกลยุทธ์หลัก ๓ ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) (ที่มา : <http://www.mfa.go.th/main/th/world/๗/๑๙๗-๒%.html>)
๔๒. **Door to Door** หมายถึง การส่งมอบสินค้าจากประตูสู่ประตู เป็นรูปแบบหนึ่งของการขนส่ง ซึ่งมีการส่งมอบจากสินค้าต้นทาง จนกระทั่งสินค้าได้มีการส่งมอบให้กับผู้รับปลายทาง ในระยะหลังได้มีการนำระบบการจัดการที่เรียกว่า Logistics มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า ซึ่งโลจิสติกส์ให้ความสำคัญต่อระยะเวลาการส่งมอบจะต้องเป็นไปตามกำหนดที่ได้มีการตกลงกันที่เรียกว่า Just in time และระบบโลจิสติกส์ได้กลายเป็น Global Logistics จึงได้นำระบบการส่งมอบที่เป็น Door to Door Delivery มาใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาค และการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีความแตกต่างกับการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งจะมีลักษณะการขนส่งที่เป็นแบบการขนส่งแบบเดียว เช่น จากระบบรถบรรทุกสินค้าจากต้นทางก็สามารถส่งไปถึงผู้รับปลายทาง ซึ่งจะเป็นรูปแบบหนึ่งของการให้บริการจากประตูถึงประตู แต่เป็นการขนส่งระหว่างจังหวัดซึ่งมีการบริหารและจัดการที่ไม่ซับซ้อน แต่เนื่องจากรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศจำเป็นต้องใช้บริการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งต้องอาศัยโหมดการขนส่งทั้งจากระบบรถบรรทุก รถไฟ และเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางเรือหรือทางอากาศ จนสินค้าถึงมือ ผู้รับปลายทาง (ที่มา : <http://www.tanitsorat.com/view.php?id=๙๕>)
๔๓. **Hub of ASEAN** หมายถึง ศูนย์กลางของอาเซียน

๔๔. **Intermodal** หมายถึง การขนส่งหลายวิธี การขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีการขนส่งหลายทางผสมผสานกัน โดยส่วนใหญ่แล้วมักจะเป็นการขนส่งด้วยรถบรรทุกและรถไฟ
๔๕. **Board band Network** หมายถึง เครือข่ายบรอดแบนด์ ระบบเครือข่ายโทรคมนาคม หรือเครือข่ายสื่อสารข้อมูลคอมพิวเตอร์ ที่เป็นตัวกลาง ที่สามารถให้บริการบรอดแบนด์ให้แก่ผู้ใช้ที่มีการเชื่อมต่อกับระบบผ่านทางอุปกรณ์การเข้าถึง ซึ่งบนเครือข่ายดังกล่าวสามารถส่งข้อมูลทุกประเภทด้วยความเร็วสูง โดยเทคโนโลยีเครือข่ายบรอดแบนด์มีจุดเด่นในด้านความสามารถที่จะจัดสรรคุณภาพการให้บริการให้แก่ผู้ใช้แตกต่างกันไปตามความต้องการของผู้ใช้แต่ละราย (ที่มา : สารานุกรมโทรคมนาคมไทย (Thai Telecommunications Encyclopedia))
๔๖. **Illegal Unreported and Unregulated Fishing : IUU Fishing** หมายถึง การประมงที่ผิดกฎหมาย
๔๗. **International Civil Aviation Organization : ICAO** หมายถึง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศ ระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ (ที่มา : <http://th.wikipedia.org/wiki/%E๐%B๘%AD>)
๔๘. **Transshipment** หมายถึง การส่งสินค้าจากประเทศ A ผ่านพรมแดนประเทศ B ไปยังประเทศ C โดยมีการขนถ่ายสินค้าในประเทศ B ในเขตปลอดภาษี หรือถ่ายลำไปยังพาหนะลำเลียงอื่น แต่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศ B (ที่มา : <http://www.dft.go.th/Default.aspx?tabid=๒๕๕>)
๔๙. **Land link** หมายถึง พื้นที่ซึ่งสามารถเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆ ที่อยู่รอบด้านเข้าหากัน
๕๐. **เขตปลอดอากร** คือ เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นๆที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ (จากมาตรา ๙๗ พรบ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙)
๕๑. **ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi- Modal Transport Operator)** กับกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม คือ บุคคล ซึ่งเป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว ที่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔๑ หรือ มาตรา ๔๘ หรือได้จัดแจ้งตามมาตรา ๔๕

๕๒. **คลังสินค้าทัณฑ์บน** คือ โรงพักสินค้าหรือคลังสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อผลประโยชน์ในการเก็บรักษาของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ การแบ่งบรรจุ การขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า และเพื่อกิจการอื่นๆ ที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นสมควรอันจะเป็นการช่วยสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรม และการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๕๓. **เขตเศรษฐกิจพิเศษ** คือ เขตพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นเฉพาะตามกฎหมาย เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวกรวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจประเทศ
๕๔. **Cross border** คือ เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสองประเทศ , ระหว่างประเทศ , ที่ข้ามประเทศ , ที่ข้ามพรมแดน

บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม. ๒๕๕๘. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๗.
- กระทรวงคมนาคม. พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒.
- การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ ราชกิจจานุเบกษา. ๒๕๕๘. มาตราฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ สาขาอาชีพ เล่ม ๑๓๒ ตอนพิเศษ ๕๖ ง
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. แผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย. พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๗.
- กรมศุลกากร. คลังสินค้าทัณฑ์บน. พ.ศ. ๒๕๕๕. แหล่งที่มา <http://www.customs.go.th>
- กรมศุลกากร. พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ แก้ไขเพิ่มเติมถึงพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๘
- กรมศุลกากร. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ แก้ไขเพิ่มเติมถึงพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘ พร้อมด้วยกฎกระทรวง
- กรมศุลกากร. สำเนาประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๑๖/ ๒๕๔๙. เรื่องการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์
- กรมศุลกากร. สำเนาประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๐/๒๕๔๗ เรื่อง การลดปริมาณการตรวจสินค้าขาเข้า แหล่งที่มา www.rd.go.th/publish/๕๒๐๖.๐.html#mata๘๐_๑
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ. ความรู้เกี่ยวกับเศรษฐกิจพิเศษ. ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ แหล่งที่มา http://www.uniquestmsu.msu.ac.th/index.php?option=NewsList&id_type=๓ &id_view=๑๗๕&to=Back&
- พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๒ ตอนที่ ๖๑ ก
- วิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. พ.ศ. ๒๕๕๘. การปฏิรูปการขนส่งทางราง.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (TDRI). แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มา <http://tdri.or.th/research/>
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย โดยสมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต มหาวิทยาลัยมหิดล. สิงหาคม ๒๕๕๖. แนวทางการบริหารจัดการระบบคลังสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC). Research on the Key Management for Air Cargo System in Suvarnabhumi Airport To Support ASEAN Economic Community (AEC)
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม. พ.ศ. ๒๐๑๔ - ๒๐๑๕. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒. แหล่งที่มา www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/logistic๒.pdf
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. ๒๕๕๗. ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. กระทรวงคมนาคม

สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน). ๒๕๕๖. รายงานผลการศึกษาโครงการสำรวจการใช้ซอฟต์แวร์ในภาคอุตสาหกรรม ประจำปี ๒๕๕๖

สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน). ๒๕๕๖. สัดส่วนบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จำแนกตามภูมิภาค

อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ. ๒๕๕๘. แนวคิดการพัฒนาท่าเรือและการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในภูมิภาคเพื่อการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและอาเซียน

International Transport Forum. ๒๐๑๕. World Bank's Logistics Performance Index (LPI) and Drivers of Logistics Performance retrieved from <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/๒๐๑๕Logistics/Ojala.pdf>

The World Bank. ๒๐๑๕. International Logistics Performance Index retrieved from <http://lpi.worldbank.org/international/global>

World Economic Forum. ๒๐๑๕. The Global Competitiveness Report ๒๐๑๔-๒๐๑๕ retrieved from [www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report ๒๐๑๔-๒๐๑๕](http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-๒๐๑๔-๒๐๑๕)

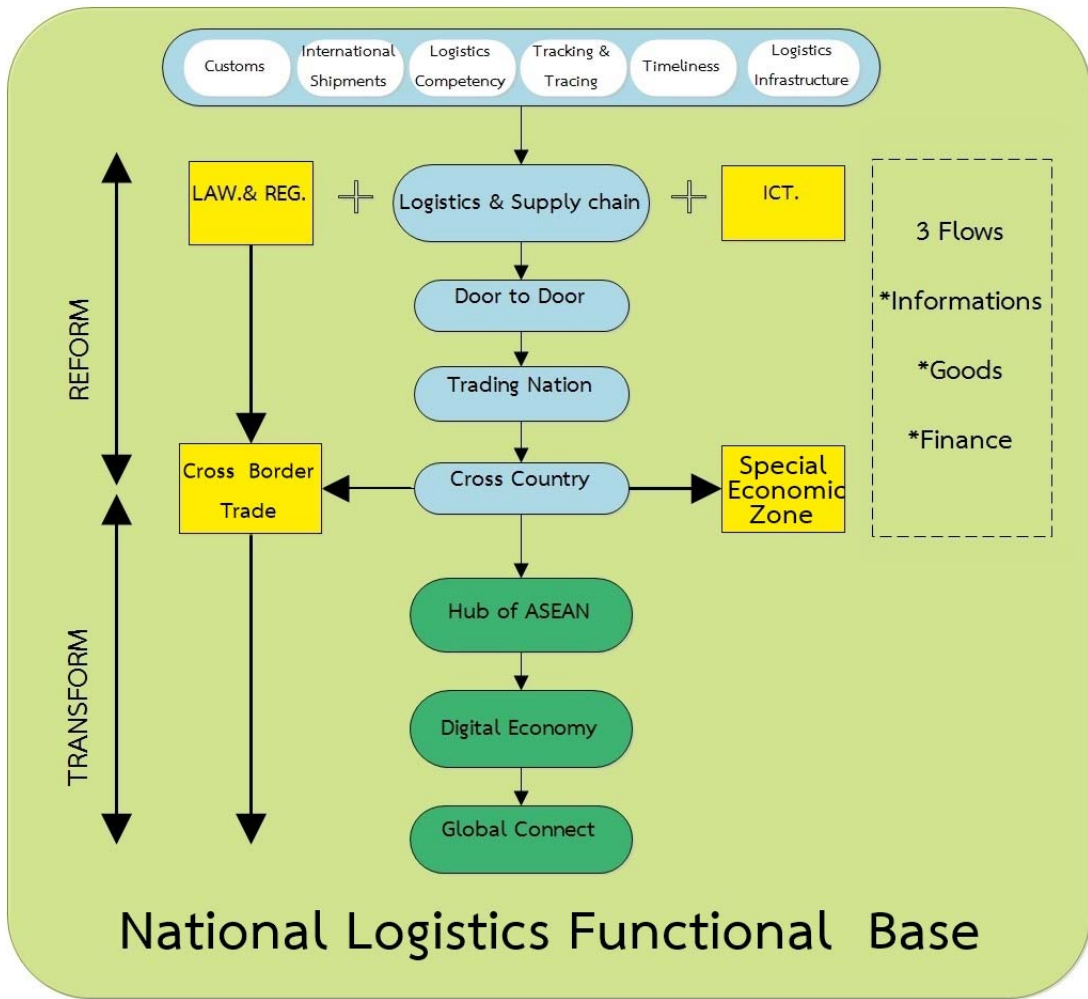
World Press. ๒๐๑๕. Dictionary of International Trade. Handbook of the Global Trade Community Includes Key Appendices.

ภาคผนวก ก.
ตารางและภาพ

ภาคผนวก ก.
ตารางและภาพ

- ภาพที่ ๑ กรอบแนวคิดการพิจารณา
- ตารางเปรียบเทียบที่ ๑ รายงาน World Bank : Connecting to Compete ๒๐๑๔ , Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators International LPI Result, World Bank, ๒๐๑๔
- ตารางแผนยุทธศาสตร์ จากการประชุมคณะอนุกรรมการฯ และคณะทำงาน ระหว่างวันศุกร์ที่ ๑๐ ถึงเสาร์ที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๘ ณ ศูนย์ปฏิบัติการฝึกอบรม ปตท. คลังก๊าซเขาบ่อยา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

(จัดทำโดย คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและ
บริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ)



ภาพที่ ๑ กรอบแนวคิดการพิจารณา

		INTERNATIONAL LPI RESULTS					
		Customs	Infra+IT	Int_shipment	Logistics Quality Competency	Track & Trace	Timeliness
2014	Rank						
Singapore	5	3	2	6	8	11	9
Malaysia	25	27	26	10	32	23	31
Thailand	35	36	30	39	38	33	29
2007-2014							
Thailand	35	35	34	32	38	35	32
Cross 4 editions with Weight							

Source: World Bank 2014

ตารางเปรียบเทียบที่ ๑ รายงาน World Bank: Connecting to Compete ๒๐๑๔, Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators International LPI Result, World Bank, ๒๐๑

ตารางแผนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์	ระบบขนส่งทุกระบบและโลจิสติกส์	เทคโนโลยีสารสนเทศ สื่อสารและการบริหาร	กฎหมาย
๑. Connectivity	เชื่อมการขนส่งทางน้ำด้วยรางไปสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษและจังหวัดชายแดน	เชื่อมโยงเครือข่ายระบบสารสนเทศไปยังจุดเชื่อมโยงทางกายภาพทุกจุด เพื่อให้เกิดการค้าแบบ E-Commerce เต็มรูปแบบ ทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และมุ่งพัฒนา SMEs	ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎระเบียบโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงกับสากล เพื่อการยอมรับจากประเทศคู่ค้า
๒. Logistics hub of ASEAN	ผลักดันให้เกิด Multimodal transport ของ ASEAN โดยเน้นที่การประเมินความเป็นไปได้ในแต่ละพื้นที่ เช่น ท่าเรือสตีลฮับ	พัฒนา National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์เพื่อเป็น ASEAN Single Window (ASW)	กฎระเบียบอำนวยความสะดวกให้ประเทศดำรงสถานะเป็น Logistic hub of ASEAN จนเกิด ASEAN Store
๓. Infra Structure for the next Generation	พัฒนาและเพิ่มศักยภาพของเส้นทางที่เป็นไปได้ เช่น ขุดคลองไทยตามเส้นทาง 9A	ปรับโครงสร้างหลักในปัจจุบันของหน่วยงานต่างๆ เช่น MoI, TOT, CAT, EGAT, MEA, PEA ฯลฯ ให้รวมกันเป็นโครงข่ายหลัก Backbone Network ของประเทศเพื่อสนับสนุน Digital Economy	แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๔. Efficiency	ผลักดันการขนส่งให้ครอบคลุมทุกรูปแบบ ลดการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มการขนส่งทางน้ำราง และท่อ	ประสิทธิภาพ ความเร็วของโลจิสติกส์และการบริการให้เกิดการเคลื่อนไหลของ ผลิตภัณฑ์ ข้อมูลและบริการทางการเงิน Speed of Goods flow, Information flow and Financial flow	ใช้โครงสร้างกฎหมายที่พัฒนาขึ้นใหม่ให้เป็นจุดสมดุลในการต่อรองทางการค้าให้มีประสิทธิภาพ
๕. Competitiveness	เพื่อการใช้ท่าเรือชายฝั่งและเพิ่มกองเรือชายฝั่ง	ICT ทำให้ KPI เป็นไปตามกรอบของ LPI ทำให้ผู้ประกอบการไทยแข่งขันในตลาดได้	ลดระดับขั้นตอนความยุ่งยาก เน้นลดต้นทุน ให้ผู้ประกอบการไทย เพิ่มขีดการแข่งขัน
๖. Innovation	สร้าง Distribution Center & handling system ในลักษณะ Next Generation	ใช้ ICT ทำให้ระบบการทำงานด้านโลจิสติกส์ และการบริการให้ทันสมัยเทียบเท่าสากล	ผลักดันกฎหมายการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาค ASEAN เพื่อประเทศไทยจะเป็นผู้กำหนดมาตรฐาน และบรรทัดฐาน Regulation Standardization and Control
๗. Cross cutting with: Agriculture, Industry Int' Trade, Tourism and Services	ลดการใช้ถยนต์ขนส่งสินค้าเกษตรด้วยระบบทางน้ำและราง	สร้าง E Commerce ให้กับทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรม	ใช้กฎระเบียบในการอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงธุรกิจทุกประเภท
๘. Gateway		เพิ่ม Internet Gateway และวางแผนเชื่อมโยงโครงข่ายไปตาม Gateway Logistic ล่วงหน้า	
Output	ได้ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพที่ได้รับการวางแผนเชื่อมโยงทั้งระบบแบบ Multi Modal Transportation ทั่วประเทศ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และออกสู่นานาชาติผ่านระบบการบริหารจัดการที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีคุณภาพการใช้ชีวิตที่ดี ลดปัญหาสังคมที่เกิดจากการอพยพย้ายถิ่นฐาน		
Outcome	จาก output ที่ได้ยังส่งผลต่ออุตสาหกรรมทั้งระบบไม่เพียง การผลิตอุตสาหกรรม แต่ส่งผลไปถึงการเกษตร การท่องเที่ยว การบริการต่อเนื่อง ทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจทั้งประเทศดีขึ้น		
Ultimate outcome	ผลต่อเนื่องสูงสุดจากจะทำให้ประเทศไทยเป็น Trading Nation ที่มีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง ผ่านการบริหารจัดการด้วยระบบสารสนเทศ และการสื่อสาร จนนำไปสู่ Digital Economic Country		

ตารางแผนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์	ระบบงาน	การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	เขตเศรษฐกิจพิเศษ
๑. Connectivity	ยกระดับการเชื่อมต่อและพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้มีการเชื่อมต่อกับระบบอื่นๆทุกระบบเพื่อให้เกิด Full Multimodal transportation network ไปลักษณะ Door-to-Door	พัฒนาระบบด้านศุลกากรเพื่อเชื่อมโยกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS และ BIMSTEC ที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพให้เป็นลักษณะ Door-to-Door กับทุกระบบ	สร้างแรงจูงใจด้วยความ靈活รวดเร็วในการเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษกับทุกระบบนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Door-to-Door)
๒. Logistics hub of ASEAN	สร้างหรือขยายบริการเชื่อมโยงทั้งประเทศ (Cross the Country)	พัฒนาให้เกิดศูนย์รวมผลิตภัณฑ์ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศภายในประเทศไทยในนาม ASEAN Store (Sourcing Center of Supply Chain)	ผลักดันให้เขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยให้เป็น ASEAN Store (Sourcing Center of Supply Chain)
๓. Infra Structure for the next Generation	พัฒนาโครงข่ายระบบรางให้เป็นระบบไฟฟ้าให้เป็น Sustainable Green Railway System เพื่อความยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และคลังสินค้าเพื่อรองรับการเป็นฐานกระจายสินค้าไปรูปจากประเทศเพื่อนบ้านไปสู่ตลาดโลกในระยะยาว	สร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษไม่เพียงเพื่อเหตุผลด้านเศรษฐกิจ แต่เพื่อเป็นชุมชนที่มีคุณภาพด้านการดำรงชีวิต อุดมไปด้วยถิ่นฐาน
๔. Efficiency	เพื่อการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษ	เพิ่มการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านปีละ ร้อยละ ๑๐	เพิ่มจำนวนผู้ประกอบการและสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๐ ต่อปี
๕. Competitiveness	ใช้ระบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน เพื่อลดต้นทุนของแต่ละฝ่าย แต่ยังคงยึดมั่นได้รวดเร็วตามแบบเอกชน	เพิ่มความสามารถในการแข่งขันโดยเน้นค่าใช้จ่ายน้อย ค่าบริการประหมัด คุณภาพสูง Low cost, Low Fee, High Quality	สิทธิประโยชน์ทางการค้าที่จัดให้เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน Privilege provision to enhance competitiveness
๖. Innovation	นวัตกรรมด้านการปรับขั้นตอนการทำงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ Innovation of management process	ศูนย์รวมการบริหารผลิตภัณฑ์จากประเทศเพื่อนบ้าน และผลิตภัณฑ์ในประเทศที่จากผู้ประกอบการรายใหญ่ และ SMEs One Stop Service Center	ศูนย์รวมการบริหารผลิตภัณฑ์จากประเทศเพื่อนบ้าน และผลิตภัณฑ์ในประเทศที่จากผู้ประกอบการรายใหญ่ และ SMEs One Stop Service Center
๗. Cross cutting with: Agriculture, Industry Int' Trade, Tourism and Services	เป็นเครือข่ายที่อำนวยความสะดวกให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว การบริการ เกษตร และการค้าต่างประเทศ	ใช้การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดประโยชน์ด้านธุรกิจการท่องเที่ยว เกษตร	ใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษสร้างมูลค่าด้านอื่นๆ เช่น การท่องเที่ยว เกษตร การค้าต่างประเทศ การบริการครบวงจร
๘. Gateway	ส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งสินค้า เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็น Trading Nation and Digital Economy	ใช้จุดเชื่อมโยงเป็นจุดตรวจและสิ่งพิมพ์ แรงงานและผลิตภัณฑ์จากเพื่อนบ้าน Secured Efficient Gateway	ใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นจุดตรวจและสิ่งพิมพ์ แรงงานและผลิตภัณฑ์จากเพื่อนบ้าน Secured Efficient Gateway
Output	ได้รับผลประโยชน์และใช้อุปทานที่มีประสิทธิภาพที่ได้รับจากการวางแผนเชื่อมโยงทั้งระบบแบบ Multi Modal Transportation ไปทั่วประเทศเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และอยู่ใต้นโยบายผ่านระบบการบริหารจัดการที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีคุณภาพการใช้ชีวิตที่ดี สัมผัสถึงผลที่เกิดจากการอพยพย้ายถิ่นฐาน		
Outcome	จาก output ที่ได้ยังส่งผลต่ออุตสาหกรรมทั้งระบบไม่เพียง การผลิตอุตสาหกรรม แต่ส่งผลไปถึงการเกษตร การท่องเที่ยว การบริการต่อเนื่อง ทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจทั้งประเทศดีขึ้น		
Ultimate outcome	ผลต่อเนื่องสู่ขีดจากจะทำให้ประเทศไทยเป็น Trading Nation ที่มีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง ผ่านการบริหารจัดการด้วยระบบสารสนเทศและการสื่อสาร นำไปสู่ Digital Economic Country		

ภาคผนวก ข.

“ข้อเสนอปฏิรูปโลจิสติกส์การค้าเพื่อชุมชน”

ภาคผนวก ข.

“ข้อเสนอปฏิรูปโลจิสติกส์การค้าเพื่อชุมชน” (Community Trade Logistics)*

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ ประชาชนส่วนใหญ่มีรายได้น้อยและมีความเหลื่อมล้ำสูง ทำให้เกิดมูลเหตุของนโยบายประชานิยมในรูปแบบต่างๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางการเมืองและความมั่นคงทางเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องยกระดับรายได้ให้ข้ามพ้น Middle Income Trap และขยายโอกาสทางเศรษฐกิจให้ทั่วถึง (Inclusive Growth)

๑.๒ โดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดเล็ก วิสาหกิจในเศรษฐกิจฐานรากยังไม่เข้มแข็งเพียงพอ วิสาหกิจชุมชนในภาค real sectors ซึ่งต้องอยู่รอดท่ามกลางการแข่งขันกับรายใหญ่ทั้งของไทยและต่างชาติ รวมถึงข้อจำกัดเชิงสถาบันและโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องปรับให้เอื้ออำนวยต่อการเติบโตของธุรกิจทุกระดับ

๑.๓ ในนโยบายของรัฐบาลในการสร้างกลไกการค้าเพื่อเศรษฐกิจชุมชนที่เข้มแข็ง โดยรัฐบาลได้สั่งการให้กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงมหาดไทยสร้างตลาดชุมชน เพื่อเป็นช่องทางจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภค ราคาถูกสำหรับผู้มีรายได้น้อย และเป็นช่องทางให้ประชาชนและเกษตรกรได้นำสินค้ามาจำหน่ายเพื่อเพิ่มรายได้ จึงจำเป็นต้องมีการสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้วิสาหกิจในชุมชนได้นำผลผลิตมาสร้างมูลค่าเพิ่มและจัดจำหน่ายได้อย่างสะดวกทั้งต่อผู้ซื้อและผู้ขาย สามารถแข่งขันกับสาขาห้างค้าปลีกค้าส่งได้อย่างยั่งยืน

๒. ประเด็นปฏิรูป

ข้อจำกัดของการพัฒนาปฏิรูปโลจิสติกส์การค้าเพื่อเศรษฐกิจฐานราก มีปัจจัยหลัก ๓ ประการ ดังนี้

๒.๑ วิสาหกิจฐานรากขาดระบบสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดเล็ก วิสาหกิจชุมชน และสหกรณ์ ทำให้มีต้นทุนสูงและไม่เลือกที่จะดำเนินธุรกิจการเกษตร/เกษตรแปรรูปด้วยตนเอง นำไปสู่การส่งต่อผลผลิตให้ผู้ค้าคนกลางโดยต้องจ่ายอัตราราคา (Price-taker) หากสถาบันเกษตรกรได้รับการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานทางการค้า จะยกระดับประสิทธิภาพการจัดเก็บ รวมทั้งโอกาสที่จะสร้างมูลค่าและจำหน่ายแก่ผู้บริโภคได้มากขึ้น สามารถเก็บเกี่ยวรายได้จากผลผลิตของตนในสัดส่วนที่สูงขึ้น รวมทั้งสนับสนุนการทำธุรกิจการเกษตรแบบแปลงใหญ่และครบวงจรในลักษณะชุมชนเข้มแข็ง ซึ่งจะช่วยลดการพึ่งพารัฐและนโยบายประชานิยม

๒.๒ โอกาสในการแสดงสินค้าของ SMEs และวิสาหกิจรายย่อย ผู้ประกอบการรายใหม่และวิสาหกิจฐานรากขาดโอกาสในการแสดงสินค้าและทดลองตลาด เนื่องจากการจับคู่ธุรกิจจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายและจำกัดจำนวนผู้เข้าร่วมด้วยคุณสมบัติหลายประการ ทำให้ขยายโอกาสได้ยากและเสียโอกาสที่จะเรียนรู้และต่อยอดธุรกิจ รวมถึงโอกาสที่จะการเกาะเกี่ยวเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่มูลค่าการส่งออก (Export Value Chains) และการรวบรวมผลผลิตการเกษตรในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อแปรรูปต่อ (อาทิ Contract Farming)

๒.๓ ผู้มีรายได้น้อยต้องเข้าถึงสินค้าราคาประหยัดได้ง่าย ผู้ประกอบกิจการเกษตรรายย่อย ข้าราชการและผู้ใช้แรงงานต้องเผชิญกับปัญหาค่าครองชีพและต้นทุนปัจจัยการผลิต ในขณะที่ สินค้าที่จำหน่ายโดยร้านค้าชุมชนมีจำนวนลดลงจากการแข่งขันกับ Modern Trade ที่รุนแรงทุกขณะ นอกจากนี้ การกระจายสินค้าราคาประหยัด

* จัดทำในนามคณะอนุกรรมการ โดย ดร. ธนภัท แสงอรุณ นักวิชาการ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

ในช่วงที่ผ่านมายังไม่ทั่วถึงและต่อเนื่อง โดยเป็นไปตามแต่โอกาสจะเอื้ออำนวย รวมถึงการกระจายสิ่งของในยามอุทกภัยไม่พร้อม ทำให้เกิดการหยุดชะงักของโซ่อุปทานสินค้าเกษตร/เกษตรแปรรูป

๓. วิธีการพิจารณาศึกษาวิเคราะห์

การดำเนินงานประกอบด้วย การทบทวนข้อมูลจากหนังสือ รายงานการวิจัย เอกสารและบทความที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลจากประชาชนทั้งโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อคิดเห็นจากหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพื่อวิสาหกิจในระดับฐานราก จากนั้นนำข้อมูลทั้งหมดมาสังเคราะห์เพื่อให้ได้กรอบความเห็นร่วม

๔. สรุปผลการศึกษาวิเคราะห์

๔.๑ ยกระดับความสามารถของวิสาหกิจในระดับฐานราก อาทิ สถาบันเกษตรกร วิสาหกิจชุมชน และสหกรณ์ ในการจัดเก็บและแปรรูปวัตถุดิบเพื่อจำหน่ายให้ผู้บริโภคในช่วงปลายน้ำ อาทิ การขาดที่ดินและทุนเพื่อจัดสร้างคลังสินค้าและนิคมอุตสาหกรรมชุมชนประเภทต่างๆ เช่น ยุ้งฉาง ไซโล โกดัง ห้องเย็น

๔.๒ การขยายผลโครงการร้านค้า ซึ่งจัดการโดยชุมชนเพื่อชุมชน (Farmer Shop/Farm House Outlet) ที่ริเริ่มโดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ให้กระจายสาขาทั่วทุกตำบล เพื่อเป็นช่องทางจำหน่ายสินค้าระหว่างชุมชน รวมถึงปัจจัยการผลิตและการบริการต่างๆ

๔.๓ การจัดตั้งร้านค้าสวัสดิการ (Low Cost/Welfare Shop) เพื่อเป็นช่องทางกระจายสินค้า โดยอุดหนุนสินค้าจากวิสาหกิจในระดับฐานรากและมีสาขาในเขตเมืองเพื่อเอื้อให้เกิดช่องทางจำหน่ายสินค้าท้องถิ่นให้กับผู้บริโภคจากต่างถิ่นและนักท่องเที่ยว รวมถึงเป็นทางเลือกให้ข้าราชการสามารถใช้สิทธิในการแลกซื้อสินค้าและบริการต่างๆ ในราคาประหยัดคุณภาพดีได้ (Welfare Coupon) ซึ่งการกระตุ้นการใช้จ่ายของข้าราชการ/พนักงานทั่วประเทศ (Demand Pull Support) อีกทั้งเป็นขวัญกำลังใจของข้าราชการ

๔.๔ การจัดตั้งห้าง SMEs Mall ในหัวเมืองตามภาคต่างๆ และต่างประเทศ เพื่อสร้างเวทีให้วิสาหกิจในระดับฐานรากได้แสดงสินค้าและจับคู่ธุรกิจได้อย่างทั่วถึงและมีต้นทุนต่ำ ทั้งนี้ ควรส่งเสริมให้เครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ไทยเป็นผู้ให้บริการในการจัดเก็บและกระจายสินค้าของไทยในต่างประเทศด้วย

๕. ข้อเสนอปฏิรูปและแนวทางดำเนินงาน

ประเด็น	วิธีการดำเนินงาน/มาตรการ	ขั้นตอน	ระยะเวลา	
			๖ เดือน	๑ ปี
๑. จัดตั้งคลังสินค้าและนิคมอุตสาหกรรมตำบล	ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศร่วมมือกับสถาบันเกษตรกรและวิสาหกิจของคนในพื้นที่ร่วมทุนและจัดตั้งคลังสินค้าและนิคมอุตสาหกรรมชุมชนในทุกตำบล โดยวางแผนการเชื่อมต่อห่วงโซ่การผลิตให้ตอบสนองความต้องการของตลาด ทั้งนี้ พันธมิตรในการพัฒนาเชิงพื้นที่อาจมีหน่วยที่มีกำลังแรงงานในพื้นที่ อาทิ วิทยาลัยการเกษตร วิทยาลัยเทคนิค มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล หน่วยทหารช่าง ในการออกแบบสร้างคลังสินค้า โรงงานชุมชนต้นแบบ (Pilot Plant) หรือนิคมอุตสาหกรรมชนบท ให้สอดคล้องกับสินค้ายุทธศาสตร์ของแต่ละชุมชน	มติคณะรัฐมนตรี		✓
๒ .Farm House/Outlet มีสาขาทั่วทุกตำบล โดยเฉพาะสถานศึกษาของชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ร่วมกับสถาบันการศึกษาในพื้นที่จัดโครงการ Corporate University เพื่อส่งนักศึกษาในพื้นที่มาฝึกงานและปฏิบัติงานใน Farm House/ Outlet โดยพัฒนาและจัดซื้อจากวิสาหกิจในพื้นที่ ทั้งนี้ ควรมีพันธมิตรการค้าเข้าร่วมโครงการด้วย อาทิ ร้านค้าในเครือข่ายค้าและผูกฟ้า โดยอาจใช้สีม่วงเป็นส่วนหนึ่งของสัญลักษณ์ของร้าน เพื่อสร้างการรับรู้ได้ง่ายและกระตุ้นความนิยมในการค้าเพื่อสังคม (Social Consumerism)	มติคณะรัฐมนตรี	✓	

ประเด็น	วิธีการดำเนินงาน/มาตรการ	ขั้นตอน	ระยะเวลา	
			๒ เดือน	๑ ปี
๓ .Welfare Shop มีสาขาในทุกจังหวัด โดยเฉพาะตามสถานที่ราชการ	กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ร่วมกันจัดโครงการการค้าเพื่อสวัสดิการสังคม (Welfare/W-Shop) โดยจัดหาสถานที่ราชการทั้งในส่วนกลางและต่างจังหวัดเพื่อเป็นสหกรณ์/ร้านค้าสวัสดิการ/ e-cooperatives แล้วจัดซื้อสินค้าคุณภาพจากวิสาหกิจในท้องถิ่นใกล้เคียง (Short Supply Chain) ทั้งนี้ อาจปรับปรุงและขยายผลจากโครงการจำหน่ายสินค้า Low Cost ให้กับข้าราชการของกระทรวงพาณิชย์ และโครงการธงฟ้า รวมทั้งนำระบบ Application ที่พัฒนาไว้แล้วมาต่อยอดเพื่อการติดต่อกับลูกค้า/ข้าราชการ ในการสั่งซื้อและสื่อสารบริการต่างๆ ตลอดจนหาพันธมิตรการค้าที่ดีมี CSR มาร่วมการส่งเสริมการจำหน่าย อาทิ เครือสหพัฒนาพิบูล	มติคณะรัฐมนตรี	✓	
๔ .SME Mall มีสาขาในเมืองหลักตามภาคต่างๆ รวมทั้งในอาเซียนและจีน	BOI ได้รับการส่งเสริมให้มีการลงทุนในต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ต่อวิสาหกิจรายใหญ่/ข้ามชาติ เพื่อคัดสรรและนำสินค้าจากวิสาหกิจในระดับฐานรากไปแสดงสินค้าและวางจำหน่าย โดยให้สิทธิ์แก่ LSPs ไทยในต่างประเทศในการบริหารจัดการโลจิสติกส์	มติคณะรัฐมนตรี		✓

๖. ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. สถาบันเกษตรกรและวิสาหกิจรายย่อยในระดับชุมชนมีโครงสร้างพื้นฐานและจัดการโลจิสติกส์ได้ที่มีประสิทธิภาพ สามารถจำหน่ายสินค้าที่แปรรูปจากผลผลิตของตนได้มากขึ้นและเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายการผลิต/Cluster ระดับจังหวัด กลุ่มจังหวัด/

๒. เพิ่มรายได้และลดความเหลื่อมล้ำ การพึ่งตนเองและความมั่นคงของเศรษฐกิจฐานราก

๓. สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่และความสามารถในการแข่งขันของสินค้าจากคลัสเตอร์ในภาคต่างๆ ไปสู่มิติภาคอินโดจีน

๗. ตัวชี้วัดความสำเร็จ (ในระยะ ๒ ปี)

๑. ทุกตำบล มีคลังสินค้าและนิคมอุตสาหกรรมตำบล ประเภทต่างๆ เช่น ยุ้งฉาง ไซโล โกดัง ห้องเย็น ลานตาก ท่าเรือลำน้ำ นิคมเกษตรแปรรูป เป็นต้น

๒. Farm Outlet มีสาขาทั่วทุกตำบล โดยเฉพาะสถานศึกษาของชุมชน/ตำบล และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรของชุมชน

๓. Welfare Shop มีสาขาในทุกจังหวัด โดยเฉพาะตามสถานที่ราชการ โดยข้าราชการมีคู่มือสำหรับแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการต่างๆ ข้างต้น

๔. SME Mall มีสาขาในเมืองหลักตามภาคต่างๆ รวมทั้งในอาเซียนและจีน โดยใช้ LSPs ไทยในการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ภาคผนวก ค.

ตารางเปรียบเทียบ

ระหว่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย
ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐)
กับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์*

* จัดทำโดยคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

ตารางเปรียบเทียบ

ระหว่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐)
กับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)
(แหล่งที่มา : คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร
อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ
ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๘)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐)	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ไทย โดยคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ
๑. มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ๓ ประการ ๑.๑.เพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้า ของระบบโลจิสติกส์ (Logistics Efficiency and Responsiveness) ๑.๒.การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทย ในโซ่อุปทาน(Value Creation) ๑.๓.การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งใน ระดับประเทศและระดับภูมิภาค(Regional Inclusive Growth) โดยมีผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal) ในการสร้างขีด ความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจและการสร้างความเติบโต ทางเศรษฐกิจร่วมกัน บนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็ง มีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ	๑. มีการกำหนดเป้าหมาย และตัวชี้วัด ในการพัฒนาและปรับเปลี่ยน ระบบเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศอย่างชัดเจน เช่น ๑.๑ ยกระดับ LPI- Logistics Performance Index ของประเทศไทย จากปัจจุบันอันดับที่ ๓๕ สู่อันดับที่ ๓๐ ภายใน ๓ ปี ๑.๒ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับ GDP ของประเทศเหลือร้อยละ ๑๒ ภายใน ๕ ปี ๑.๓ ลดปริมาณการขนส่งทางถนนให้เหลือร้อยละ ๕๐ ภายใน ๑๐ ปี โดยเพิ่มการขนส่งทางน้ำและทางราง ฯลฯ
๒. กำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานภายใต้สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นหน่วยงาน หลักในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการ เพื่อกำหนดแผนงานโครงการสนับสนุนพัฒนาขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์ และการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผน ยุทธศาสตร์	๒. นำเสนอให้มีการปฏิรูปกระบวนการบริหารจัดการของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในปัจจุบันให้เกิด ความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ (จนกว่าจะมีหน่วยงานถาวรขึ้นมา รับผิดชอบ) โดยการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการเฉพาะกิจขึ้นมา กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ (Regulate-Deregulate) ของประเทศอย่างบูรณาการและเกิดประสิทธิภาพในการวางแผน กำหนดทิศทางและกำกับดูแลการบริหารการลงทุนที่สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของ ประเทศ
๓. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบ อย่างบูรณาการ ให้มีการแบ่งส่วนงานระดับนโยบายการกำกับดูแล และการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ด้วยการออกพระราชบัญญัติบริหาร การขนส่ง พ.ศ. เพื่อพัฒนากลไกบริหาร/จัดการที่ทำหน้าที่ บูรณาการงานและแผนลงทุนที่คาบเกี่ยวหลายหน่วยงานเพื่อแก้ ปัญหาการบริหารจัดการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น สถานีขนส่ง ไอซีดี เขตปลอดอากร	๓. นำเสนอการจัดตั้งองค์กรใหม่เพื่อเป็นองค์กรที่รับผิดชอบ ด้านการกำหนดนโยบายยุทธศาสตร์ชาติและแผนงานพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศ (Regulator) อย่างบูรณาการและ เกิดประสิทธิภาพในการวางแผน กำหนดทิศทาง และกำกับดูแลการ บริหารการลงทุน ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ โดยออกพระราชบัญญัติสำนักงาน โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ และมีการจัดตั้งสำนักงาน โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อมีหน้าที่กำหนดนโยบาย วางแผนติดตาม และประเมินยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานและ โลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจน กำกับดูแล ควบคุม สั่งการ ด้านความปลอดภัยของระบบโลจิสติกส์ โดยกำหนดให้เป็นหน่วยงาน ที่ขึ้นตรงกับนายกรัฐมนตรี โดยจัดให้มีคณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ ประกอบด้วย หัวหน้าส่วนราชการสูงสุดที่เกี่ยวข้อง ผู้แทน ภาคเอกชนเป็นคณะกรรมการ มีหน้าที่ กำหนดนโยบาย วางแผน ติดตามและประเมินผลยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ของประเทศ ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี

<p>แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐)</p>	<p>แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ไทย โดยคณะกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สถาปนาปฏิรูปแห่งชาติ</p>
<p>๔. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกการค้าโดยคงรูปแบบระบบ National Single Window รวมถึงผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back Office Reprocess) ให้มีประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ</p>	<p>๔. เสนอให้มีการปรับระบบ (Reengineering) การบริหารงานอันเกี่ยวเนื่องกับกับงานโลจิสติกส์ เช่น เรื่องการจัดสรรงบประมาณระบบภาษี กระบวนการศุลกากร การบริหารงานระบบสารสนเทศ และการสื่อสาร รวมทั้งกฎหมาย และส่งเสริมให้ผู้ให้บริการภาครัฐและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ได้ใช้ระบบสารสนเทศ เป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาตนเองอย่างแท้จริง รัฐต้องส่งเสริม เช่น ให้สิทธิพิเศษทางภาษีในเรื่องการใช้ระบบสารสนเทศและการสื่อสารในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง</p>
<p>๕. รัฐเป็นผู้ตัดสินใจ ส่งเสริมและลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์</p>	<p>๕. เสนอการบริหารงบประมาณแบบมีส่วนร่วม ทั้งภาครัฐ เอกชน ภาคประชาชน ในการร่วมตัดสินใจโครงการและแผนงานต่าง ๆ โดยการพิจารณาจากล่างสู่บน (Bottom up) มาเสริมการบริหารจัดการแบบบนลงล่าง (Top down) ในปัจจุบัน เพื่อสร้างความร่วมมือทุกภาคส่วน ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และเสนอปรับเพิ่มระบบการลงทุนจากเดิมเป็นระบบความร่วมมือภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) รวมทั้งส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) เพื่อลดการลงทุนและหนี้สินของภาครัฐ ตลอดจนการวางโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ได้อย่างรวดเร็วตอบสนองต่อการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจ สังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ต้องมุ่งเน้นการลงทุนแบบ PPP เป็นหลัก</p>

ภาคผนวก ง.

เอกสารประกอบการประชุมเรื่อง การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
ระหว่าง ไอซีทีลาดกระบัง — ท่าเรือแหลมฉบัง

การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่าง
ไอซีดี ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง

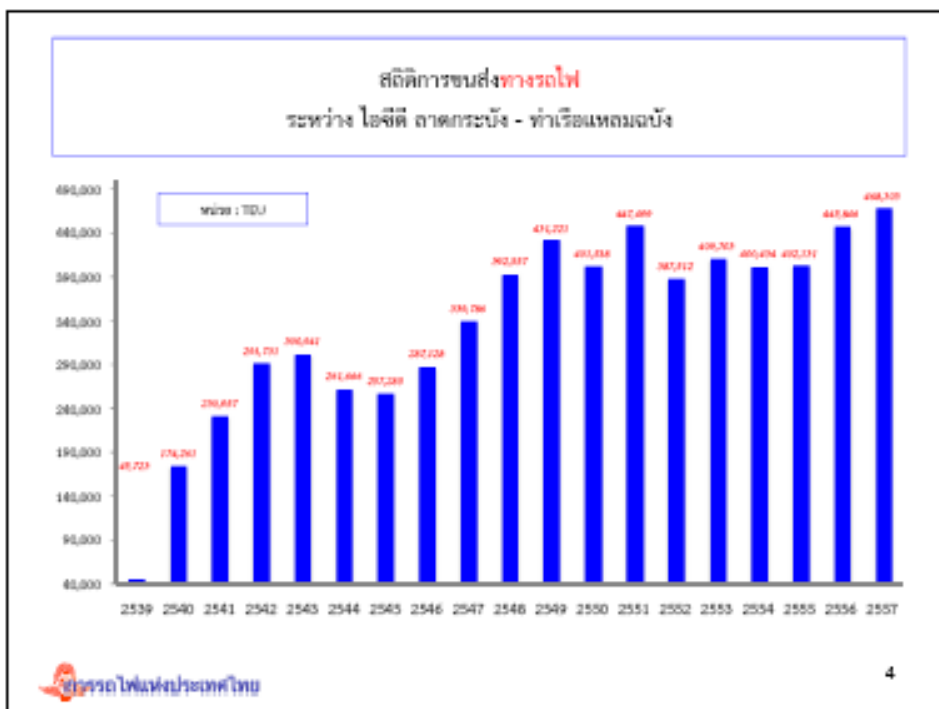
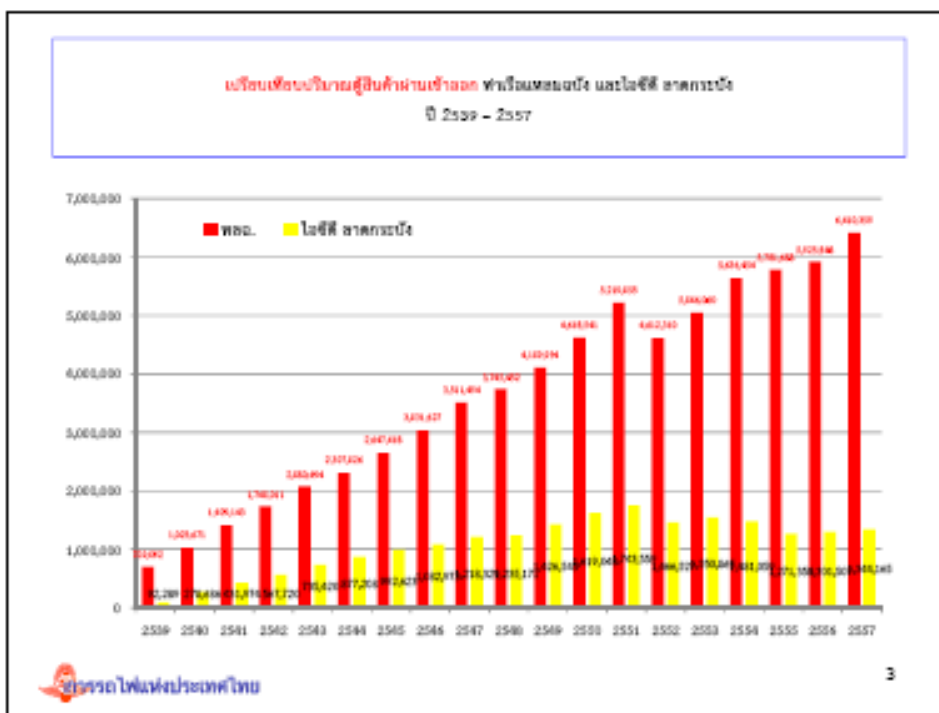


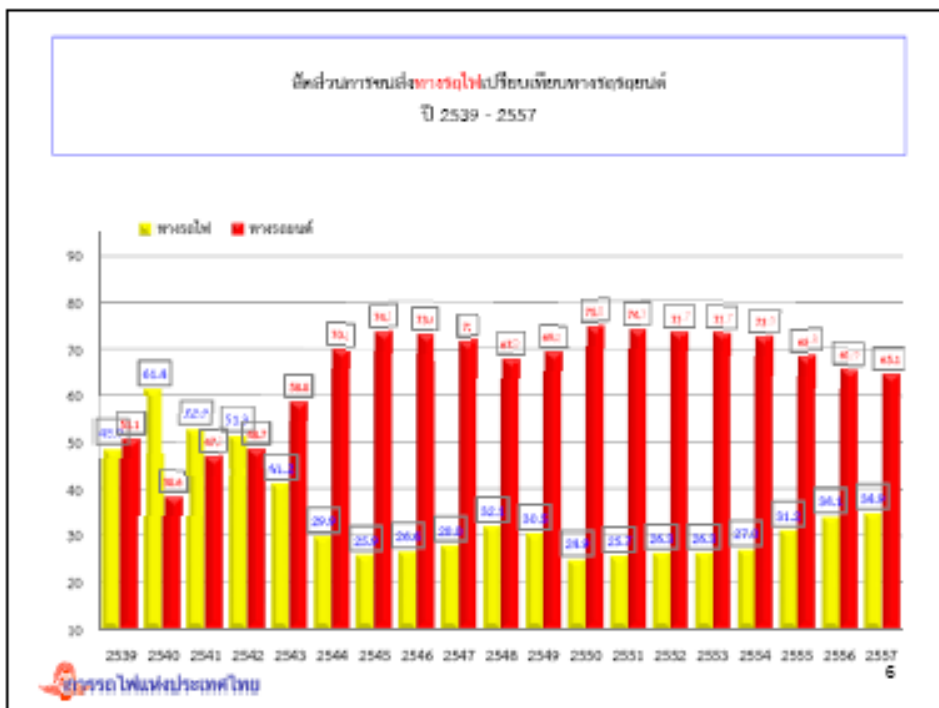
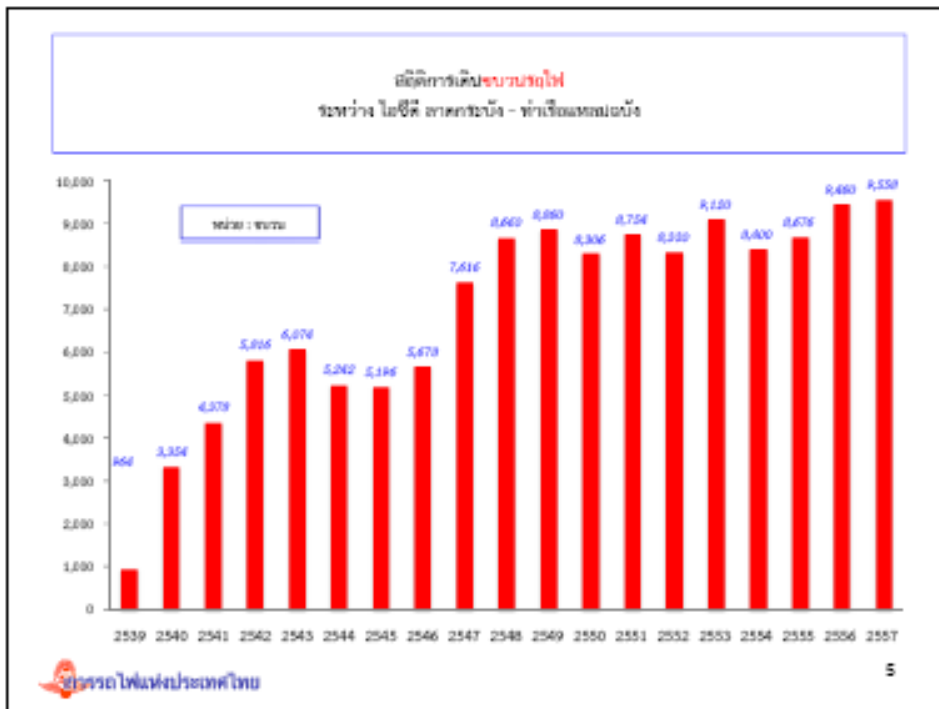
1

เส้นทางรถไฟ



2





ปัญหาอุปสรรคและมาตรการแก้ไขปัญหา

ปัญหา	มาตรการแก้ไขปัญหา
๑. ความแออัดและประสิทธิภาพการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลง รถไฟ ส่งผลกระทบกับประสิทธิภาพการเดินขบวนรถของ รถฟ.	1. รถฟ. และ กทท. ได้ร่วมมือกันเร่งรัดให้ผู้ประกอบการในส่วนรับผิดชอบปรับปรุงอุปกรณ์ในการยกขน และปรับปรุงรูปแบบการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลง รถไฟ 2. รถฟ. ศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงอุปกรณ์และรูปแบบการยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลง รถไฟ ที่ โอซีดี ลาดกระบัง 3. กทท. จัดทำโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO)
๒. การขาดแคลนหัวรถจักรของ รถฟ.	จัดหารถจักรขนาดใหม่จำนวน 2๐ คัน และรถฟางบรรทุกตู้สินค้าใหม่จำนวน ๓๐๘ คัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ปัญหาอุปสรรคและมาตรการแก้ไขปัญหา

ปัญหา	มาตรการแก้ไขปัญหา
3. ไม่สามารถเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งจากระบบถนนได้	- แผนระยะสั้น เพิ่มการเดินขบวนรถจากเดิมวันละ ๒๘ เป็น ๓๔ ขบวน ภายใต้ทรัพยากรรถจักร รถฟางเดิม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากเดิม 613,000 TEU/ปี เป็นประมาณ 740,000 TEU/ปี - แผนระยะกลาง เพิ่มการเดินขบวนรถเป็นวันละ ๔๘-๕๖ ขบวนภายใต้ทรัพยากรรถจักร รถฟางที่จัดหาใหม่ และโครงการ SRTO ของ กทท. แล้วเสร็จ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากเดิมเป็นประมาณ 1.1 ล้าน TEU/ปี

ภาคผนวก จ.

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร

พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙

ภาคผนวก จ.

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙*

ประเด็นนำเสนอ

๑. ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์กับนโยบายประเทศ
๒. กระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์ฯ
๓. สาระสำคัญของยุทธศาสตร์
๔. แผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ฯ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙

๑. ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์กับนโยบายประเทศ

๑.๑ แผนแม่บทของประเทศ คือ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน” ซึ่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๖ โดย

- กษ. เป็นหน่วยงานหลัก ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ ๑ ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From farms to forks) ด้วยการพัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มให้กับกลุ่มและสถาบันเกษตรกร และส่งเสริมการพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้ทำหน้าที่เป็นกลไกการจัดการธุรกิจ (Business arm) ให้กับเกษตรกร โดยมีหน่วยงานสนับสนุนในยุทธศาสตร์นี้ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ภาคเอกชน

- กษ. เป็นหน่วยงานสนับสนุน ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานหลักในยุทธศาสตร์นี้

หมายเหตุ จากการประชุมคณะกรรมการ กบส. เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๗ ที่ประชุมมีมติให้ปรับระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ฯ จาก พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ เป็น พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ ที่มีระยะเวลาถึง พ.ศ. ๒๕๕๙

การขับเคลื่อนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ซึ่งปัจจุบันนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (ม.ร.ว. ปรีดิยาธร เทวกุล) เป็นประธานคณะกรรมการ มี สศช. เป็นกรรมการและเลขานุการ และ รมว.กษ. ร่วมเป็นคณะกรรมการ ซึ่งได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการย่อยอีก ๓ ชุด ได้แก่

๑.๑ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ซึ่งมีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานอนุกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

* จัดทำโดยนางสาวจริยา สุทธิไชยา รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๑.๒ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตร ซึ่งมีปลัด กษ. เป็นประธานอนุกรรมการ ลทก.สศก. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

๑.๓ คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานอนุกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร กระทรวงการคลังเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ **สำหรับการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภายใต้ กษ.**

คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์การเกษตร โดยมีเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นประธานคณะทำงาน ผู้แทนส่วนราชการ และภาคเอกชน เป็นคณะทำงาน ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร เป็นคณะทำงานและเลขานุการ

๑. ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์กับนโยบายประเทศ

๑.๒ นโยบายการเตรียมความพร้อมภาคการเกษตรสู่ประชาคมอาเซียนในเรื่องของการเชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกอาเซียน กษ.ได้มีการเตรียมความพร้อมฯ สู่ประชาคมอาเซียนในเรื่องของด้านสินค้าเกษตรชายแดน ได้แก่ ๑) การตั้งคณะทำงานให้บริการเบ็ดเสร็จจุดเดียว หรือ One Stop Service ของด่านในสังกัด กษ. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของด่านผ่านการเชื่อมโยงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร และกรมส่งเสริมการส่งออก เพื่อรองรับการพัฒนาระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ หรือ National Single Window ไปสู่ ASEAN Single Window ในระยะต่อไป ๒) การบูรณาการด่านสินค้าเกษตรชายแดนเพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินการของหน่วยงานภายใน กษ. ให้สามารถอำนวยความสะดวกในการนำสินค้าพืช ปศุสัตว์ และประมงผ่านแดนได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ กษ.ยังให้ความสำคัญกับเรื่องมาตรฐานสินค้าเกษตรให้เป็นที่ยอมรับในระดับอาเซียนเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการผ่านแดน

๑. ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์กับนโยบายประเทศ

๑.๓ นโยบายรัฐบาล วันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับ Logistics มีดังนี้

นโยบายข้อ ๗.๔ เร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน โดยเร่งขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (GMS) แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) แผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) แผนความร่วมมือแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) และแผนแม่บทความเชื่อมโยงในอาเซียนซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในอาเซียนสัมฤทธิ์ผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

นโยบายข้อ ๗.๕ ต่อเชื่อมเส้นทางคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จากฐานการผลิตในชุมชนสู่แหล่งแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าทั้งภายในประเทศและเชื่อมโยงกับอาเซียนเพื่อยกระดับศักยภาพของผู้ประกอบการรายย่อยสู่ตลาดที่กว้างขวางยิ่งขึ้นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศและขณะเดียวกันก็ช่วยสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจแก่พื้นที่ต่าง ๆ ภายในประเทศด้วย

นโยบายข้อ ๗.๖ พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจากด้านการค้าชายแดนและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน โดยปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง โดยในระยะแรกให้ความสำคัญกับด่านชายแดนที่สำคัญ ๖ ด่าน ได้แก่ ปาดังเบซาร์ สะเดา อรัญประเทศ แม่สอด บ้านคลองลึก และบ้านคลองใหญ่ ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งและ

โลจิสติกส์สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพและรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ดังนั้น การปรับโครงสร้างการผลิตสินค้าเกษตร การแบ่งเขตเกษตรเศรษฐกิจ (Zoning) จำเป็นต้องคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้วย เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงจากแหล่งผลิตในชุมชน (ไร่เกษตรกร) ไปสู่ตลาดทั้งภายในและต่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้แก่เกษตรกร/สถาบันเกษตรกรได้อีกวิธีหนึ่ง

๒. กระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์ฯ

๑. ศึกษา ทบทวนข้อมูลโลจิสติกส์ภาคการเกษตร รวมถึงวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

๒. กษ. ได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และอุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ และเสนอให้ที่ประชุมคณะกรรมการ/คณะทำงาน รวมทั้งการจัดสัมมนา ตลอดจนการจัดประชุมหารือผู้มีส่วนได้เสียเพื่อพิจารณาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญตามร่างยุทธศาสตร์ และการจัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ฯ รวมทั้งแนวทางการประเมินตัวชี้วัดความสำเร็จ (key Performance indicator : KPI) ของร่างยุทธศาสตร์ รวมทั้งการเสนอปรับระยะเวลาดำเนินการภายใต้ร่างยุทธศาสตร์ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ที่กำหนดให้สิ้นสุดปี ๒๕๕๙) รวมทั้งสิ้น ๙ ครั้ง ซึ่งครั้งล่าสุดได้ผ่านความเห็นชอบจากที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ และขณะนี้ อยู่ระหว่างการนำเสนอยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าว ให้ สศช. นำเสนอคณะกรรมการ กบส. ซึ่งคาดว่าจะมีการประชุมในวันที่ ๒๕ ก.พ. ๒๕๕๘ เพื่อพิจารณาเห็นชอบต่อไป

๓. สาระสำคัญของยุทธศาสตร์ฯ

วิสัยทัศน์: “พัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ”

วัตถุประสงค์หลัก:

๑. สร้างความเข้มแข็งให้แก่สถาบันเกษตรกรและหน่วยธุรกิจการเกษตรในระบบเครือข่ายโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

๒. พัฒนาการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรจากฟาร์มสู่ผู้บริโภคที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ และเกิดโซ่คุณค่าในระบบ

๓. พัฒนาระบบเคลื่อนย้าย กระจายและจัดเก็บสินค้าเกษตรสู่อุตสาหกรรมเกษตรต่อเนื่องที่มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัด

๑. จำนวนสถาบันเกษตรกรที่สามารถเชื่อมโยงกับหน่วยธุรกิจการเกษตรอื่นที่เกี่ยวข้องได้ตลอดโซ่อุปทาน

๒. ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกร และหน่วยธุรกิจการเกษตรตามแผนบริหารจัดการสินค้าเกษตรดีขึ้น ใน ๓ มิติ ได้แก่ มิติด้านต้นทุน มิติด้านเวลา และมิติด้านความน่าเชื่อถือ

๓. ประสิทธิภาพการให้บริการตรวจสอบสินค้าเกษตร ณ ประตูการค้าหลักและด่านการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น (หมายเหตุ L&SC หมายถึง Logistics and Supply Chain)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ ประกอบด้วย
๒ ยุทธศาสตร์ ๗ กลยุทธ์ ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร
ประกอบด้วย ๔ กลยุทธ์**

กลยุทธ์ ๑ พัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มให้กลุ่มและสถาบันเกษตรกร

กลยุทธ์ ๒ การสร้างและพัฒนาระบบโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

กลยุทธ์ ๓ การสร้างและพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

กลยุทธ์ ๔ การพัฒนาการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และนวัตกรรมจัดการโลจิสติกส์การเกษตร

**ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบสนับสนุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์และระบบห่วงโซ่อุปทานการเกษตร
ประกอบด้วย ๓ กลยุทธ์**

กลยุทธ์ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร

กลยุทธ์ ๒ การพัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงข้อมูลและการอำนวยความสะดวกทางการค้าและ
บริการสินค้าเกษตร

กลยุทธ์ ๓ การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ เพื่อเอื้อต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและ
บริการสินค้าเกษตร

**๔. แผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ฯ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘-๒๕๕๙ มีทั้งสิ้น ๒๘โครงการ
งบประมาณรวม ๑,๓๙๐.๖๓ ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้**

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร
มี ๑๖ โครงการ งบประมาณรวม ๒๑๕.๐๓ ล้านบาท มีหน่วยงาน กษ. เป็นหน่วยงานหลัก และมีหน่วยงานที่ส่ง
แผนงาน/โครงการสนับสนุน ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม และ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบสนับสนุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์และระบบห่วงโซ่อุปทานการเกษตร
มี ๑๒ โครงการ งบประมาณรวม ๑,๑๗๕.๖๐ ล้านบาท

ตัวอย่างแผนงาน/โครงการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ เช่น

**๑. โครงการส่งเสริมและพัฒนาตลาดสินค้าสหกรณ์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน CDC (Cooperative
Distribution Center: ศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์) ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ทั้งหมด ๙๐ แห่ง ในทุกจังหวัดทั่วประเทศ
ซึ่งจะทำให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือระหว่างสหกรณ์บริการและสหกรณ์ประเภทอื่น ดำเนินการโดย กรมส่งเสริม
สหกรณ์ งบประมาณรวม ๒๐.๙๙ ล้านบาท แบ่งเป็นปี ๒๕๕๘ จำนวน ๕.๑๖ ล้านบาท ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๕.๘๓
ล้านบาท**

**๒. โครงการปรับปรุงสุขอนามัยท่าเทียบเรือประมงระนอง เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าสัตว์น้ำ
ในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศและระหว่างประเทศ ดำเนินการโดย องค์การสะพานปลา งบประมาณรวม ๒๒๔.๐๔
ล้านบาท แบ่งเป็นปี ๒๕๕๘ จำนวน ๗๑.๓๖ ล้านบาท ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๕๒.๖๘ ล้านบาท**

**๓. โครงการเพิ่มศักยภาพด้านสินค้าเกษตรชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ซึ่งเป็นการพัฒนา
ด้านสินค้าเกษตรรอบแนวชายแดนในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ งบประมาณรวม ๒๐๖.๓๕ ล้านบาท
แบ่งเป็นปี ๒๕๕๘ จำนวน ๘๗.๖๖ ล้านบาท ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๑๘.๖๙ ล้านบาท**

๔. โครงการพัฒนาโซ่คุณค่าอุตสาหกรรมอาหารจากเกษตรกรสู่อุตสาหกรรมการค้าและการส่งออก เพื่อให้สถานประกอบการอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารระดับท้องถิ่นสามารถลดต้นทุน ลดความสูญเสียและคงคุณภาพผลผลิต/ผลิตภัณฑ์ ได้โซ่ความเย็นและบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม งบประมาณรวม ๒๐.๙๙ ล้านบาท แบ่งเป็นปี ๒๕๕๘ จำนวน ๕.๙๙ ล้านบาท ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๕ ล้านบาท

๕. โครงการจัดทำระบบต้นแบบเพื่อตรวจสอบกระบวนการและแหล่งที่มาของสินค้าเกษตรด้วย QR CODE (Quick Response CODE: รหัส QR) ได้ระบบตรวจสอบสำหรับการติดตามแหล่งที่มาในการผลิตสินค้าเกษตรเพิ่มความเชื่อมั่น และยกระดับคุณภาพชีวิตด้านการบริโภคของประชาชนให้สูงขึ้น งบประมาณในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๐.๖๐ ล้านบาท

ภาคผนวก ฉ.

การขนส่งทางราง

ภาคผนวก ฉ. การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและขนส่งทางราง*

แนวคิดปฏิรูปการขนส่งทางราง ที่สำคัญประกอบด้วย

๑. จะต้องบูรณาการการขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ให้มีการเชื่อมโยงกัน จัดลำดับความสำคัญก่อนหลัง ให้การขนส่งสินค้าและบริการ สะดวกรวดเร็ว เกิดประโยชน์สูงสุด มีต้นทุนขนส่งและค่าบริการต่ำ สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้

๒. ควรมีการวางแผนพัฒนาเมืองนิคมอุตสาหกรรม กระจายสินค้า ท่าเรือขนส่งสินค้าสนามบิน เมืองเศรษฐกิจ เมืองเศรษฐกิจชายแดน การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการเวนคืนที่ดิน จัดวางผังเมือง เพื่อพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่าง ๆ ข้างต้น และนำที่ดินมาเช่าสัมปทานร่วมทุนตามความเหมาะสมเพื่อนำเงินไปใช้ในการพัฒนาการขนส่งทางรางโดยไม่ต้องกู้เงินกองทุนจำนวนมาก

๓. การดำเนินการด้านขนส่งทางราง ต้องการบุคลากรที่มีความรู้ และประสบการณ์ทั้งในด้านการซ่อมแซม และบำรุงรักษา จำนวนมาก จะต้องให้สถาบันการศึกษามีส่วนร่วมในการพัฒนาบุคลากร โดยให้ข้อตกลงให้ผู้ให้บริการขยายเส้นทางรถไฟทั้งเงินและญี่ปุ่นจะได้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านนี้ให้กับบุคลากรไทยด้วย

๔. เพื่อให้การบริหารจัดการการขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๔.๑ จัดตั้งกรมขนส่งทางรางเพื่อรับผิดชอบในการวางแผนงาน ออกแบบและก่อสร้าง ปรับปรุงการขนส่งทางรางทั้งหมด

๔.๒ จัดตั้งหน่วยงานบริหารทรัพย์สินขึ้นใหม่โดยการดอนทรัพย์สินภาระหนี้สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยมาให้หน่วยงานนี้บริหารเพื่อให้เกิดผลตอบแทนที่เหมาะสม

๔.๒ จัดตั้งหน่วยงานควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย จัดตั้งอาณัติสัญญาและควบคุมการเดินรถไฟให้เกิดความปลอดภัย

๔.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจเช่นเดิม มีหน้าที่ในการเดินรถ บริการผู้โดยสารขนส่งสินค้า บำรุงรักษารถไฟให้เกิดประสิทธิภาพ สามารถแข่งขันกับภาพเอกชนและการขนส่งประเภทอื่นเชิงรถโดยสารเครื่องบินเป็นต้น

๔.๕ ควรพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์ในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เช่น หมอนคอนกรีต เหล็กราง และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่เป็นการขนส่งทางราง โดยกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องใช้ผลิตภัณฑ์ในประเทศให้มากที่สุด เพื่อเป็นการสร้างงานในประเทศ

* จัดทำโดยคณะทำงานศึกษาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่งทางราง (ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการ)

ภาคผนวก ช.

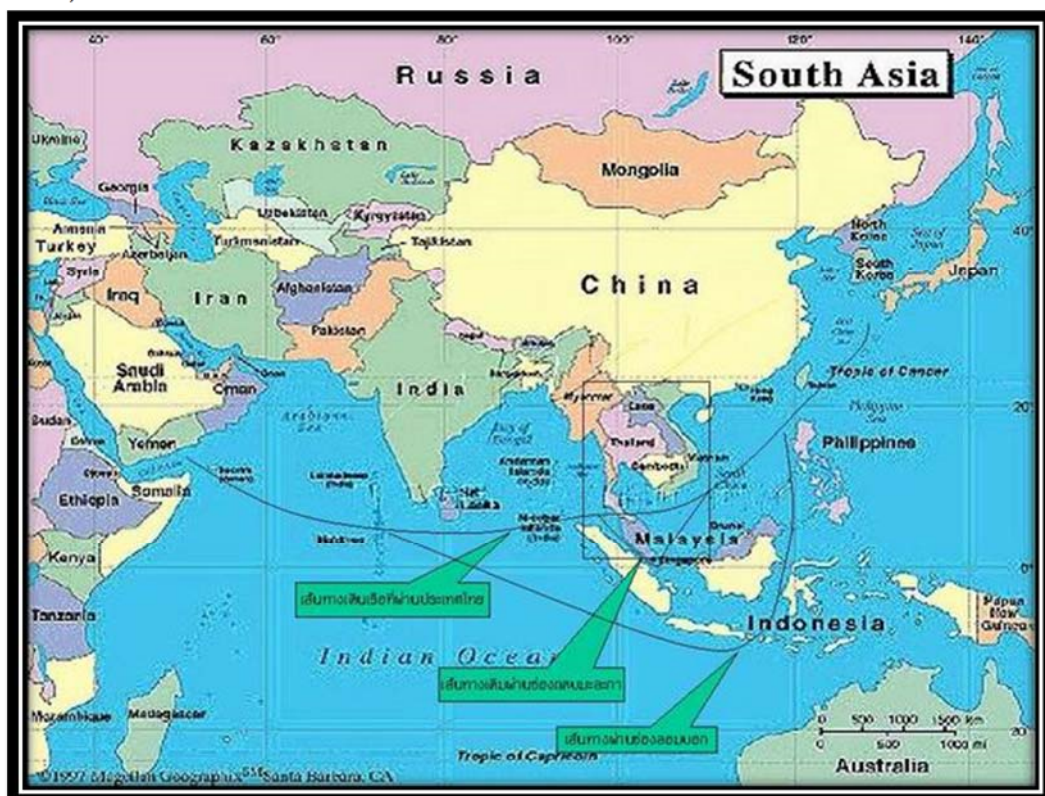
การศึกษาโครงการสร้างคลองเชื่อม
ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย
ณ บริเวณภาคใต้ของประเทศไทย

ภาคผนวก ข.

การศึกษาโครงการสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณภาคใต้ของประเทศไทย*

๑. ที่มาและเหตุผล

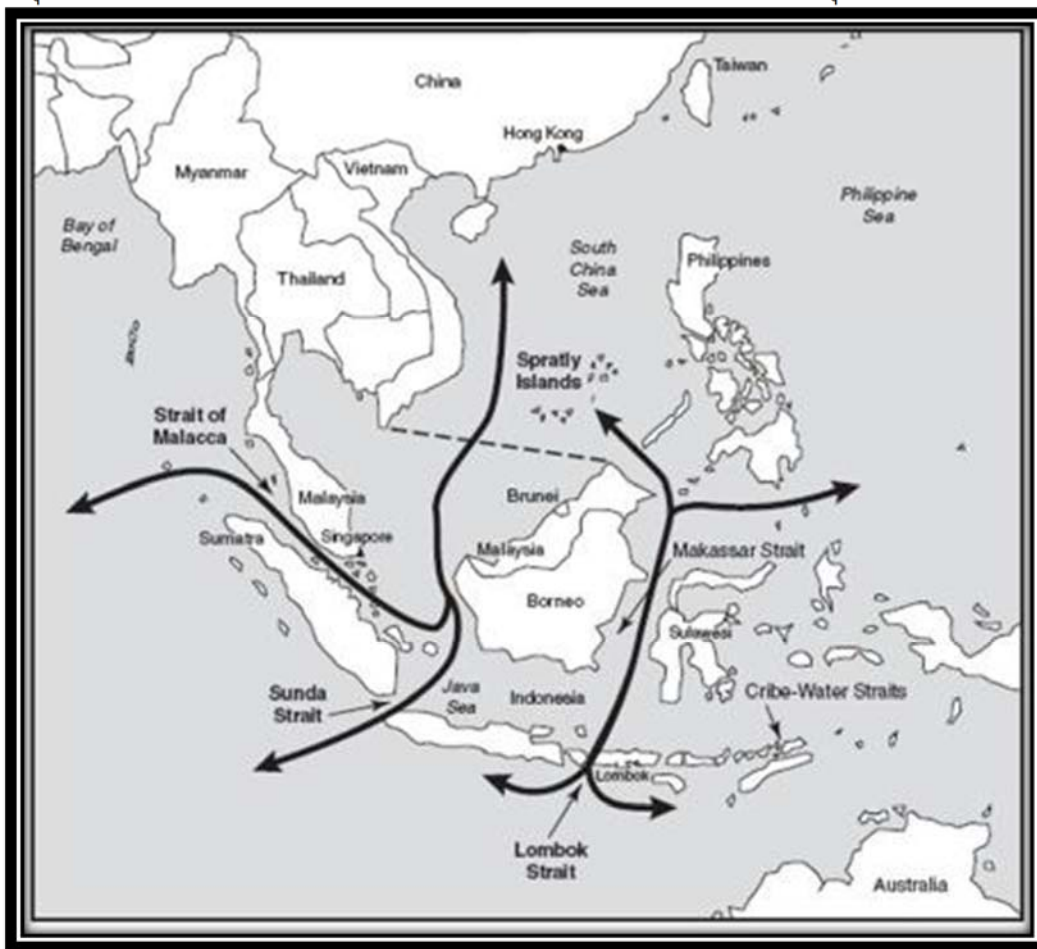
๑.๑ กว่าร้อยละเก้าสิบห้าของปริมาณสินค้าโลก รวมทั้งน้ำมันดิบและก๊าซที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง ใช้การขนส่งทางทะเล ในจำนวนนี้กว่าครึ่งของปริมาณสินค้าและพลังงานดังกล่าวใช้เส้นทางการค้าหรือเส้นทางเดินเรือที่สำคัญจากยุโรปและตะวันออกกลางมายังชาติในอาเซียน จีน เกาหลี และญี่ปุ่น รวมทั้งมุ่งไปยังสหรัฐอเมริกาจากมหาสมุทรอินเดีย อ้อมทางใต้ของประเทศไทยเข้าสู่มหาสมุทรแปซิฟิกไปยังตำบลที่ที่ต้องการเป็นเส้นทางขนส่งลำเลียง ในการนี้จากข้อมูลล่าสุดเรือดังกล่าวทั้งเรือสินค้าและเรือน้ำมันขนาดตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ตัน จนถึง ๓๐๐,๐๐๐ ตัน มีจำนวนวันละประมาณ ๑,๕๐๐ ลำ



๑.๒ แม้ตำบลที่ตั้งของประเทศไทย จะตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าหลักของโลกดังกล่าว แต่ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ขัดต่อปัจจัยสมุทธานุภาพ กล่าวคือตอนบนของประเทศติดกับแผ่นดินใหญ่ ตอนกลางของประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งเมืองหลวง แหล่งเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรม ตลอดจนท่าเรือใหญ่อยู่บริเวณก้นอ่าวของอ่าวไทย ที่มีชายฝั่งด้านตะวันออกติดกับประเทศ

* พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก รองประธานอนุกรรมการฯ คนที่หนึ่ง คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

เพื่อนบ้าน ส่วนภาคใต้ลักษณะเรียวยาวทอดตัวเป็นแหลมขวางเส้นทางเรือ โดยด้านหนึ่งติดกับอ่าวไทยและอีกด้านติดทะเลอันดามัน ด้านใต้ของแหลมเป็นที่ตั้งของประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีขอบฝั่งใต้สุดเป็นชายฝั่งของช่องแคบมะละกา ชายฝั่งอีกด้านเป็นอาณาเขตของประเทศอินโดนีเซียและสิงคโปร์ จึงทำให้ประเทศไทยไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทะเลเสรีพลังอำนาจด้านเศรษฐกิจได้อย่างเต็มที่ แทนที่จะเป็นประเทศที่ตั้งอยู่บนเส้นทางเดินเรือมีความมั่งคั่งแต่เป็นประเทศที่ขวางทำให้การเดินทางในเส้นทางนี้ต้องอ้อมลงมาทางใต้เป็นการเพิ่มระยะทาง ซึ่งทั้งนี้นอกจากช่องแคบมะละกาที่ใช้เป็นช่องแคบหลักในการผ่านจากมหาสมุทรอินเดียเข้าสู่มหาสมุทรแปซิฟิกแล้วยังมีช่องแคบซุนดาและช่องแคบลีอมบอกของประเทศอินโดนีเซีย แต่ละช่องแคบมีคุณลักษณะที่สำคัญคือ



๑.๒.๑ ช่องแคบมะละกา

ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ยาว ๖๐๐ ไมล์ทะเล กว้าง ๓๐๐ ไมล์ทะเล ทางด้านตะวันตก แล้วค่อยๆ แคบลงจนเหลือน้อยสุด ๓ ไมล์ทะเลที่ช่องแคบ Phillip และช่องแคบสิงคโปร์ ซึ่งมีช่องทางเดินเรือเพียง ๑.๕ ไมล์ทะเล ความลึกน้ำโดยเฉลี่ยค่อนข้างตื้น องค์การทางทะเลสากล (International Maritime Office/IMO) ได้กำหนดห้ามเรือที่กินน้ำลึกเกิน ๖๕ ฟุต หรือประมาณ ๒๐ เมตร ผ่านช่องแคบนี้ ซึ่งตามปกติเรือที่มีขนาดระวางขนน้ำเกิน ๑๐๐,๐๐๐ ตัน จะไม่ใช่เส้นทางนี้ด้วย

ปัจจุบันช่องแคบมะละกา นับว่าเป็นช่องแคบที่มีการจราจรทางน้ำหนาแน่นมากที่สุดในโลก แต่每天有เรือผ่านประมาณ ๙๐๐ ลำต่อวัน หรือ ณ จุดใดจุดหนึ่งบนเส้นทางทุกๆ ๑.๖ นาที จะมีเรือผ่าน ๑ ลำ และตลอดเส้นทางจะมีเรือข้ามฟากท้องถิ่นข้ามฟากไปมาตลอดเวลาเช่นกัน และจากการที่มีกรณีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นประจำ จึงทำให้ทั่วโลกยังเป็นกังวลในเรื่องอาจเกิดกรณีร้ายแรงจนทำให้การคมนาคมต้องหยุดชะงัก ทั้งนี้ ธนาคารโลกและสถาบันการขนส่งระหว่างชาติของญี่ปุ่น (Japan International Transport Institute / JITI) ได้คาดการณ์ไว้ว่าภายในปี ๒๐๒๕ การจราจรในช่องแคบมะละกาจะแน่นขนัด ไม่สามารถจะรองรับปริมาณเรือที่จะเพิ่มต่อไปได้ จะต้องให้มีการอ้อมไปใช้ช่องแคบซุนดาและล้อมบอกแทน โดยอาจมีการออกกฎระเบียบเพิ่มขึ้น ตลอดจนมีการเก็บค่าผ่านช่องแคบมะละกา เพื่อบังคับให้เรืออ้อมไปใช้ช่องแคบอื่นบ้าง

นอกจากความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุใหญ่เรือชนกันที่จะทำให้เกิดการคมนาคมในช่องแคบมะละกาหยุดชะงักแล้ว การเกิดน้ำมันรั่ว โจรสลัดการก่อการร้าย หรือการขู่ว่าจะเกิดการก่อการร้ายยังเป็นปัญหาสำคัญและน่าสะพรึงกลัว

๑.๒.๒ ช่องแคบซุนดา

ช่องแคบซุนดา ยาว ๕๐ ไมล์ทะเล กระแสน้ำแรง ความลึกน้ำไม่มากนัก กว้างประมาณ ๑๕ ไมล์ทะเล เรือสินค้าใช้ช่องแคบนี้บ่อย โดยเฉพาะเรือขนาดใหญ่กว่าแสนตัน จะไม่ใช่ช่องแคบนี้

๑.๒.๓ ช่องแคบล้อมบอก

ช่องแคบนี้กว้างและลึก ความกว้างน้อยสุดประมาณ ๑๑.๕ ไมล์ทะเล ทางด้านใต้ความลึกน้ำมากกว่า ๑๕๐ เมตร เรือสินค้าขนาดใหญ่และเรือน้ำมันขนาดเกิน ๑๐๐,๐๐๐ ตัน จนถึง ๓๐๐,๐๐๐ ตัน จะใช้เส้นทางนี้ในการเดินทางเรือส่วนใหญ่ เมื่อผ่านช่องแคบนี้แล้วจะตรงไปยังช่องแคบมาเก๊า ระหว่างเกาะบอร์เนียวและซูลาเวซีเข้าสู่เส้นทางมหาสมุทรแปซิฟิกต่อไป





๑.๓ จากการศึกษาที่ประเทศไทยต้องพึ่งพิงระบบเศรษฐกิจการค้าที่มีการนำเข้าและส่งออก เป็นสำคัญ ซึ่งการนำเข้าและส่งออกต้องใช้บริการขนส่งทางทะเลถึงร้อยละ ๙๕ ของปริมาณสินค้า รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้แต่ละวัน ซึ่งการขนส่งทางทะเลดังกล่าวมีเส้นทางจากท่าเรือใหญ่บริเวณ ก้นอ่าวไทยผ่านออกสู่ทะเลจีนใต้ไปมหาสมุทรแปซิฟิกสายหนึ่งและผ่านช่องแคบมะละกาออก มหาสมุทรอินเดียไปยังประเทศคู่ค้าอีกสายหนึ่งซึ่งเส้นทางสายนี้ยังเป็นเส้นทางลำเลียงน้ำมัน ประมาณกว่า ร้อยละ ๗๐ ของที่ใช้ในประเทศด้วย กล่าวโดยสรุปเส้นทางดังกล่าวซึ่งมีช่องแคบ มะละกาเป็นส่วนหนึ่งของระบบจึงเปรียบเสมือนเส้นโลหิตที่หล่อเลี้ยงเศรษฐกิจของประเทศ หาก ช่องแคบมะละกาอยู่ในความเสี่ยงย่อมทำให้ระบบเศรษฐกิจไทยเสี่ยงด้วย จำเป็นต้องเตรียม ทางเลือกเพื่อรองรับปัญหาที่อาจเกิดขึ้น



นอกจากช่องแคบมะละกาแล้ว เส้นทางคมนาคมทางทะเลในอ่าวไทยและทะเลจีน ใต้ ที่ปัจจุบันยังมีปัญหาขัดแย้งเกี่ยวกับการแย่งชิงหมู่เกาะสแปรทลีย์ของประเทศมหาอำนาจและ ชาติต่าง ๆ ยังเป็นส่วนหนึ่งของระบบ ที่เปรียบเสมือนเส้นโลหิตที่หล่อเลี้ยงเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ ได้มีการสรุปผลการกระทบต่อการลำเลียง ขนส่งสินค้า ในสถานการณ์ที่เส้นทางต่าง ๆ ในระบบดังกล่าว เกิดภัยคุกคามจนกระทั่งไม่สามารถใช้ได้ คือ

๑.๓.๑ กรณีอ่าวไทยใช้ไม่ได้

๑.๓.๑.๑ สถานการณ์แรก หากท่าเรือหลัก ซึ่งประกอบด้วย ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ถูกภัยคุกคาม แต่ยังสามารถเหลือท่าเรือใช้ได้อย่างน้อย ๑ ท่า จะส่งผลกระทบต่อในการลำเลียง ขนส่งสินค้า หรือจะทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการลำเลียงทาง

บกไปยังท่าเรือที่เหลือ และรอการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น ทั้งนี้ อาจใช้ท่าเรือทางฝั่งอันดามัน และท่าเรือเอกชนอื่น ๆ เพิ่มเติม หากกระทำได้

๑.๓.๑.๒ สถานการณ์ที่สอง หากไม่สามารถใช้ท่าเรือหลักในอ่าวไทยได้เลย หรืออ่าวไทยถูกปิด ในสภาพปัจจุบันที่ท่าเรือภูเก็ต ระนอง หรืออื่น ๆ ยังไม่มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะรองรับสถานการณ์ได้ จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความอยู่รอดของประเทศอย่างร้ายแรง

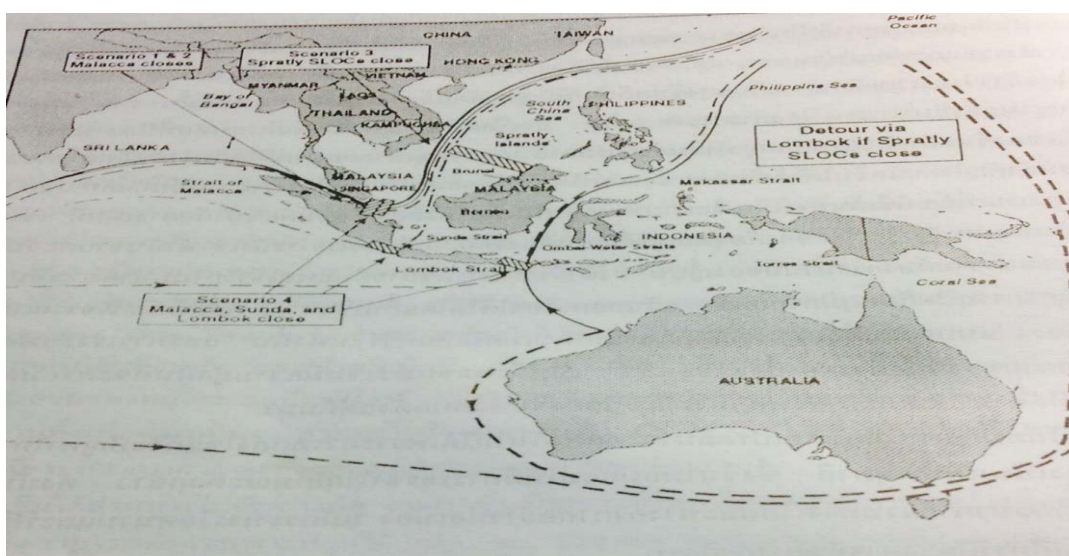
๑.๓.๒ กรณีช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้

๑.๓.๒.๑ สถานการณ์แรก ช่องแคบมะละกาถูกปิดโดยเรือจมขวางร่องน้ำในช่องแคบ ๆ จากอุบัติเหตุหรือการก่อการร้าย แต่ท่าเรือสิงคโปร์ยังเปิดใช้งานได้ เรือสินค้าส่วนใหญ่สามารถเปลี่ยนไปใช้ช่องแคบซุนดา ซึ่งจะมีการจราจรหนาแน่นขึ้นมาก การเดินเรืออ้อมเกาะสุมาตราจะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๐.๒ ของราคาสินค้า

๑.๓.๒.๒ สถานการณ์ที่สอง ช่องแคบมะละกาและท่าเรือสิงคโปร์ถูกปิด เรือสินค้าหลายเที่ยวถูกยกเลิก การค้าขายจะหยุดชะงัก สินค้าออกจะค้างอยู่ที่ท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือของประเทศต่าง ๆ ที่ส่งผ่านสิงคโปร์ ค่าเสียหายจะสูงมาก เรือส่วนใหญ่จะเปลี่ยนไปใช้ช่องแคบซุนดา

๑.๓.๒.๓ สถานการณ์ที่สาม เส้นทางคมนาคมทางทะเลผ่านหมู่เกาะสแปรตลีย์ถูกปิด เนื่องจากปัญหาขัดแย้งทางทะเลเกี่ยวกับการแย่งชิงหมู่เกาะ เรือส่วนใหญ่สามารถเปลี่ยนไปใช้ช่องแคบลีอมบอกและมากาสุซาร์ การเดินเรืออ้อมเกาะสุมาตราและเกาะชวา จะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๐.๕ ของราคาสินค้า

๑.๓.๒.๔ สถานการณ์ที่สี่ ช่องแคบมะละกา ซุนดา และลีอมบอกถูกปิดรวมทั้งท่าเรือสำคัญใกล้ช่องแคบนั้น ๆ โดยสงครามอย่างร้ายแรงในภูมิภาค เรือสินค้าส่วนใหญ่ต้องเดินทางอ้อมออสเตรเลีย โดยเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๒.๒ ของราคาสินค้า



สำหรับประเทศไทย หากไม่มีการวางแผนรองรับสถานการณ์ล่วงหน้าให้ดีพอแล้ว ในทุกสถานการณ์จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ตั้งแต่ระดับไม่มากนักจนถึงระดับร้ายแรง อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การค้าระหว่างประเทศของไทยต้องพึ่งพาการขนส่งทางเรือสูงมาก แต่ไทยมีเรือสินค้าที่สามารถรองรับสินค้าเข้าออกได้เอง เพียงร้อยละ ๗ ของการลำเลียง ขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมดเท่านั้น ที่เหลือต้องพึ่งเรือสินค้าต่างชาติเรือต่างชาติดังกล่าวอาจไม่ยอมเสี่ยงเข้าอ่าวไทยหรือเพิ่มค่าระวางให้สูงขึ้น โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ในด้านการส่งออก อาจถึงขั้นไม่สามารถส่งออกสินค้าได้ หรือส่งได้ช้าไม่ทันกำหนด โดยที่ราคาต้นทุนก็ต้องสูงขึ้น และอาจทำให้สูญเสียตลาดการค้าได้ ซึ่งหากร้ายแรงจะถึงขั้นระบบเศรษฐกิจพังพินาศได้ในที่สุด



๑.๔ ในการเตรียมรองรับระบบเศรษฐกิจที่ตั้งเป้าหมายไว้ว่า ประเทศไทยจะต้องเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว รายได้ประชากรโดยเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์สูง เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และปมการคมนาคมขนส่งที่เป็นประตูไปสู่ยังทั่วภูมิภาค และทุกหนแห่งของโลกใน ๒๐ ปี ข้างหน้านั้น การสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย ที่ช่วยลดระยะทางและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและลำเลียงน้ำมัน น่าจะเป็นหนทางปฏิบัติที่ควรศึกษา รวมทั้งหากมีการสร้างบริเวณเขตมหานครเศรษฐกิจอุตสาหกรรมพิเศษ ที่ประกอบด้วยอยู่ต่อเรือซ่อมเรือขนาดใหญ่ ระดับโลก คลังและโรงกลั่นน้ำมัน ท่าเรือและบริเวณจอดเรือ ทั้งเพื่อการขนส่งสินค้า น้ำมันและท่องเที่ยว แหล่งอุตสาหกรรมต่าง ๆ เมืองเศรษฐกิจการค้า ศูนย์กลางโลจิสติกส์ และการคมนาคมขนส่งทั้งสนามบินขนาดใหญ่ ทางรางและถนน ตลอดจนแหล่งบันเทิง บริเวณปากทางเข้าออก สองฝั่งคลองและบริเวณใกล้เคียงแล้ว น่าจะเป็นตัวขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจและรายได้ประชาชาติขยายตัวสูงขึ้นได้อย่างรวดเร็ว สามารถทำให้บรรลุเป้าหมายของประเทศภายในเวลาที่กำหนดได้

๒. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อจัดทำรายงานข้อพิจารณาในการเสนอแนะรัฐบาลให้เริ่มโครงการสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณภาคใต้ของประเทศไทย พร้อมกับสร้างบริเวณเขตมหานครเศรษฐกิจการค้า แหล่งอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวใหม่ของโลกตามข้อ๑.๔ โดยการจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้น (Pre - Feasibility Study) และดำเนินการตามขั้นตอนก่อสร้างต่อไป

๓. ประเด็นการพิจารณา

รายงานข้อพิจารณาที่จะจัดทำเพื่อขอความเห็นชอบจากสภาปฏิรูปแห่งชาติ ในการเสนอแนะรัฐบาลให้เริ่มโครงการสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณภาคใต้ของประเทศไทย พร้อมกับสร้างบริเวณเขตมหานครเศรษฐกิจการค้า แหล่งอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวใหม่ของโลก ตามข้อ ๒ นั้น สาระสำคัญจะแสดงให้เห็นถึง ความเหมาะสม ความเป็นได้ และความยอมรับได้ของโครงการในการที่จะเป็นกลไกสำคัญผลักดันประเทศไปสู่เป้าหมายทางเศรษฐกิจที่ตั้งไว้ คือ เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ประชากรมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์สูง ตามแนวทางต่อไปนี้

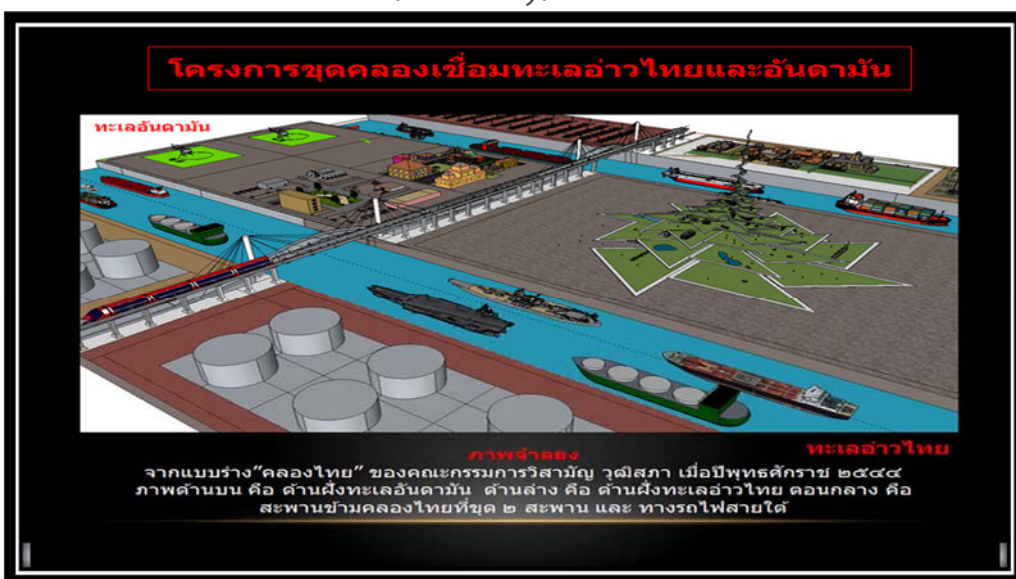
๓.๑ ความเหมาะสม (Suitability)

การพิจารณาในข้อนี้ จะเป็นการแสดงให้เห็นว่าหากสร้างคลองเชื่อมดังกล่าว โดยให้มีขนาดใหญ่พอที่เรือขนาดระวางขนน้ำมันมากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ตัน กินน้ำลึกเกิน ๒๐ เมตรที่ไม่สามารถใช้

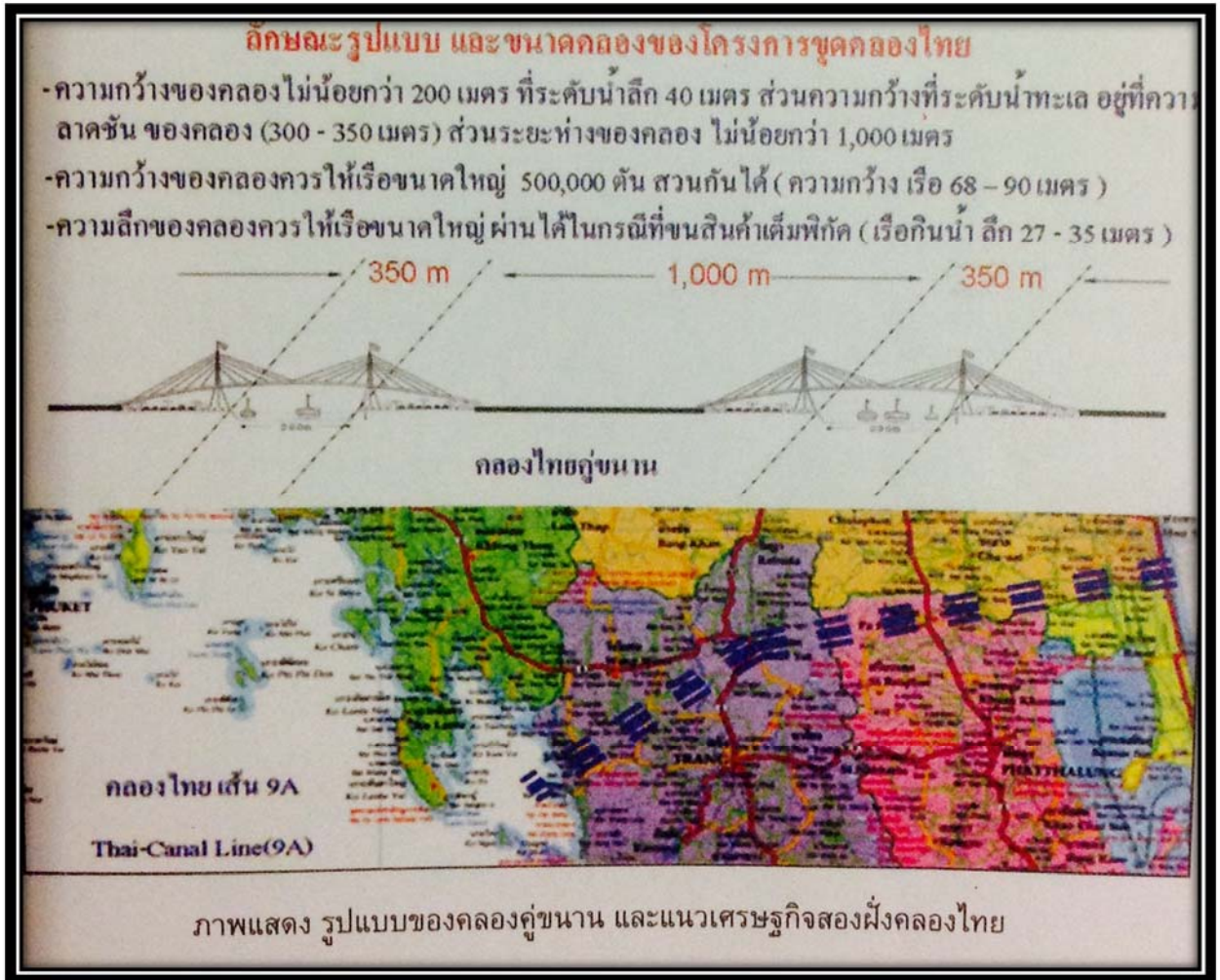
ช่องแคบมะละกาได้ต้องเสียเวลาประมาณ ๕ วัน ไปใช้ช่องแคบลีอมบอกแทน โดยต้องเสียค่าใช้จ่ายวันละประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท ผ่านได้อย่างสะดวกสบายทั้งไปและกลับ ได้คลองมีอุโมงค์เชื่อมสำหรับการเดินทางโดยรถยนต์ เหนือคลองเป็นการขนส่งทางราง รวมทั้งหากมีการสร้างบริเวณเขตมหานครเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมพิเศษ ที่ประกอบด้วย อู่ต่อเรือซ่อมเรือขนาดใหญ่ ระดับโลก คลังและโรงกลั่นน้ำมัน ท่าเรือและบริเวณจอดเรือ ทั้งเพื่อการขนส่งสินค้า น้ำมันและท่อแก๊ส แหล่งอุตสาหกรรมต่าง ๆ เมืองเศรษฐกิจการค้า ศูนย์กลางโลจิสติกส์ และการคมนาคมขนส่งทั้งสนามบินระหว่างประเทศขนาดใหญ่ รถไฟและถนน ตลอดจนแหล่งบันเทิงใจ บริเวณปากทางเข้าออก สองฝั่งคลองและบริเวณใกล้เคียงแล้วน่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงกับประเทศไทย ภูมิภาคและของโลกอย่างไร ประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงนี้อย่างไร และจะตอบสนองหรือสนับสนุนให้การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศบรรลุเป้าหมายที่ต้องการใน ๒๐ ปี ข้างหน้า ในการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรอยู่ในเกณฑ์สูงอย่างไร

การพิจารณาเรื่องนี้ในเบื้องต้น คาดว่าจะมีเรือที่ใช้คลองนี้ประมาณวันละประมาณไม่ต่ำกว่าวันละ ๓๐๐ ลำ นับเฉพาะเรือที่เข้าออกประเทศไทยที่สามารถย่นระยะทางได้ประมาณ ๘๐๐ ไมล์ทะเลหรือ ๖๐ ชั่วโมง ซึ่งรวมทั้งเรือน้ำมันที่ไปและกลับจากตะวันออกกลางที่จะประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงปีละประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท และเรือขนาดใหญ่ที่เคยใช้ช่องแคบลีอมบอก ซึ่งจะลดเวลาการเดินทางได้เที่ยวละ ๕ วัน ประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท หากเก็บค่าผ่านทางเรือใหญ่เท่ากับค่าใช้จ่ายที่จะต้องเสียหนึ่งวันคือประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท คาดว่าคงมีรายได้ค่าผ่านทางวันละประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท ส่วนการเกิดมหานครเศรษฐกิจการค้า แหล่งอุตสาหกรรม พลังงาน และโลจิสติกส์ รวมทั้งการท่องเที่ยวใหม่ของโลกที่จะมีการปกครองแบบพิเศษนั้นถ้ามีการบริหารราชการที่ดีก็น่าจะมีความเจริญและนำรายได้เข้าประเทศ และประชาชนอย่างน้อยไม่น่าจะต่ำกว่าเมืองเศรษฐกิจของโลกที่มีลักษณะเดียวกัน เช่น สิงคโปร์ ฮองกง และ ดูไบ

๓.๒ ความเป็นไปได้ (Feasibility)



๓.๒.๑ แท้จริงแล้ว ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขุดคลองเชื่อมระหว่างอ่าวไทยและทะเลอันดามันได้เคยผ่านความเห็นชอบจากวุฒิสภาเพื่อเสนอไปยังรัฐบาลเพื่อเริ่มโครงการด้วยการทำการศึกษาเต็มรูปแบบ (Full Feasibility Study) ก่อนเริ่มขั้นตอนการก่อสร้าง เมื่อ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๔๘ โดยในครั้งนั้นได้มีการเสนอแนะดังนี้



๓.๒.๑.๑ สมควรขุดคลองไทยทางภาคใต้ของประเทศไทย ขุดคลองเชื่อมระหว่างทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดียและอ่าวไทยในมหาสมุทรแปซิฟิก ในเส้นทาง 9A ที่เหมาะสมที่สุดในปัจจุบันคือ ผ่านจังหวัด กระบี่-ตรัง-พัทลุง-นครศรีธรรมราช-สงขลา ความยาวประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตร และให้เรียกเส้นทางขุดคลองนี้ว่า “คลองไทย” แทนคำว่า “คลองคอคอดกระ” เดิม

๓.๒.๑.๒ ลักษณะคลองแบบสองคลองคู่ขนาน เป็นคลองบนและคลองล่าง เพื่อการสัญจรทางเดียว ความกว้างประมาณคลองละ ๓๕๐ เมตร ณ จุดกลับเรือกว้าง ๕๐๐ เมตร ซึ่งจะมีไม่เกิน ๒ แห่ง หรือตามที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การกักขังการคุ้มครองคลอง และการรักษาความสงบเรียบร้อยในการจัดการ ส่วนความลึกของคลอง คือ ๓๐ เมตร

ความยาวเฉลี่ย ๑๒๐ กิโลเมตร โดยประมาณ (คลองบน ๑๒๕ กิโลเมตร คลองล่างประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตร) คลองคู่ขนาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการเดินเรือ และความเร็วในการเดินเรือ เพื่อไม่ต้องรอกหลัก สามารถรองรับเรือได้คลองละ ๒๐๐ - ๓๐๐ ลำต่อคลอง ต่อวัน และเพื่อให้เรือ VLCC และ ULCC ขนาด ๒๐๐,๐๐๐ - ๓๐๐,๐๐๐ DWT สามารถแล่นผ่านได้อย่างสะดวก และเป็นการจูงใจให้เรือใช้คลองไทยมากขึ้น เพราะประหยัดเวลาและเชื้อเพลิงได้มาก แทนการแล่นเรือผ่านเส้นทางช่องแคบมะละกา ซึ่งประหยัดได้ ๓ วัน และคิดเป็นระยะทางที่ประหยัดได้ไม่น้อยกว่า ๒,๔๐๐ กิโลเมตร ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลีอมบอก ๕ - ๗ วัน ทำให้ลดภาวะเรือนกระจกจากการเผาเชื้อเพลิง (น้ำมัน) ลงได้จำนวนมหาศาล (ประมาณปีละ ๒๕,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

๓.๒.๑.๓ ระดับน้ำของสองฝั่งทะเลต่างกันประมาณ ๒๕ เซนติเมตร จึงเป็นคลองในระดับน้ำทะเล ไม่ต้องสร้างประตูน้ำเพื่อยกระดับให้เรือผ่าน

๓.๒.๑.๔ การขุดคลองสามารถใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อความเร็วในการขุด แต่ไม่สมควรขุดโดยใช้ปริมาณ

๓.๒.๑.๕ ควรกำหนดกรอบข้อกำหนด TOR (Terms of Reference) ในการพัฒนาโครงการสำหรับผู้ลงทุนที่เป็นธรรมกับผู้รับสัมปทาน และประเทศไทย ในฐานะเจ้าของคลองไทย

๓.๒.๑.๖ กำหนดแนวให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๓ บริเวณ คือ

- บริเวณอำเภอสิเกา และอำเภอวังวิเศษ จังหวัดตรัง และอำเภอคลองท่อม จังหวัดกระบี่ ใช้พื้นที่ประมาณ ๔๐๐ ตารางกิโลเมตร (๒๐ x ๒๐ กิโลเมตร)
- บริเวณอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอรัชฎา และอำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง ใช้พื้นที่ประมาณ ๔๐๐ ตารางกิโลเมตร (๒๐ x ๒๐ กิโลเมตร)
- บริเวณอำเภอหัวไทร และอำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ใช้พื้นที่ประมาณ ๖๐๐ ตารางกิโลเมตร (๒๐ x ๓๐ กิโลเมตร)

รวมพื้นที่พัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ๓ เขต ประมาณ ๑,๔๐๐ ตารางกิโลเมตร

๓.๒.๑.๗ การออกกฎหมายใหม่เกี่ยวกับกฎหมายทะเล การเดินเรือทะเลและกฎหมายใดๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือสากลต้องเร่งดำเนินการส่งเสริมให้การเดินเรือไทยเจริญขึ้นทันอารยประเทศ และเสริมสร้างให้มีกองเรือที่มั่นคง

๓.๒.๑.๘ การจัดทำประชาสัมพันธ้อย่างต่อเนื่องให้ประชาชนทราบ และให้ความร่วมมือสนับสนุนในการขุดคลองไทย และให้ประชาชนในพื้นที่เป็นผู้มีส่วนร่วมกำหนดพื้นที่แนวคลองของตนเอง และปรับสภาพแวดล้อมสังคมของตนเอง ตลอดจนสิทธิในการได้รับค่าเวนคืนที่เป็นธรรม และมีอาชีพที่มั่นคงจากการมีคลองไทย

๓.๒.๑.๙ ค่าใช้จ่ายในการขุดคลองไทยพิจารณาจากเงินออมภายในประเทศ ร่วมกับเงินจากผู้รับสัมปทานจากต่างประเทศร่วมกัน หรือมีบริษัทที่ขอรับสัมปทานโดยตรง เพื่อให้คนไทยมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของในอัตราที่เหมาะสมที่สุด และมีความเป็นธรรมกับทั้ง ๒ ฝ่าย คือ รัฐบาลไทยที่เป็นเจ้าของคลอง และฝ่ายผู้ได้สัมปทานที่เป็นผู้ลงทุนโครงการ อาจเชิญชวนให้ประชาชนร่วมลงทุนในรูปแบบซื้อพันธบัตร ในระยะเวลา ๑๐-๒๐ ปี หรือรัฐบาลให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศมีส่วนร่วมในการลงทุน และขายหุ้นมหาชนในตลาดหุ้น เป็นต้น ซึ่งรัฐบาลจะต้องพิจารณา

๓.๒.๑.๑๐ กำหนดโครงการขุดคลองไทยเป็นแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดยกำหนดเป็นนโยบายที่สำคัญของรัฐ ที่ส่วนราชการทุกฝ่ายและประชาชนทุกหมู่เหล่าต้องร่วมมือกัน

๓.๒.๑.๑๑ ระบบสัมปทานที่เหมาะสมควรเป็นระบบ BOOT (Build Operate Own Transfer) คือ ให้ผู้รับสัมปทานก่อสร้างเป็นเจ้าของในระยะหนึ่งตามสัญญา ดำเนินการเรื่องคลอง เมื่อครบสัญญาแล้ว จะต้องโอนคืนเป็นสมบัติของประเทศไทยต่อไป สัมปทานควรอยู่ระหว่าง ๓๐-๕๐ ปี หรือตามความเหมาะสม

๓.๒.๑.๑๒ การเตรียมความพร้อมบุคลากรบริหารจัดการเรื่องคลอง การเดินเรือ ช่อมเรือ ต่อเรือ การท่าเรือ การจัดการในทะเล การควบคุมคลอง ฯลฯ จะต้องเตรียมฝึกคนไทยไว้ล่วงหน้า ๑๐ ปี เป็นอย่างน้อย ก่อนเปิดการเดินเรือในคลอง ฉะนั้นจะต้องจัดตั้ง “มหาวิทยาลัยคลองไทย” ขึ้นก่อนเพื่อรับนักศึกษาคณะวิทยาศาสตร์ วิศวกรรม ช่างฝีมือ ฯลฯ ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี ทั้งนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป โดยฝากเรียนไว้กับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ที่คลองผ่าน ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล สถาบันราชภัฏ วิทยาลัยการต่อเรือปากพนัง วิทยาลัยการอาชีพต่าง ๆ โดยผู้ให้ทุนการศึกษาโครงการจะต้องจ่ายงบประมาณเพื่อการนี้แก่สถาบันต่าง ๆ ไปก่อนจนกว่าจะสามารถตั้งเป็นมหาวิทยาลัยคลองไทยในอนาคตต่อไป โดยรายได้จากโครงการคลองไทย ให้ถือว่าการศึกษาคือหัวใจสำคัญของโครงการคลองไทย

๓.๒.๑.๑๓ แหล่งศึกษาสาขาวิชาการทางการเดินเรือ บริหารจัดการเรือ ท่าเรือ วิศวกรรมการเดินเรือ ฯลฯ ควรศึกษาจากสถาบัน MPA (Maritime and Port Authority) ของสิงคโปร์ เป็นต้นแบบ และมาปรับใช้กับมหาวิทยาลัยคลองไทยต่อไป

๓.๒.๑.๑๔ การสร้างเมืองใหม่และเขตอุตสาหกรรมต่อเนื่องจาก ๓ เขต ในข้อ ๖ จะต้องคำนึงถึงอุตสาหกรรมที่สะอาด ทันสมัยเท่านั้น เป็นอุตสาหกรรม High Technology เพื่อเตรียมสินค้าส่งออกลงเรือไปต่างประเทศ รวมทั้งอุตสาหกรรมบริการอื่น ๆ เช่น ช่อมเรือ โรงแรม ท่องเที่ยว การบิน การขนส่งทางบก ฯลฯ

๓.๒.๑.๑๕ ควรมีเขตปลอดภาษี ในเขตเมืองใหม่และเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้ง ๓ เขต มูลค่าเมืองใหม่แห่งละประมาณ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาทหรือสหรัฐ และควรได้รับการออกแบบที่ทันสมัย

๓.๒.๑.๑๖ รายได้จากการเดินเรือและเขตเมืองใหม่ จะต้องแบ่งเป็นรายได้ให้แก่จังหวัดที่คลองผ่านในอัตราตามที่รัฐกำหนด (ประมาณร้อยละ ๕๐) ที่เหลือจึงเป็นของจังหวัดใกล้เคียงและจังหวัดอื่นๆ โดยนำเข้าเป็นรายได้ของรัฐต่อไป

๓.๒.๑.๑๗ แหล่งน้ำจืดสำหรับขายหรือบริการให้เรือที่ผ่าน จะต้องมีการเตรียมอ่างเก็บกักน้ำขนาดใหญ่จากบริเวณเขาหลวงใกล้อำเภอทุ่งสง และอำเภอพรหมคีรี จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง โดยกรมชลประทานเป็นแหล่งสำรองน้ำจืดเพิ่มเติม

๓.๒.๑.๑๘ พรุควนครึ่งส่วนเหนือคลองไทยบนกันเป็นเขื่อนเหนือคลองไทย ไว้เป็นน้ำต้นทุนแก่โครงการลุ่มน้ำปากพนัง ควรขุดให้ลึกเป็นอ่างเก็บน้ำจืด โดยลอกให้ลึก ๑๐ - ๒๐ เมตร จะได้มีปริมาณน้ำจืดพอบริการเรือ ปัจจุบันราคาน้ำจืดคิวบิกเมตรละ ๒๕ เหรียญสหรัฐ ซึ่งจะเป็นเงินนำเข้าประเทศได้มหาศาล เพราะเรือแต่ละลำต้องการน้ำจำนวนมาก

๓.๒.๑.๑๙ คลองไทยตัดผ่านทางหลวงสายสำคัญ ๔ สาย ที่ต้องสร้างสะพานข้ามคลอง และมีทางรถไฟ ๒ สาย อาจทำสะพานหรืออุโมงค์ลอด เพื่อไม่ให้บริเวณพื้นที่ประชาชนอาศัยใต้คลองและเหนือคลองขาดการติดต่อกัน ส่วนการออกแบบแล้วแต่วิศวกรจะกำหนดตามความเหมาะสม

๓.๒.๑.๒๐ สร้างทางด่วนขนานคลองเชื่อมสองฝั่งทะเล (Land Bridge) ทั้งด้านเหนือและด้านใต้ คลองบนและคลองล่างตามแนวบริเวณเขตคลองแนวเขตใต้ควรเป็นถนนทางด่วน ๑๐ เลน รองรับประชากรที่อาศัยตลอดแนวคลอง และใกล้เคียงให้เดินทางทางบกได้โดยสะดวกทุกทิศทาง

๓.๒.๑.๒๑ การจ่ายค่าชดเชย เวนคืน ขนย้าย รื้อย้าย จะต้องให้ความเป็นธรรมกับประชาชนในอัตราที่จ่ายสูงกว่าราคาค่าเวนคืนตามที่รัฐกำหนด ราษฎรที่มีผลกระทบจากการขุดคลองที่ไม่มีสิทธิได้ค่าเวนคืน แต่มีผลกระทบผู้รับสัมปทานจะต้องจัดที่อยู่ใหม่ที่เหมาะสมให้ด้วยความเป็นธรรม

๓.๒.๑.๒๒ ต้องแบ่งพื้นที่ในคลอง โดยวางท่อนแบ่งเขตให้เรือประมงและเรือสินค้าขนาดเล็กขนาดระวางต่ำกว่า ๑๐๐ ตัน ผ่านได้ตลอดเวลา และร่วมใช้คลองเช่นเดียวกับเรือเดินทะเล

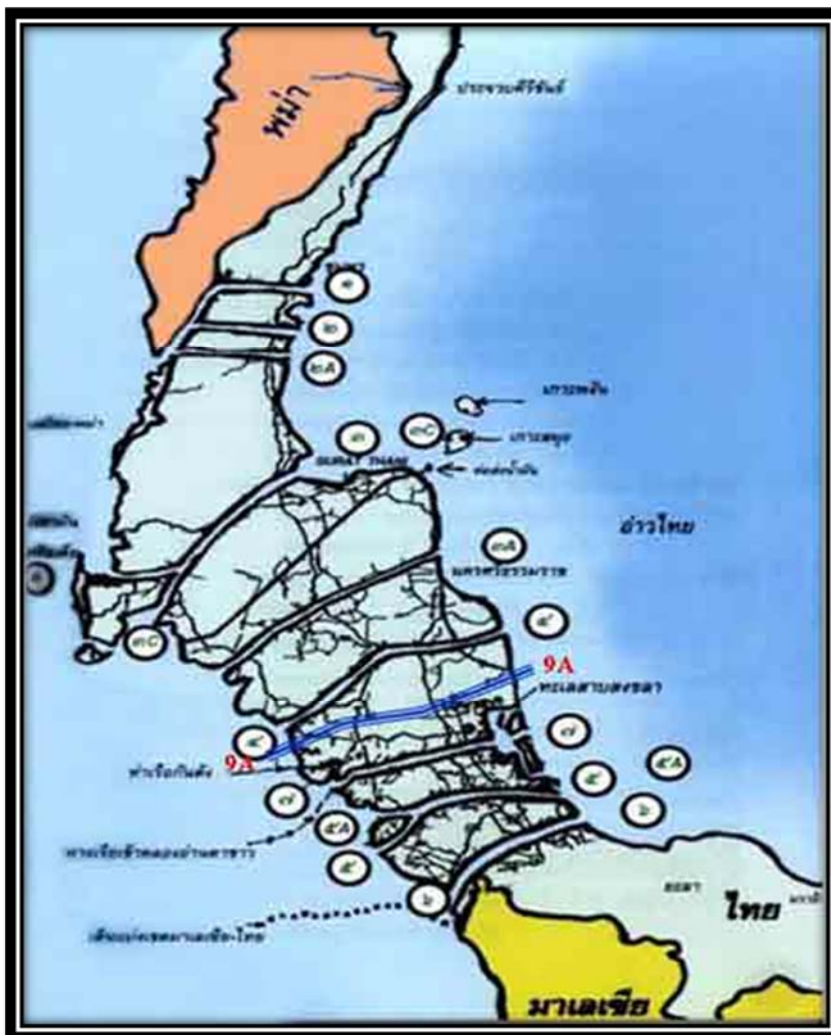
๓.๒.๑.๒๓ เรือกองทัพเรือไทยและเรือหน่วยราชการไทยมีสิทธิที่จะต้องได้รับการยกเว้นค่าผ่านคลอง และไม่ควรรอนุญาตให้เรือดำน้ำผ่าน

๓.๒.๑.๒๔ ปากคลองทั้งฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดกระบี่-ตรัง และที่อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ควรก่อสร้างคลอง 9A

เหนือ และคลอง 9A ได้ให้ห่างกันไม่น้อยกว่า ๑๐ กิโลเมตร เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรปากคลองไทย ทั้งสองฝั่งทะเลแออัดและคับคั่ง

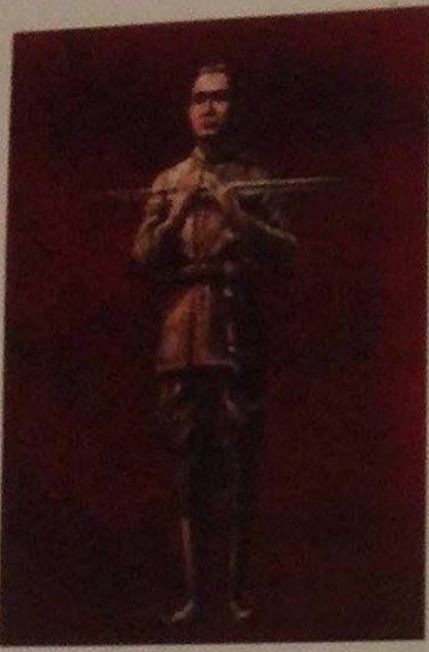
๓.๒.๑.๒๕ โครงการสร้างคลองไทย (Thai Canals Project) จะต้อง มีหน่วยงานภาครัฐราชการขึ้นมากำกับ ควบคุม บริษัทที่ดำเนินการคลองไทย และต้องเตรียมพร้อมรับการถ่ายโอนการบริหารจัดการคลองไทย เมื่อบริษัทคลองหมดอายุสัมปทานหรือโอนเป็นของรัฐตามแต่กรณี

๓.๒.๒ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านเวลาและงบประมาณ การพิจารณาความเป็นไปได้ในที่นี่จะเป็นการพิจารณาเบื้องต้นก่อนที่จะทำ Pre - Feasibility Study ทั้งด้านวิศวกรรม วิธีและแบบก่อสร้างที่คาดว่าจะกระทำ แนวคลองที่คาด สิ่งแวดล้อม ความพึงพอใจของประชาชน งบประมาณที่ใช้ แผนเงินทุน และอื่นๆ โดยเฉพาะการสร้าง มหานครเศรษฐกิจ การค้าอุตสาหกรรมและท่องเที่ยวพิเศษระดับโลก ทั้งนี้การศึกษาจะเน้นทบทวนผลการศึกษาของคณะต่าง ๆ ในอดีตโดยเฉพาะของวุฒิสภาฯ ๒๔๔๘ ที่กล่าวมาแล้ว ควบคู่กับการตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่จริง ในการนี้เบื้องต้นจะใช้ผลการศึกษาที่เคยผ่านความเห็นชอบจากวุฒิสภาเป็นข้อมูลพื้นฐาน แนวคลองจะใช้แนว 9A ลักษณะคลองตามที่กล่าวมาแล้ว ในข้อ ๓.๑



๓.๓ ความยอมรับได้ (Acceptability)

๓.๓.๑ แนวความคิดในการที่จะสร้างคลองเชื่อมระหว่างสองฝั่งทะเล ณ บริเวณภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อสร้างเส้นทางเดินเรือโลกใหม่ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย โดยไม่ต้องอ้อมผ่านช่องแคบมะละกาและอื่นๆ นับว่าเป็นที่ยอมรับกันมานาน โดยได้มีการพิจารณาเรื่องนี้แต่ละยุคสมัยรวมทั้งสิ้น ๒๗ ครั้ง โดยเริ่มตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เมื่อประมาณ ๓๐๐ ปีมาแล้ว โดยสมัยนั้นได้มีการเดินทางติดต่อค้าขาย และดำเนินการทางทูตกับประเทศทางแถบยุโรป ต่อมายุครัตนโกสินทร์ในรัชสมัยของสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช สมเด็จพระบรมราชเจ้ามหาสุรสิงหนาท หรือกรมพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาท ได้ทรงเคยมีพระราชดำริที่จะขุดคลองอีก เพื่อจะยatraทัพเรือไปตีเพื่อยึดเมืองมะริด ตะนาวศรีคืนในสมัยรัชกาลที่ ๔ และที่ ๕ อังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งกำลังแย่งอิทธิพลในภูมิภาคต่างก็พยายามที่จะสำรวจและก่อสร้างคลองดังกล่าว สมัยรัชกาลที่ ๖ พระองค์ทรงสนพระทัยแต่ยังทรงเกรงปัญหาการเมืองระหว่างประเทศ



สมเด็จพระบรมราชวังบวรมหาสุรสิงหนาท

จะเร่งรัดตัดคิดมันเสียก่อน
บันรอนอย่าให้ทันแน่นหนา
จำจะคิดให้ผิดแต่ก่อนมา
เป็นทัพหน้านาวายกไป
ตามทางทะเลไปสงขลา
จะขุดพสุธาเป็นคลองใหญ่
ให้เรือรบออกประจบเอาเมืองไทร
ปักขี้ไต้ฝ่ายทะเลให้พร้อมกัน
จึงจะยกไปตีเมืองมะริด
จะปิดปากน้ำเสียให้มัน
ทัพเรือมันจะพลอยเข้าช่วยกัน
จะตีบันทัพให้ยับไป

หลังยุคเปลี่ยนแปลงการปกครอง นายปรีดี พนมยงค์ ขณะดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีมหาดไทยได้เสนอรัฐบาล ต่อมาหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ไทยต้องลงนามในข้อตกลงเพื่อเลิกสถานะสงครามกับอังกฤษโดยมีการระบุเงื่อนไขข้อหนึ่งว่า ห้ามไทยขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรกับอ่าวไทย หากมิได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ ข้อตกลงนี้ได้ถูกยกเลิกไปเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๗ จากนั้นทั้งรัฐบาลและรัฐสภาหลายยุคสมัยต่อมาได้มีการพิจารณาและศึกษา มาโดยตลอด จนกระทั่งครั้งที่ ๒๗ ที่ได้มีการผ่านความเห็นชอบในที่ประชุมวุฒิสภา เมื่อ ๒๔ มิ.ย. ๒๕๔๘ ทั้งหมดที่กล่าวมา แสดงให้เห็นว่าโครงการสร้างคลองเชื่อมระหว่างสองมหาสมุทรนี้เป็นที่สนใจ ได้รับความยอมรับในระดับประเทศและระหว่างประเทศมาโดยตลอด

๓.๓.๒ นอกจากความยอมรับและเห็นความสำคัญมาตั้งแต่ในอดีตแล้ว การพิจารณาในข้อนี้จะหาข้อมูลในปัจจุบันถึงความพยายามของมหาอำนาจโลกทางการเศรษฐกิจชาติต่าง ๆ ในการสร้างเส้นทางค้าทางทะเลของโลกใหม่ โดยมีคลองที่กำลังพิจารณาพร้อมมหานครเศรษฐกิจพิเศษใหม่เป็นศูนย์กลางมาประกอบด้วย

สำหรับในเรื่องความคุ้มค่าหรือประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ ซึ่งจะต้องเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณานั้นนอกจากที่กล่าวรวมๆมาบ้างแล้ว จากข้อมูลในเบื้องต้นยังมีที่สำคัญอีกดังนี้

๓.๓.๒.๑ การป้องกันประเทศ



แม้ว่าการป้องกันประเทศของกองทัพเรือในปัจจุบัน จะได้แบ่งกำลังรบเป็น ๓ ทပ်เรือภาค โดยทပ်เรือภาคที่ ๑ และ ๒ รับผิดชอบอ่าวไทย ทပ်เรือภาคที่ ๓ รับผิดชอบทะเลอันดามันโดยในยามปกติ กองเรือยุทธการ จะจัดกำลังทางเรือซึ่งที่สำคัญได้แก่ เรือกำลังอากาศยานวิ และกำลังหน่วยสงครามพิเศษทางเรือให้จำนวนหนึ่ง ส่วนในยามสงคราม เมื่อมีการใช้แผนป้องกันประเทศด้านทပ်เรือภาคใดจะเพิ่มเติมกำลังให้ทပ်เรือภาคนั้นๆ อย่างสมบูรณ์ บทเรียนของการประลองยุทธทุกครั้งที่ผ่านมา หรือแม้แต่ในสถานการณ์ฉุกเฉินจริงหลายครั้งที่ผ่านมา การเพิ่มเติมกำลังเรือผิวน้ำและเรือดำน้ำให้ทပ်เรือภาคที่ ๓ ลำบากและเสียเวลามาก ในการต้องไปอ้อมช่องแคบมะละกาและเป็นการเปิดเผยตัวด้วย บางครั้งต้องไปอ้อมถึงช่องแคบลีอมบอก หลายครั้งผลการรบถึงกับล้มเหลว รวมทั้งการไปช่วยเหลือประชาชนกรณีภัยพิบัติที่ดูเหมือนว่าการตอบสนองจากกองทัพเรือช้ามาก ด้วยกำลังเท่าเดิมการมีคลองเชื่อมระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามันจะทำให้อำนาจการรบของกำลังทางเรือเพิ่มเป็นทวีคูณทำให้สามารถกล่าวได้ว่า "คลองใหม่เพิ่มอำนาจกำลังรบทางเรือ"

๓.๓.๒.๒ ปัญหาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้

ปัญหาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ และหนึ่งอำเภอของจังหวัดสงขลาเป็นปัญหาที่สะสมมานาน แม้ว่ารากเหง้าปัญหาเดิมอาจจะมาจากเชื้อชาติและศาสนา แต่ด้วยความพยายามของหลายฝ่ายทำให้ปัญหานี้ แม้จะหลงเหลืออยู่บ้างแต่ยังอยู่ในความควบคุม เหตุการณ์ส่วนใหญ่จะมาจากกลุ่มอิทธิพลที่มีผลประโยชน์ผิดกฎหมายมักใช้ช่องว่างของความยากจน ความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมของประชาชนในพื้นที่ก่อเหตุรุนแรง การนำความเจริญทางเศรษฐกิจ ลดพื้นที่ยากจน สร้างงานสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่อาจช่วยแก้ปัญหานี้ได้ คลองที่จะสร้างและบริเวณเขตมหานครพิเศษใหม่ของโลกที่อยู่ไม่ห่างสามจังหวัดชายแดนภาคใต้มากนัก เปรียบเสมือนเส้นทางเศรษฐกิจก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตรา จากต่างประเทศทั่วโลกไหลเข้าสู่ประเทศไทยได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้โดยไม่มีวันหยุด สร้างงานสร้างรายได้ เป็นแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจ แหล่งอุตสาหกรรม จะมีคลังสินค้าเป็นศูนย์กลางกระจายการขนส่ง และมีคลังเก็บรักษาสินค้าจากประเทศทั่วโลกพร้อมขนส่งทางทะเลเป็นศูนย์กลางธนาคารธุรกิจการค้าของการเดินเรือระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นศูนย์รวมภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรผลิตอาหารสำเร็จรูปของไทยเพื่อการส่งออก เป็นศูนย์จำหน่ายให้บริการอาหาร น้ำดื่ม น้ำใช้ ให้กับเรือต่าง ๆ ซึ่งจะสร้างรายได้อย่างมหาศาล ประชาชนคนไทยทั่วทั้งประเทศไม่น้อยกว่า ๓ - ๔ ล้านคน จะหลังไหลเข้ามาอยู่และทำมาหากิน รวมถึงการเริ่มต้นสร้างธุรกิจของคนไทยรุ่นใหม่ รุ่นลูก และรุ่นหลานของไทยในอนาคต ซึ่งประชาชนคนไทยเหล่านี้จะเป็นกองทัพประชาชนที่ทรงพลัง เป็นเสมือนยิ่งกว่ากองทัพ พลังที่เข้มแข็งมหาศาลนี้จะปกป้องคุ้มครองแผ่นดินไทยได้เป็นอย่างดี โดยจะไม่มีอำนาจมืดหรืออิทธิพลใด ๆ ที่จะมายับยั้ง ดังนั้นจึงสามารถกล่าวได้ว่า "คลองใหม่ดับไฟใต้ "

๓.๓.๒.๓ การประมง

หากสร้างคลองเชื่อมเรือประมงไทยทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยซึ่งมีอยู่ประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ลำ จะไปมาทั้งสองฝั่งได้สะดวกรวดเร็ว ทำให้เรือประมงจำนวนดังกล่าว สามารถใช้ทรัพยากรทางทะเลของทั้งสองฝั่งทะเลที่มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ได้ โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันของไทย ซึ่งมีอาณาเขตตั้งแต่แนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศไปจนถึงแนวเขตน่านน้ำสากลของประเทศอินเดียได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ไปมาระหว่างสองฝั่งทะเลไทย จากเดิมที่ต้องใช้ปริมาณมากให้ลดน้อยลง จึงเป็นผลให้เรือประมงไทยสามารถประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย ซึ่งคาดการณ์ว่าในจุดนี้จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายและเพิ่มผลผลิตรวมกันประมาณไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

๓.๓.๒.๔ การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางทะเล



คลองที่เชื่อมตามแนว 9A จะย่นระยะทางการเดินเรือจากฝั่งอันดามันมายังท่าเรือแหลมฉบังจาก ๑,๔๐๐ ไมล์ทะเล เหลือประมาณ ๔๐๐ ไมล์ทะเล ลดเวลาการเดินทางได้ ๒ - ๓ วัน ซึ่งจะประหยัดค่าขนส่งทางทะเลของประเทศ ได้เกือบ ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี นับว่าเป็นการลดค่าใช้จ่ายให้ผู้ประกอบการเป็นอันมาก

๓.๓.๒.๕ การท่องเที่ยว



นอกจากจะเป็นเส้นทางการค้าหลักของประเทศแล้ว คลองที่สร้างใหม่จะมีโอกาสทำให้เรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ระดับโลกสนใจนำนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก ใช้เส้นทางดังกล่าวจากมหาสมุทรอินเดียมาแวะเยี่ยมเอเชียใต้ ท่องเที่ยวทางฝั่งทะเลอันดามันของไทย ผ่านคลองเข้าอ่าวไทย แวะสมุย หัวหิน พัทยา แล้วตรงไปที่หมายอื่นๆ นับเป็นการยกระดับการท่องเที่ยวของประเทศ ให้อยู่ในระดับของชนชั้นสูงระดับโลก ทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางแห่งการท่องเที่ยวทางทะเลระดับภูมิภาคและของโลก นำมาซึ่งรายได้อย่างมหาศาล

๓.๓.๒.๖ มหานครพิเศษ "สายไหมแห่งสุวรรณภูมิ"



ตามที่กล่าวมาแล้ว หากมีการสร้างบริเวณเขตมหานคร เศรษฐกิจอุตสาหกรรมพิเศษ ที่ประกอบด้วย อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ระดับโลก คลังและโรงกลั่นน้ำมัน ท่าเรือและบริเวณจอดเรือ ทั้งเพื่อการขนส่งสินค้าน้ำมันและการท่องเที่ยวแหล่งอุตสาหกรรมต่าง ๆ เมืองเศรษฐกิจการค้า ศูนย์กลางโลจิสติกส์ และการคมนาคมขนส่งทั้งสนามบินขนาดใหญ่ ทางรางและถนน ตลอดจนแหล่งบันเทิงใจบริเวณปากทางเข้าออกสองฝั่งคลอง และบริเวณใกล้เคียงแล้ว มหานครนี้จะเป็นเมืองท่าที่ทันสมัยในระดับชั้นนำของโลกหากมีการบริหารที่ดี จะทำให้มีโอกาสพลิกประเทศไทยจากประเทศที่กำลังพัฒนารายได้ประชากรชั้นปานกลางเป็นประเทศมั่งคั่งที่พัฒนาแล้ว ประชากรมีรายได้อยู่ในเกณฑ์สูง และเนื่องจากเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) จึงขอให้ฉายาเมืองนี้ว่า "มหานครสายไหมแห่งสุวรรณภูมิ" เรียกเป็นภาษาอังกฤษว่า "Silk of Suvanabhumi City"

๓.๓.๓ การพิจารณาความยอมรับได้ นอกจากจะชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์หรือความคุ้มค่าที่จะได้รับหากมีคลองเกิดขึ้นแล้ว จะมีการพิจารณาถึงความยอมรับได้ ในระยะเวลาของโครงการ งบประมาณและแหล่งเงินทุน รวมทั้งผลประโยชน์ที่จะได้รับขณะดำเนินโครงการ ตลอดจนความคุ้มค่าในการนี้มีข้อมูลในเบื้องต้นดังนี้

๓.๓.๓.๑ ขั้นตอนและระยะเวลาโครงการ

เนื่องจากโครงการนี้มีมูลค่ามหาศาลที่มีผลกระทบต่ออนาคตของประเทศชาติและเศรษฐกิจโลกจึงต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบและแม้ว่าโครงการนี้จะผ่านการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้น (Pre - Feasibility Study) โดยใช้เวลาถึง ๓ ปี จากวุฒิสภาและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายไปมากพอสมควรแต่ปัจจุบันเวลาต่างกัน ๑๐ ปี สมควรต้องทำการศึกษาระดับขั้นต้นดังกล่าวใหม่ ดังนั้น โครงการนี้ควรแบ่งขั้นตอนเป็นดังนี้

- การศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้น ใช้เวลาประมาณ ๑ ปี
- การศึกษาความเป็นไปได้ขั้นสมบูรณ์ (Full Feasibility Study) ใช้เวลาประมาณ ๒ ปี

- ขั้นการก่อสร้างใช้เวลาประมาณ ๕ ปี

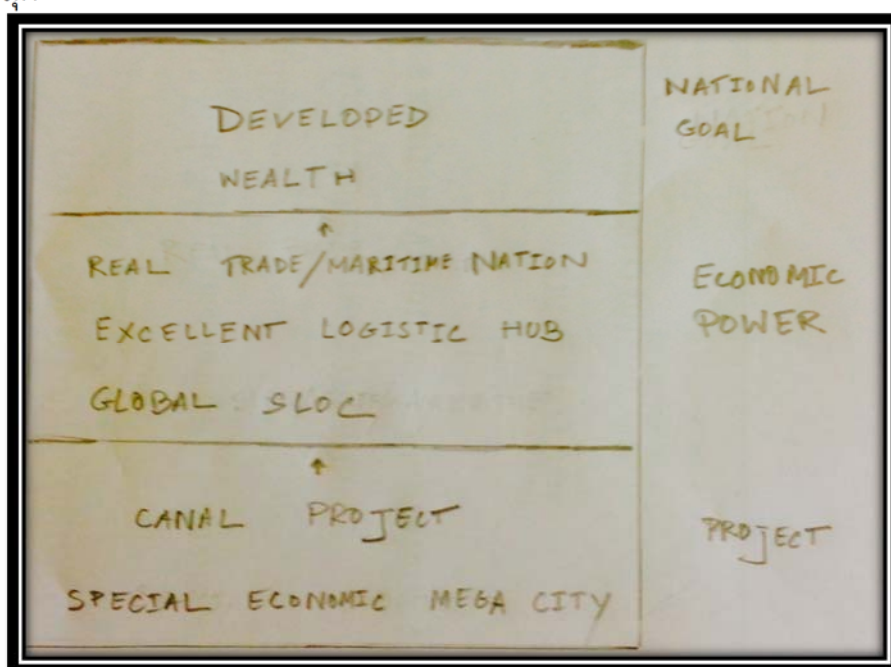
๓.๓.๓.๒ งบประมาณที่ใช้คาดว่าจะประมาณ ๑ ล้านล้านบาท โดยเป็นค่าเวนคืน ค่าแรงงาน และค่าวัสดุดิบในประเทศประมาณ ๗๐ เปอร์เซ็นต์ส่วนอีก ๓๐ เปอร์เซ็นต์จะเป็น ค่าเชื้อเพลิง เครื่องจักร และอื่นๆ ซึ่งการใช้จ่ายงบประมาณนี้ รัฐอาจไม่ต้องลงทุนเม็ดเงินได้โดยใช้วิธีระดมเงินทุน ทั้งนี้อาจกำหนดนโยบายให้ทำการลงทุนการสร้างคลอง และมหานครเศรษฐกิจพิเศษเป็น "สัญญาเดี่ยวแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร" ในรูปของ Public - Private - Partnership Model หรือ PPP Contract Package ซึ่งทุกประเทศทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถร่วมลงทุนได้ ตามสัดส่วนและเงื่อนไขอื่นๆ ที่รัฐบาลไทยกำหนด ทั้งนี้อาจมีแหล่งเงินทุนอื่น ๆ อีก เช่น การออกพันธบัตรกู้เงิน การเปิดพื้นที่สองฝั่งคลองให้เช่า การขายแร่ธาตุในดินที่ขุดมาประมาณ

กว่า ๔,๐๐๐ ล้าน ส่วนดินอาจนำไปใช้เป็นประโยชน์หรือจำหน่ายได้ และระหว่างการก่อสร้างอาจใช้ประโยชน์หารายได้จากส่วนที่เสร็จก่อน เช่น โรงกลั่นน้ำมัน คลังสินค้า ท่าเรือหรืออื่นๆ

๓.๓.๓.๓ ส่วนในเรื่องการค้ำทุมนั้น หากเอาค่าลงทุนทั้งหมดแล้ว มาจัดทำค่าผ่านคลอง ค่าเช่า หรือรายได้เข้ารัฐอื่นๆ เพื่อให้คืนทุนหมด ภายใน ๕ - ๑๐ ปี น่าจะกระทำได้ แต่หากคิดในเชิงเศรษฐศาสตร์ที่อาจไม่ต้องลงเม็ดเงิน แต่ใช้ตำบลที่มีค่าทางภูมิยุทธศาสตร์แลกกับการทำให้ประเทศพลิกกลับเป็นประเทศที่มั่งคั่ง พัฒนาแล้วน่าจะเป็นการค้ำค้ำยอมรับได้ และที่สำคัญเป็นการเสริมสร้างสมุททานุภาพ เปลี่ยนลักษณะขอบฝั่งให้สามารถใช้ประโยชน์จากทะเลเสริมพลังอำนาจด้านเศรษฐกิจได้อย่างเต็มที่ กลายเป็นชาติทะเลหรือชาติการค้า (Trading Nation) ได้อย่างเต็มตัวมีผลให้ความมั่งคั่ง และความเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วจะเป็นอย่างมั่นคงและยั่งยืน

๔. กรอบแนวความคิดรวบยอด

จากการพิจารณาที่ผ่านมา สามารถสรุปเป็นแนวความคิดรวบยอดได้ว่าโครงการสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณภาคใต้ของประเทศไทย พร้อมกับสร้างมหานครพิเศษ เขตเศรษฐกิจการค้า แหล่งอุตสาหกรรม และท่องเที่ยวใหม่ของโลก บริเวณ ปากทางเข้าออก ตลอดสองฝั่งเส้นทางที่คลองผ่านและใกล้เคียงนี้ ในเบื้องต้นนี้เห็นว่ามีความเหมาะสม เป็นไปได้ และยอมรับได้ สามารถสนองตอบเป้าหมายในวาระพัฒนาโลจิสติกส์ทุกประเด็นทั้งในด้าน โครงสร้างพื้นฐานในอนาคต การพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ และการเป็นประตูไปสู่ภูมิภาคและทุกหนแห่งในโลก เป็นผลให้เป้าหมายทางเศรษฐกิจที่จะเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ประชากรมีรายได้สูงอยู่ในเกณฑ์ชั้นนำของโลกใน ๒๐ ปีข้างหน้าบรรลุได้ในที่สุด



๕. ขอบเขตการศึกษา

จะทำการศึกษาโดยใช้รายงานผลการศึกษาโครงการชุดคลองไทย ที่จัดทำโดย คณะกรรมการวิสามัญ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการชุดคอคอดกระ วุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๘ เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการสำรวจพื้นที่จริง และการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องและนักวิชาการต่าง ๆ ทั้งนี้ได้ตั้งขอบเขตการศึกษาเพียงชั้น "ก่อนที่จะทำการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้น"

๖. เครือข่ายพันธมิตร

รัฐบาล ประชาชน คณะกรรมการของ สปช. และ สนช.ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมิตรประเทศต่าง ๆ หลายชาติ

๗. ตัวบ่งชี้ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นรูปธรรม

ตัวบ่งชี้ผลสัมฤทธิ์ที่จะแสดงเป็นตัวเลขการคืนทุน และค่าตอบแทนหรือกำไรต่าง ๆ รวมทั้งความพึงพอใจของประชาชนสามารถกระทำได้ในขั้นการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้น

๘. ผลกระทบในเชิงบวกต่อประชาชน

นอกจากที่เห็นได้ชัด คือ โครงการนี้จะช่วยให้รายได้ประชาชนโดยเฉลี่ยต่อหัวจะอยู่ในเกณฑ์สูง ระหว่างการก่อสร้างประชากรจะมีแหล่งงานเพิ่มขึ้นมากมาย และเมื่อทุกอย่างเสร็จสิ้น ประชากรจะหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่หลายแสนคนเพื่อเป็นพลเมืองของมหานครเศรษฐกิจการค้าใหม่ของโลก อื่นๆได้แสดงให้เห็นในข้อ ๓ แล้ว รวมทั้งความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของพี่น้องสามจังหวัดชายแดนภาคใต้

๙. ข้อเสนอแนะสำหรับสภาปฏิรูปแห่งชาติ

เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบแนวความคิด ที่คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ เสนอ และให้คณะอนุกรรมการฯ นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับเพิ่มเติมไปทำการศึกษาต่อ เพื่อจัดทำรายงานข้อพิจารณาในการเสนอแนะรัฐบาลให้เริ่มโครงการสร้างคลองเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ณ บริเวณภาคใต้ของประเทศไทย พร้อมกับสร้างบริเวณเขตมหานครเศรษฐกิจการค้า แหล่งอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวใหม่ของโลก โดยการจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้น (Pre- Feasibility Study) และดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป นำกลับมาเสนอขอความเห็นชอบจากสภาปฏิรูปแห่งชาติอีกครั้ง

ภาคผนวก ซ.

ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว

เรื่อง “เร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกทุกสินค้า
Truck Rest Area”

ภาคผนวก ข.
ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว
เรื่อง เร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area)*

๑. หลักการและเหตุผล

การขนส่งสินค้าภายในประเทศมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย เนื่องจากเป็นกระบวนการพื้นฐานที่สำคัญในการนำผลผลิตและผลิตภัณฑ์จากแหล่งผลิตภายในประเทศออกสู่ตลาดโลก ซึ่งสามารถช่วยส่งเสริมความสามารถการแข่งขันด้านการค้าในตลาดโลกได้ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าของประเทศไทยส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกเป็นหลัก เนื่องจากเป็นรูปแบบพื้นฐานของการขนส่งและสามารถเข้าถึงแหล่งผลิตและส่งต่อไปยังผู้บริโภคได้เป็นอย่างดี ดังนั้น การพัฒนาและบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว คณะกรรมาธิการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ จึงเล็งเห็นว่า การมีสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area) บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และบนเส้นทางสายหลัก สามารถช่วยพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพและบังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมได้ โดยช่วยแก้ไขปัญหาลดความสูญเสียต่าง ๆ ที่เกิดจากการบรรทุกสินค้าบนถนนที่ปรากฏให้เห็นในปัจจุบัน อาทิเช่น ปัญหาการจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและบนเส้นทางสายหลัก การเกิดอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากการจอดรถบรรทุกพักบนไหล่ทาง เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ การมีสถานีพักรถบรรทุกสินค้ายังเป็นการยกระดับขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าทัดเทียมอารยประเทศอีกด้วย

๒. ประเด็นการศึกษา

๒.๑ ศึกษาสภาพปัญหาการจราจรที่แออัด อันเกิดจากจำนวนรถบรรทุกสินค้าที่มีจำนวนมากตามปริมาณการค้าในภูมิภาคบนเส้นทางจราจรสายหลักและบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งไม่มีสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area)

๒.๒ ศึกษาสภาพปัญหาการจอดรถบรรทุกสินค้าบนไหล่ทาง ซึ่งเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน

๒.๓ ศึกษาแนวทางการพัฒนา ส่งเสริม ระบบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อยกระดับขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์และเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community : AEC)

๓. วิธีการพิจารณาศึกษา

ในการพิจารณาโครงการ “เร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area)” คณะกรรมาธิการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ

* จัดทำโดยคณะอนุกรรมาธิการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ โดยผ่านความเห็นชอบของสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘

ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ และสรุปผลการพิจารณา เพื่อให้คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตรฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมและให้ความเห็นชอบ

คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ได้พิจารณาศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างสถานีพักรถบรรทุกทุกสินค้า (Truck Rest Area) โดยมีการประชุมและเชิญหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนมาให้ข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางบกบนถนนสายหลัก โดยรถบรรทุกทุกสินค้าซึ่งมีจำนวนมาก ตามปริมาณการค้าในภูมิภาค ทั้งรถบรรทุกสินค้าของประเทศไทยและต่างประเทศ และเห็นได้อย่างชัดเจนบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งทางอากาศ (ด่านสุวรรณภูมิ) ทางเรือ (ด่านท่าเรือแหลมฉบัง และด่านท่าเรือกรุงเทพ) และทางบก (ด่านสะเดา) ส่งผลให้เกิดสภาพปัญหาการจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและบนเส้นทางสายหลัก ซึ่งเกิดจากรถบรรทุกสินค้าที่ไปรอรับขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก แต่ไม่สามารถเข้าไปรอรับขนส่งสินค้าได้พร้อมกัน ณ บริเวณท่าเรือแหลมฉบังและจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า ทำให้ต้องจอดรอบถนน เนื่องจากไม่มีสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area) รองรับ คณะอนุกรรมการฯ จึงได้ประชุมพิจารณารื้อแก้ปัญหาดังกล่าวร่วมกับภาคเอกชน เช่น สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งที่ประชุมเห็นร่วมกันว่า ควรสร้างสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area) บริเวณท่าเรือแหลมฉบังและบนเส้นทางสายหลักเพื่อแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรแออัดและเตรียมรองรับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่จะมีขึ้นพร้อมกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community : AEC)

๔. สรุปผลการพิจารณา

การไม่มีสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area) ส่งผลให้การเปลี่ยนถ่ายสินค้าตามจุดต่าง ๆ ไม่ได้รับความสะดวก รถบรรทุกสินค้าจำนวนมากต้องจอดรอบถนนเนื่องจากไม่สามารถเข้ามาขนถ่ายสินค้าได้พร้อมกัน และไม่มีสถานีรองรับให้รถบรรทุกสินค้าจอดพัก เช่น บริเวณท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ ไม่มีจุดพักรถบรรทุกสินค้าก่อนเข้าท่าเรือ ทำให้รถบรรทุกที่จอดรอเข้าแถวต้องจอดบนไหล่ทาง ซึ่งการจอดรถบรรทุกสินค้าบนไหล่ทางดังกล่าว ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรแออัดและเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หากภาครัฐเร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกสินค้าจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรที่แออัดและความปลอดภัยบนท้องถนนได้ ตัวอย่างเช่น บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีจุดพักรถโดยสารรับจ้าง (รถ TAXI) ก่อนไปรับผู้โดยสาร ซึ่งนอกจากจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรแออัดแล้ว ยังสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในท่าอากาศยานอีกด้วย ดังนั้น การสร้างสถานีพักรถบรรทุกสินค้า จึงเป็นโครงการสำคัญที่ควรเร่งดำเนินการเพื่อยกระดับขีดความสามารถของระบบโลจิสติกส์ และเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘

ความเห็นของหน่วยงานกรณีดำเนินการก่อสร้างสถานีพักรถบรรทุกสินค้า (Truck Rest Area) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ผู้แทนจาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีความเห็นดังนี้

(๑) สภาพปัญหาในปัจจุบัน

ความเหนื่อยล้าของผู้ขับรถบรรทุกเป็นเหตุให้ผู้ขับรถบรรทุกมักจอดรอพักบนไหล่ทางริมถนน จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบ่อยครั้งและเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์สิน ชีวิต ร่างกายของ

ผู้ขับขี่รถบรรทุก เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศซึ่งให้ความสำคัญกับคุณภาพผู้ให้บริการขนส่ง และจุดพักรถแล้ว ประเทศไทยยังต้องได้รับการพัฒนาคุณภาพผู้ให้บริการขนส่งและจุดพักรถเป็นอย่างมากซึ่งเห็นได้จากประเทศดังต่อไปนี้

- ประเทศมาเลเซีย กำหนดให้มีจุดพักรถ ๒ แบบ คือ จุดพักรถหลักและจุดพักรถข้างทาง โดยจุดพักรถหลักได้กำหนดให้มีทุก ๆ ระยะการขับขี่ ๖๐ กิโลเมตร มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งบริการตู้กดเงินอัตโนมัติ (ATM) และอินเทอร์เน็ต เป็นต้น ส่วนในจุดพักรถข้างทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวกเท่าที่จำเป็น คือ ห้องน้ำ ร้านขายของ โทรศัพท์สาธารณะ บริการเชื้อเพลิงและศูนย์อาหาร โดยทางด่วนทุกสายจะต้องมีจุดพักรถข้างทาง ๑ แห่งระหว่างจุดพักรถหลัก ๒ แห่ง

- ประเทศออสเตรเลีย กำหนดให้มีจุดพักรถ ๓ แบบ คือ จุดพักรถหลัก จุดพักรถรอง และจุดพักรถชั่วคราว โดยจุดพักรถหลักได้กำหนดให้มีทุก ๆ ระยะทาง ๑๐๐ กิโลเมตร และมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนสมบูรณ์ เช่น ร้านอาหาร ห้องสุขา สถานีเติมเชื้อเพลิง ร้านค้า บริการห้องพัก บริการตู้กดเงินอัตโนมัติ (ATM) และ WiFi เป็นต้น ตามกฎหมายผู้ขับขี่ต้องนอนพักก่อนก่อนขับขี่รถไม่ต่ำกว่า ๖ ชั่วโมง และต้องหยุดพัก ๓๐ นาทีหลังจากขับขี่ติดต่อกัน ๕ ชั่วโมง ส่วนในจุดพักรถรองกำหนดให้มีทุก ๆ ระยะทาง ๕๐ กิโลเมตร เพื่อพักระยะสั้น และจุดพักรถชั่วคราวกำหนดให้มีทุก ๆ ระยะทาง ๓๐ กิโลเมตร สำหรับจอดช่วงเวลาสั้นโดยมีที่นั่งพักชั่วคราว

(๒) การดำเนินการสร้างจุดพักรถในปัจจุบัน ปัจจุบันประเทศไทยมีจุดพักรถ ๕ แห่ง ได้แก่

(๒.๑) ภาคกลาง ศูนย์บริการทางหลวงชัชวินาท บนทางหลวงหมายเลข ๓๒ ตอนสี่แยกชัชวินาท – สีแยกหางน้ำสาคร

(๒.๒) ภาคเหนือ ศูนย์บริการทางหลวงขุนตาน บนทางหลวงหมายเลข ๑๑ ตอนลำปาง – เชียงใหม่

(๒.๓) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ศูนย์บริการทางหลวงลำตะคอง ทางหลวงหมายเลข ๒ ตอนสระบุรี – นครราชสีมา

(๒.๔) ภาคใต้ ศูนย์บริการทางหลวงเขาโพธิ์ บนทางหลวงหมายเลข ๔ ตอนประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร

(๒.๕) ศูนย์บริการทางหลวง (Service Area) ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (กรุงเทพฯ – ชลบุรี)

จากจุดพักรถทั้ง ๕ แห่งดังกล่าว ทำให้ทราบว่า ประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาจุดพักรถมาตรฐานเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศในจำนวนที่เพียงพอ ผู้ขับขี่รถบรรทุกจึงไม่สามารถจอดพักรถได้ตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ “มาตรา ๑๐๓ ทวิ” บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมงติดต่อกัน”

- พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.๒๕๔๑ สรุปลักษณะสาระสำคัญเกี่ยวกับการขับรถของลูกจ้างได้ดังนี้ ทำงานไม่เกินวันละ ๘ ชั่วโมง ล่วงเวลาได้ไม่เกิน ๒ ชั่วโมง, มีเวลาพักระหว่างทำงานวันหนึ่งไม่น้อยกว่าวันละ ๑ ชั่วโมง หลังจากลูกจ้างทำงานมาแล้วไม่เกิน ๔ ชั่วโมง, ได้พักอย่างน้อย ๑๐ ชั่วโมงก่อนทำงานขับชี่ยานพาหนะในวันถัดไป และ จ่ายค่าล่วงเวลาตามกฎหมาย

อย่างไรก็ตามสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้เห็นถึงความสำคัญดังกล่าว จึงมีแนวทางพัฒนาจุดพักรถบรรทุกขึ้น ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศระยะเวลาศึกษา ๑๒ เดือน (๑๒ ส.ค. ๒๕๕๖ - ๑๓ ส.ค. ๒๕๕๗) โดยมีมหาวิทยาลัยรัตนนครเป็นที่ปรึกษา ร่วมกับมหาวิทยาลัยของรัฐอีก ๕ แห่ง ศึกษาความเหมาะสมสำหรับการสร้างจุดพักรถ เพื่ออำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการใช้ถนน

(๓) วัตถุประสงค์ของการพัฒนาจุดพักรถ

(๓.๑) เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้หยุดพักจากการขับชี่ติดต่อกันนานๆ ทำให้เกิดความปลอดภัยและสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้

(๓.๒) เพื่อยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยให้มีศักยภาพทัดเทียมกับอารยประเทศ

(๔) เกณฑ์ในการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งจุดจอดพักรถบรรทุก

(๔.๑) ตั้งอยู่ติดกับด่านการค้ำชายแดน (Border Checkpoint) ที่มีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงอาเซียน

(๔.๒) ตั้งอยู่บริเวณที่เป็นจุดตัดที่สำคัญของโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (เนื่องจากต้องรองรับรถบรรทุกบนเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคล้านน้ำโขง)

(๔.๓) ระยะทางที่จำเป็นต้องหยุดพักตามกฎหมาย เช่น ผู้ขับต้องหยุดพักทุก ๔ ชั่วโมง (บังคับความเร็วไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือคิดเป็นระยะทางประมาณ ๓๒๐ กิโลเมตร)

สถิติอุบัติเหตุจากรบบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๕

ปี	รวม	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		ทางหลวงสัมปทาน	มูลค่าอุบัติเหตุ
		Inter - City	Motorway	Concession	
	อุบัติเหตุ	อุบัติเหตุ	อุบัติเหตุ	อุบัติเหตุ	ล้านบาท
๒๕๕๑	๑๔,๓๓๖	๑,๐๐๔	๑๔๗	๑๘๘	๒๔๓,๖๗๑
๒๕๕๒	๑๓,๖๗๓	๘๘๕	๒๐๗	๒๕๙	๒๓๓,๐๐๓
๒๕๕๓	๑๒,๐๕๔	๘๒๑	๒๖๗	๑๗๒	๒๓๕,๘๑๗
๒๕๕๔	๑๐,๖๐๗	๗๒๓	๒๑๒	๒๔๐	๒๐๒,๐๒๘
๒๕๕๕	๑๑,๐๑๓	๗๐๐	๒๗๓	๑๖๗	๑๘๕,๔๔๔

* ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

* ปี ๒๐๑๓ ประเทศไทยมีอัตราส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๓ ของโลก

* อัตราการเสียชีวิต ๓๘.๑ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน มูลค่าความเสียหายประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท/ปี

อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับรถจอดพักบนไหล่ทางริมถนน



๕. ข้อเสนอประเด็นการปฏิรูปและแนวทางการดำเนินการที่นำเสนอสภาปฏิรูปแห่งชาติพิจารณา

คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ มีความมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะให้ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเรื่อง “เร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกทุกสินค้า (Truck Rest Area)” นี้เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย จึงพิจารณาให้ความเห็นชอบและส่งเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาดำเนินการ โดยขอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกทุกสินค้า (Truck Rest Area) บริเวณท่าเรือแหลมฉบังโดยเร่งด่วน เพื่อบรรเทาความแออัดให้การขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว คณะกรรมการฯ จึงขอเสนอให้การท่าเรือแหลมฉบัง และกรมการขนส่งทางบก ได้จัดหาพื้นที่และศึกษาพัฒนาจุดพักรถตามเส้นทางขาเข้าก่อนเข้าท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อที่จะทำการบริการจัดเรียงลำดับก่อนหลังสำหรับให้บริการนำตู้คอนเทนเนอร์เข้าและออกจากท่าเรือแหลมฉบัง โดยเชื่อมโยงฐานข้อมูลทางด้านอิเล็กทรอนิกส์กับด้านศุลกากร การท่าเรือแหลมฉบัง ผู้ประกอบการนำตัวแทนออกของผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออก เพื่อบริหารจัดการลำดับการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ตรวจสอบความพร้อมและถูกต้องของเอกสารก่อนที่จะปล่อยรถ ผ่านเข้าไปในเขตการท่าเรือแหลมฉบังช่วยประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจและการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ในอนาคต

คณะกรรมการฯ จึงขอเสนอรายงานข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว เรื่อง “เร่งดำเนินการสร้างสถานีพักรถบรรทุกทุกสินค้า (Truck Rest Area)” ได้โปรดพิจารณา เพื่อให้สภาปฏิรูปแห่งชาติ หากสภาปฏิรูปแห่งชาติ เห็นชอบด้วย ขอให้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ภาคผนวก ฅ.

ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว

เรื่อง “เร่งผลักดันการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่
จากสถานีรถไฟแหลมฉบัง ไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง
ระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร”

ภาคผนวก ฉ.

ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว
การเร่งผลักดันดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบัง
ไปที่ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร*

๑. หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันด้านเศรษฐกิจมีความเข้มข้นขึ้น เนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทาง ธุรกิจในปัจจุบันจึงต้องแข่งขันกันด้วยความเร็ว (Speed Economy) ดังนั้น การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการจึงต้องดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว อีกทั้งเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เต็มรูปแบบ องค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งที่จะแสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ได้แก่ การพัฒนาศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งในแง่ของการลดต้นทุน การสร้างมูลค่าเพิ่ม และการประหยัดพลังงาน คณะกรรมาธิการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ จึงเล็งเห็นว่า การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางจะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ได้ โดยแนวทางหนึ่งที่สามารถทำได้โดยเร็ว คือ การเร่งผลักดันโครงการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร เนื่องจากโครงการดังกล่าวได้รับการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม หากโครงการดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ลดปัญหาการจราจรแออัด อุบัติเหตุ ลดภาระค่าใช้จ่ายด้านระบบการขนส่งโดยรวมตามนโยบายของรัฐบาล และด้านอื่น ๆ ซึ่งเป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

๒. ประเด็นการศึกษา

๒.๑ ศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าทางรางจากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะช่วยลดภาระต้นทุนการขนส่งทางบกและลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณหน้าท่าเรือแหลมฉบังเป็นอย่างมาก แต่ยังคงขาดการสนับสนุนการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีระยะทางเพียง ๔.๕๖ กิโลเมตร

๒.๒ ศึกษาแนวทางการเพิ่มความสามารถการขนส่งสินค้าทางรางบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

๓. วิธีการพิจารณาการศึกษา

ในการพิจารณาโครงการ “เร่งผลักดันดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปที่ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร” คณะกรรมาธิการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม

* จัดทำโดยคณะอนุกรรมาธิการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ โดยผ่านความเห็นชอบของสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘

พาณิชย์ การท่องเที่ยวและบริการ สถาปนาปฏิรูปแห่งชาติ ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ และสรุปผลการพิจารณา เพื่อให้คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตรฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมและให้ความเห็นชอบ

คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ได้พิจารณาศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร โดยมีการประชุมและเชิญหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนมาให้ข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นร่วมกับ การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับทราบข้อมูลว่า ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ อย่างรวดเร็ว ปัจจุบันท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๑ (Basin ๑) ทุกท่า ให้บริการรับตู้สินค้าในระดับที่เต็มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าที่ตั้งไว้แล้ว การขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่าง ๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ (Rail Transfer) ระหว่างลานขนถ่ายตู้สินค้ารถไฟ (Rail Yard) บริเวณท่าเทียบเรือฝั่ง B ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๑ ด้วยเครื่องมือของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอง ซึ่งผู้ประกอบการท่าเทียบเรือแต่ละรายยังต้องจัดแบ่งเครื่องมือยกขน ได้แก่ รถยกตู้สินค้าหนัก และรถหัวลาก ทางลาก ซึ่งปกติทำงานอยู่ภายในบริเวณท่าเทียบเรือเป็นครั้งคราวจึงไม่สะดวก เนื่องจากสภาพการจราจรที่เริ่มติดขัดและปริมาณงานเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้านี้ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับพื้นที่หลังท่าในปัจจุบันมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางชายฝั่งเพียง ๗.๔๓% และ ๕.๑๗% ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด โดยส่วนใหญ่ ๘๗.๔๐% จะเป็นการขนส่งโดยรถยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียและเกิดภาระทางสังคมตามมาเป็นอย่างมาก อาทิ ปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพด้านการใช้พลังงาน ปัญหาการจราจรแออัด และอุบัติเหตุบนท้องถนน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และภาระงบประมาณในการซ่อมแซมถนน เป็นต้น

ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีนโยบายที่จะลดภาระค่าใช้จ่ายด้านระบบการขนส่งโดยรวม โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยพยายามผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนการขนส่งมาใช้ทางรถไฟและทางน้ำ (Modal Shift) ให้มากขึ้น โดยมาตรการหนึ่งคือ การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ เพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาสู่ระบบรางมากขึ้น ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการในโครงการสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวยังไม่ได้รับการผลักดันเร่งรัดให้ดำเนินโครงการอย่างเต็มที่

๔. สรุปผลการพิจารณา

ปัจจุบันยังขาดการสนับสนุนการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร การขนส่งสินค้าจึงต้องพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระต้นทุนการขนส่ง ปัญหาการจราจรแออัด อุบัติเหตุบนท้องถนน และภาระงบประมาณในการซ่อมแซมถนน ทั้งที่ภาครัฐมีนโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์ภาคพื้นให้มีประสิทธิภาพ มีความสะดวกรวดเร็ว และค่าใช้จ่ายที่เป็นธรรม โดยการพยายามผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนการขนส่งมาใช้ทางรถไฟ หรือการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาสู่ระบบรางมากขึ้น อีกทั้งปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ อย่างรวดเร็ว แต่ระบบการขนส่งตู้สินค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังโดยส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งโดยรถยนต์ ซึ่งยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่สอดคล้องกับปริมาณตู้สินค้าที่มีจำนวนมาก การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาสู่ระบบราง

จึงเป็นทางออกที่ดีในการเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งผู้สินค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งภาครัฐได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปสู่ท่าเรือแหลมฉบังไว้แล้ว แต่ยังไม่ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการจัดสร้าง หากผลักดันให้เร่งดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง จะทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งผู้สินค้าเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่ง ลดปัญหาการจราจรแออัด และอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

ความเห็นของหน่วยงานกรณีดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร

(๑) การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ผู้แทนจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ให้ข้อมูลและให้ข้อคิดเห็นมีโครงการสำคัญที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวมีจำนวน ๓ โครงการ คือ

(๑) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transfer Terminal) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง แนวทางการพัฒนาการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transfer Terminal) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

การให้บริการยกขนผู้สินค้าขึ้นลงรถไฟภายในท่าเรือแหลมฉบังในลักษณะผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) เป็นอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขสัญญา ร่วมทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ ที่ทำไว้กับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือแหลมฉบังทุกราย แต่ในช่วงเวลานับตั้งแต่ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มเปิดให้บริการเป็นต้นมา ท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีความพร้อมที่จะเข้ามาดำเนินกิจการให้บริการยกขนผู้สินค้าขึ้นลงรถไฟในลักษณะผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) ได้ จึงขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการท่าเรือต่าง ๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการขนถ่ายผู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ (Rail Transfer) ระหว่างลานขนถ่ายผู้สินค้ารถไฟ (Rail Yard) บริเวณหลังท่าเทียบเรือฝั่ง B (B Series) ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๑ ด้วยเครื่องมือของผู้ประกอบการท่าเรือไปพลางก่อน จนกว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยพร้อมที่จะให้ท่าเรือแหลมฉบังจัดตั้งหน่วยธุรกิจมาให้บริการลักษณะผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) ต่อไป

(๒) โครงการขนส่งสินค้าทางน้ำ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการจะเปลี่ยนการขนส่งสินค้าทางถนนและทางรางเป็นการขนส่งสินค้าทางน้ำ (Shift Mode) ทั้งสองโครงการอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ประโยชน์ของโครงการดังกล่าว คือ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) ลดภาระค่าใช้จ่ายด้านระบบการขนส่งโดยรวมตามนโยบายของรัฐบาล และลดปัญหาการจราจรแออัด อุบัติเหตุ และลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน

(๓) โครงการระยะที่ ๓ หรือ Phase ๓ คือ การขยายท่าเทียบเรือ ๔ ท่า จะมีท่าเทียบเรือของรถยนต์ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการ และท่าเรือแหลมฉบังต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร (Corporate Social Responsibility : CSR) และตั้งเป้าหมายเป็นดีทรอยด์แห่งเอเชีย ในการส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่าง ๆ โดยจะก่อสร้างโครงการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) พื้นที่ ๖๐๐ ไร่ มูลค่าการลงทุนประมาณ ๓ พันล้านบาท ระยะเวลาการก่อสร้าง ๑๘ เดือน โดยทุกอย่างมีความพร้อมแล้ว เหลือเพียงแต่การอนุมัติให้ก่อสร้างเท่านั้น

ในปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ อย่างรวดเร็ว ปัจจุบันท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ ๑ (Basin ๑) ทุกท่าให้บริการรับตู้สินค้าในระดับที่เต็มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าที่ตั้งไว้แล้ว การที่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือแต่ละรายยังต้องจัดแบ่งเครื่องมือยกขน ได้แก่ รถยกตู้สินค้าหนัก (Reach Stacker) และรถหัวลาก หางลากซึ่งปกติทำงานอยู่ภายในบริเวณท่าเทียบเรือ ออกมาทำการยกตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ ณ ลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) ซึ่งอยู่นอกท่าเทียบเรือเป็นครั้งคราวจึงไม่สะดวก เนื่องจากการจราจรที่เริ่มติดขัด และปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น จึงต้องการให้มีผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) มารับผิดชอบให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ (Rail Transfer) เป็นการเฉพาะ

สัดส่วนการขนส่งตู้สินค้านี้ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับพื้นที่หลังท่าในปัจจุบัน มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางชายฝั่งเพียง ๗.๔๓% และ ๕.๑๗% ของปริมาณการขนส่งทั้งหมดโดยส่วนใหญ่ ๘๗.๔๐% จะเป็นการขนส่งโดยรถยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียและเกิดภาระทางสังคมตามมาเป็นอย่างมาก อาทิ ปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพด้านการใช้พลังงาน การไม่ประหยัดต่อขนาดการขนส่ง ปัญหาการจราจรแออัด และอุบัติเหตุบนท้องถนน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และภาระค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมถนน เป็นต้น

ดังนั้น รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะลดภาระค่าใช้จ่ายด้านระบบการขนส่งโดยรวม โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์ภาคพื้น (Surface Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ มีความสะดวก รวดเร็ว มีค่าใช้จ่ายที่เป็นธรรม โดยกระทรวงคมนาคมได้มีความพยายามผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนการขนส่งมาใช้ทางรถไฟ และทางน้ำ (Modal Shift) ให้มากขึ้น โดยมาตรการหนึ่ง คือ การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ เพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาสู่ระบบรางให้มากขึ้น

ด้วยเหตุดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทย จึงกำหนดแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้พื้นที่ส่วนที่ ๔ (Zone ๔) พัฒนาเป็นย่านขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งตู้สินค้าทางระบบราง โดยเฉพาะในพื้นที่ที่เตรียมไว้ประมาณ ๖๐๐ ไร่ โดยดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานหลักพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น และการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังชนิดพิเศษเป็นแบบปั้นจั่นเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ซึ่งสามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ไม่น้อยกว่า ๖ - ๗ ราง ในเวลาเดียวกัน รวมทั้ง การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงจากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้าสู่พื้นที่โครงการ ระยะทางประมาณ ๔.๕๖ กิโลเมตรเข้าไว้ด้วย เพื่อให้สามารถรองรับตู้สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟให้ได้ถึงปีละ ๒.๐ ล้าน TEU แล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปี ๒๕๖๐

แผนการพัฒนาในช่วง Phase ที่ ๑ จะเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ และคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดประกอบการในปี ๒๕๖๐ สำหรับ Phase ที่ ๒ นั้น เป็นช่วงที่คาดว่าจะปริมาณตู้สินค้าที่มาใช้บริการจะเพิ่มสูงขึ้นจนถึงระดับเกินกว่า ๑ ล้าน TEU ต่อปีแล้ว จึงจำเป็นต้องจัดซื้อเครื่องมือยกขนและขยายลานกองเก็บตู้สินค้า พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมให้เพียงพอต่อปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะเริ่มต้นในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔

ความคืบหน้าของโครงการ

- การท่าเรือฯ มีหนังสือที่ กทท ๖๐๒๒/๒๑๘๑ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๖ เรื่องโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เรียง ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยการท่าเรือฯ เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด รวมถึงบริหารและประกอบการ โดยใช้งบประมาณลงทุนวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน ๒,๙๔๔.๙๓ ล้านบาท และอนุมัติกรอบ

อัตราค่าภาระขั้นต่ำ-ขั้นสูง ในอัตรา ๔๗๐ บาท และ ๘๓๕ บาท ตามลำดับ ต่อผู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ โดยใช้อัตราค่าภาระขั้นต่ำที่กำหนดเป็นอัตราค่าภาระเมื่อเริ่มดำเนินการ และให้การท่าเรือฯ สามารถปรับลดอัตราค่าภาระในการให้บริการลงได้ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของอัตราค่าภาระขั้นต่ำที่กำหนด

- กระทรวงคมนาคม มีหนังสือที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๒๑๙ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือฯ โดยกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามทำการท่าเรือฯ เสนอ

- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๓๕๑๑๗ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๖ เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แจ้งว่ารองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี พิจารณาแล้วมีคำสั่งให้ส่งเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือฯ คืบกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ต่อไป

- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในการรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ การพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

- การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีหนังสือที่ กทท ๖๐๒๒/๒๖๗๙ ลงวันที่ ๒๐ ส.ค.๕๗ เรื่อง โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาในรายละเอียดโครงการและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ

ระยะเวลาของโครงการ คาดว่าจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบโครงการได้ภายในปี ๒๕๕๘ งบประมาณลงทุนในวงเงิน ๒,๙๔๔.๙๓ ล้านบาท โดยเสนอเป็นรายโครงการให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติแยกต่างหากจากการของบประมาณลงทุนประจำปีตามปกติของการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯ ต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐให้เร่งรัดดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากโครงการพัฒนาดังกล่าวมีลักษณะเป็นต้นทาง/ปลายทางของการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับพื้นที่หลังท่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังเพื่อไม่ให้เกิดสภาพคอขวด ทั้งนี้โครงการดังกล่าวจะสำเร็จได้โดยมติคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการพร้อมงบประมาณตามเสนอ เพื่อการท่าเรือฯ จะได้ดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

(๒) การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้แทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นดังนี้
โครงการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง – สถานีรถไฟแหลมฉบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง เริ่มต้นโครงการปี ๒๕๓๒ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ๓ ประการ คือ

๑. ส่งเสริมการใช้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง
๒. ลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ
๓. ส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางราง

อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวมีระยะทางทั้งหมด ๑๑๘ กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันระยะทาง ๑๑๔ กิโลเมตรเป็นระบบทางคู่ คงเหลือระยะทางประมาณ ๔ กิโลเมตรเป็นระบบทางเดี่ยวช่วงสถานีรถไฟ

แหลมฉบังเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ในปัจจุบันเส้นทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง – ชุมทางฉะเชิงเทราเป็นระบบทางสาม เส้นทางระหว่างชุมทางฉะเชิงเทรา – สถานีรถไฟแหลมฉบัง เป็นระบบทางคู่ หากเปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านเข้า – ออก สถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า มีประมาณ ๒๐% - ๒๕% จากเดิม ๓๐% ลดลง ๕% เนื่องจาก มีการพัฒนาระบบการตรวจสอบสินค้า (Clearance) อย่างมีประสิทธิภาพทำให้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังโรงงานของผู้ประกอบการได้เลย

สำหรับการก่อสร้างระบบทางคู่มีแผนการดำเนินการแล้ว โดยเป็นอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยสิ้นสุดที่สถานีรถไฟแหลมฉบัง แต่ภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องบริหารจัดการ



๕. ข้อเสนอประเด็นการปฏิรูปและแนวทางการดำเนินการที่นำเสนอสภาปฏิรูปแห่งชาติพิจารณา

คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สภาปฏิรูปแห่งชาติ มีความมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะให้ข้อเสนอโครงการปฏิรูปเรื่อง “เร่งผลักดันดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปที่ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร” นี้เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย โดยในปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีงบประมาณในการก่อสร้างรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร แต่ยังไม่ได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ดังนั้น คณะรัฐมนตรีจึงควรพิจารณาอนุมัติเรื่องดังกล่าวโดยเร็ว เพื่อให้การขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าการขนส่งโดยรถยนต์เพียงอย่างเดียว ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียและเกิดภาระทางสังคมตามมาเป็นอย่างมาก เช่น ปัญหาการจราจรแออัด อุบัติเหตุบนท้องถนน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและภาระงบประมาณในการซ่อมแซมถนน เป็นต้น คณะกรรมการฯ จึงพิจารณาให้ความเห็นชอบและส่งเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาดำเนินการต่อไป อีกทั้งเป็นการรองรับเส้นทางรถไฟรางคู่ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้นที่จะเชื่อมโยงกับท่าเรือหลักของประเทศในการนำเข้าและส่งออก

คณะกรรมการฯ จึงขอเสนอรายงานข้อเสนอโครงการปฏิรูปเร็ว เรื่อง “เร่งผลักดันดำเนินการจัดสร้างทางรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปที่ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง ๔.๕๖ กิโลเมตร” เพื่อให้สภาปฏิรูปแห่งชาติ ได้โปรดพิจารณา หากสภาปฏิรูปแห่งชาติเห็นชอบด้วย ขอให้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ภาคผนวก ญ.

แผนพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และบริการ

ภาคผนวก ญ.

แผนพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และบริการ*

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

สถาบันเศรษฐกิจโลก องค์กรอิสระระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปรับสถานะภาพของโลกให้ดีขึ้น โดยความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนนานาชาติ World Economic Forum ได้จัดการวิจัยจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันในกลุ่ม ๑๐ ประเทศสูงสุดในเอเชียแปซิฟิก (Ref: WEFForum ๒๐๑๔-๒๐๑๕) ประเทศสิงคโปร์อยู่ลำดับที่หนึ่งและตามด้วยญี่ปุ่นลำดับที่สอง ประเทศมาเลเซียเพื่อนบ้านอยู่ลำดับที่ ๖ และไทยตกอยู่ในลำดับที่ ๑๐ ท้ายสุด หากจะเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐาน การศึกษาอบรมและการฝึกหัดและการคิดค้นพัฒนานวัตกรรมใหม่ ไทยจะไม่อยู่ในตารางความสามารถเหล่านั้นเลย

ประชาชนคนไทย ผู้ประกอบการและรัฐผู้ให้การกำกับดูแลเรื่องเกี่ยวกับโลจิสติกส์ ไม่ได้มีโอกาสในการใช้นวัตกรรมสารสนเทศซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สนับสนุนการศึกษาอบรมและวิจัยตลอดจนใช้สารสนเทศและการสื่อสารในการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ให้กับตนเองและประเทศได้มาก เหมือนกับประเทศในกลุ่มดังกล่าวแล้ว ภาครัฐยังไม่ได้ใช้ระบบสารสนเทศและการสื่อสารในการช่วยพัฒนากิจการบริหารราชการแผ่นดินอย่างเต็มความสามารถ ภาคเอกชนพวกที่เป็นบริษัทขนาดใหญ่แม้มีการลงทุนใช้ระบบสารสนเทศมากกว่าภาครัฐแต่เป็นการลงทุนที่เสียค่าใช้จ่ายมากกว่าเท่าที่ควร บริษัทขนาดเล็กและกลาง SME มักจะไม่มีกำลังในการจัดหาระบบงานสารสนเทศมาใช้งานได้มากนัก จึงเกิดสถานะขาดแคลนการใช้ระบบสารสนเทศเข้าช่วยบริหารงานใช้เกิดประสิทธิภาพและลดต้นทุนลงได้ทำให้ประเทศไทยต้องตกอยู่ในสถานะเสียเปรียบในเชิงแข่งขันกับประเทศที่มีการใช้ระบบสารสนเทศและการสื่อสารอย่างกว้างขวางแบบประเทศสิงคโปร์

หากจะกล่าวถึงการปฏิบัติงานทั่วไปในทุกสาขาอุตสาหกรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับงานโลจิสติกส์แล้วผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการตลอดจนหน่วยงานรัฐยังทำงานกันแบบปกติ เคยชิน ตามภารกิจหน้าที่รับผิดชอบ ขาดเข้าใจถึงการบูรณาการความต้องการในระบบโลจิสติกส์ จึงจำเป็นต้องให้มีการปรับกระบวนการทำงานใหม่ ส่งเสริมให้ใช้ Best Practice มาปรับขบวนการทำงาน ยกเลิกกระบวนการทำงานแบบเก่าเสียใหม่โดยการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากลเช่น ISO ๙๐๐๐, ISO๒๘๐๐๐:๒๗๐๐๐ Supply Chain Security Standard และหรือประกาศนียบัตรรับรองระหว่างประเทศ)International Certificates) เช่น การได้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้น เพื่อพัฒนาความเป็นมืออาชีพให้กับบุคลากรและผู้ประกอบการธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เมื่อปรับหน่วยงานต่าง ๆ ในประเทศแล้ว จะเป็นแนวทางในการยกระดับและขยายความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศในระดับโลกต่อไป

แนวคิดในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ต้องบูรณาการให้ครอบคลุมในทุกด้านและวัดประสิทธิภาพได้ทั้ง ๓ ส่วนคือ การไหลของข้อมูล (Information Flow) การไหลของสินค้าหรือบริการ (Physical Flow of Goods and Services) และการไหลของเงิน (Financial Flow) ที่จะนำไปสู่เป้าหมายและก่อให้เกิด

* จัดทำโดยคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ โดยได้ผ่านความเห็นชอบจากสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘

ประสิทธิภาพและผลตอบแทนของการพัฒนาโลจิสติกส์และตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ

การไหลของข้อมูลที่ถูกตองนับว่าเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรก เป็นที่เข้าใจและยอมรับกันได้ว่าคงไม่สามารถบริหารจัดการ จัดเก็บหรือขนส่งสินค้าไปให้ได้ถูกต้อง ถ้าไม่ได้รับข้อมูลที่ถูกตองมาก่อน และจะไม่สามารถจัดการชำระหนี้หรือเก็บเงินกันได้อย่างรวดเร็วได้โดยไม่มีข้อมูลปฏิบัติการส่งมาให้ดำเนินการได้เช่นกัน ดังนั้นถ้าจะกล่าวได้ว่า No product flows, No financial settlement until information flows ก็คงจะไม่ผิดนัก ระบบสารสนเทศและการสื่อสารจึงเป็นเรื่องจำเป็นและสำคัญที่จะหลีกเลี่ยงขาดเสียมิได้ต่อไปอีกแล้ว ถ้าประเทศไทยต้องการสร้างความสามารถในการแข่งขันโลก

จากการศึกษาวิจัยของสำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยจำนวน ๒๘๖ ราย การนำซอฟต์แวร์มาใช้ในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวม พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ ๘๙.๘๖ นำซอฟต์แวร์โปรแกรมพื้นฐานเช่น งานบัญชีและการเงิน งานบริหารบุคคล งานข้อมูลลูกค้า งานบริหารทรัพย์สินและระบบอีเมล ในการบริหารงานภายในองค์กรเท่านั้นยังไม่ได้ใช้ระบบงานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์โดยตรง ประกอบกับบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมีเพียงร้อยละ ๑.๐๖ ในบุคลากรของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ถึงขนาดเล็กรวมประมาณ ๒๔,๘๖๙ คน ซึ่งนับว่าน้อยมาก (เอกสารแนบ)

ธนาคารโลกได้มีบทวิจัยจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันบริการโลจิสติกส์โลกไว้ในปี ๒๐๑๔ ตามกรอบ Logistics Performance Index (LPI) Ref: ตามรายงาน World Bank: Connecting to Compete ๒๐๑๔, Trade Logistics in the Global Economy โดยมีหัวข้อ LPI ประกอบด้วย: ๑)ประสิทธิภาพการกระบวนการด้านพิธีการศุลกากร ๒)คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการค้าและการจัดส่งสินค้า ๓)ราคาค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ๔)คุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ๕)ประสิทธิภาพในการตรวจสอบติดตามสินค้าที่ขนส่ง และ ๖)ความตรงต่อเวลาของการขนส่งสินค้า ไทยถูกจัดลำดับไว้ที่ ๓๕ ในขณะที่สิงคโปร์ได้ลำดับที่ ๕ และมาเลเซียอยู่ลำดับที่ ๒๕ ในจำนวน ๑๖๖ เขตเศรษฐกิจชาติ

ธนาคารโลกได้ทำงานวิจัยนี้ตลอดระยะเวลา ๘ปี (ค.ศ. ๒๐๐๗-๒๐๑๔) จุดอ่อนของไทยในหมวด “บริการ” ที่ทำให้ได้คะแนนต่ำกว่าประเทศอื่นๆเฉลี่ยคือข้อที่ ๑ ประสิทธิภาพการกระบวนการด้านพิธีการศุลกากร ข้อ ๒)คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการค้าและการจัดส่งสินค้า(รวมระบบเทคโนโลยีและการสื่อสาร)และข้อ ๔)คุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ถือเป็นสิ่งที่ท้าทายที่ประเทศไทยต้องปรับปรุงพัฒนาคุณภาพในบริการให้โลจิสติกส์สำหรับประเทศโดยรวม โดยกำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายรัฐให้ชัดเจน ให้การสนับสนุนส่งเสริม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารและพัฒนาบุคลากร ไปพร้อมๆกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลงเพื่อความสามารถในการแข่งขันระดับโลก

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยขณะนี้อยู่ที่ร้อยละ ๑๔.๗ ของ GDP ในปี ๒๕๕๔ (ที่มา สศช.) ในขณะที่ภาคธุรกิจไทยมีความตื่นตัวและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมีการดำเนินการจัดการสินค้าคงคลังและบริหารต้นทุนการขนส่งสินค้าภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ให้ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งมิติด้านต้นทุน เวลา และความสามารถในการตอบสนองลูกค้า ประเทศไทยน่าจะกำหนดเป้าหมาย ต้นทุนโลจิสติกส์เป็นร้อยละ ๑๒ ภายในปี ๒๕๖๐ โดยการใช้ระบบสารสนเทศเป็น Strategic Development รัฐต้องให้การสนับสนุนในการเข้าถึงระบบเครือข่ายระบบสารสนเทศให้ทั่วถึงในราคาเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศ

เพื่อนบ้าน สนับสนุนให้ใช้โปรแกรมงานเกี่ยวกับระบบสารสนเทศที่ผู้ประกอบการสามารถจัดหาได้และต้องไม่ซื้อในราคาแพงของต่างประเทศ พัฒนาคนให้มีความรู้สามารถใช้งานระบบสารสนเทศได้จริง รัฐต้องออกกฎหมายที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ และจัดตั้งหน่วยงานกลางกำหนดวิสัยทัศน์ แผนยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์ชาติ ดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ คอยกำกับดูแลให้การสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาไปสู่ความเป็น Global Logistics และเป็น Global Competitive Logistics Suppliers.

กรอบแนวคิดการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

๑. หลักการและเหตุผล

เป็นที่น่าเสียดายว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เช่น ผู้ให้บริการด้านการขนส่ง Transportation ผู้ให้บริการด้านคลังสินค้า warehouse ตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ตัวแทนบริการด้านอื่นๆและบริการทางด้านเอกสารด้านกรมศุลกากรยังไม่ได้ใช้ระบบสารสนเทศมาช่วยสนับสนุนการทำงานเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์อย่างแท้จริง ในจำนวน ๒๘๖ ราย ร้อยละของการนำซอฟต์แวร์มาใช้ในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวม พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ ๘๙.๘๖ นำซอฟต์แวร์โปรแกรมพื้นฐานในการบริหารงานภายในองค์กร และอีเมลเท่านั้น



4.1.2.2 สัดส่วนบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จำแนกตามภูมิภาค

ตารางที่ 4.5 สัดส่วนบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำแนกตามภูมิภาค

บุคลากรในอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ (n = 286)	อุตสาหกรรมโลจิสติกส์						
	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล	ภาคกลาง	ภาคเหนือ	ภาคใต้	ภาคตะวันออก	ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ	ทั้งหมด
จำนวนบุคลากร	15,353	1,269	2,602	3,072	1,583	990	24,869
จำนวนบุคลากรด้าน IT	165	9	26	19	10	34	263
จำนวนบุคลากรด้านสายตรง IT	112	6	12	6	8	6	150
สัดส่วน บุคลากรด้าน IT ต่อ บุคลากรทั้งหมด	1.07	0.71	1	0.62	0.63	3.43	1.06
สัดส่วนบุคลากรด้านสายตรง IT ต่อบุคลากรด้าน IT	67.88	66.67	46.15	31.58	80	17.65	57.03

จากตารางที่ 4.5 สัดส่วนบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำแนกตามภูมิภาค พบว่าในภาพรวมมีร้อยละของบุคลากรด้าน IT ต่อบุคลากรทั้งหมด 1.06 และ ร้อยละของบุคลากรด้านสายตรง IT ต่อบุคลากรด้าน IT 57.03 โดยพบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีร้อยละของบุคลากรด้าน IT ต่อบุคลากรทั้งหมดมากที่สุด คือ 3.43 รองลงมา คือกรุงเทพฯและปริมณฑล ร้อยละ 1.07 ส่วนร้อยละของบุคลากรด้านสายตรง IT ต่อบุคลากรด้าน IT กลับพบว่าภาคตะวันออก มีมากที่สุด คือ ร้อยละ 80.00 รองลงมา คือกรุงเทพฯและปริมณฑล ร้อยละ 67.88

จำนวนบุคลากรเกี่ยวกับผู้ประกอบการทั้งหมดประมาณ ๒๔,๘๖๙ คน มีบุคลากรทำงานเกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศเพียงร้อยละ ๑.๐๖ ซึ่งนับว่าน้อยมาก (ref: SIPA study บทที่ ๔)

ประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ลำดับที่ ๓๕ โดยธนาคารโลกเมื่อปี ๒๐๑๔ ตาม Logistics Performance Index LPI)Ref: ตามรายงาน World Bank: Connecting to Compete ๒๐๑๔, Trade Logistics in the Global Economy) โดยมีหัวข้อ LPI ประกอบด้วย

๑. ประสิทธิภาพการกระบวนการด้านพิธีการศุลกากร
๒. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการค้าและการจัดส่งสินค้า
๓. ราคาค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
๔. คุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์
๕. ประสิทธิภาพในการตรวจสอบติดตามสินค้าที่ขนส่ง
๖. ความตรงต่อเวลาของการขนส่งสินค้า

เมื่อพิจารณาตามเอกสารอ้างอิงของธนาคารโลกแล้วจะพบว่าจุดอ่อนของไทยที่ถูกจัดลำดับ ตามรายงาน World Bank: Connecting to Compete ๒๐๑๔, Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators ไทยยังมีคะแนนค่อนข้างต่ำในข้อที่ ๑ เรื่องประสิทธิภาพการกระบวนการพิธีการศุลกากรลำดับที่ ๓๖ และข้อที่ ๔ คุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ตกอยู่ลำดับที่ ๓๘ เมื่อเทียบกับประเทศต่าง ดังกล่าวข้างต้น เราจำเป็นต้องพัฒนาหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง Logistics และ Supply Chain ให้ทันสมัยเทียบเท่าระดับโลกแบบ Global Logistics เพื่อ Global Competitive Logistics Suppliers โดยการ

๑. ปรับกระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคโดยยึดหลัก Best Practice ให้ได้มาตรฐานคุณภาพ ISO ๙๐๐๐, ISO ๒๘๐๐๐:๒๗๐๐๐ Supply Chain Security Standard, และให้ได้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers.
๒. พัฒนาหน่วยงานรัฐและเอกชนทุกหน่วย ที่เกี่ยวข้อง Logistics และ Supply Chain ตาม Logistics Performance Index LPI ๖ หัวข้อ เพื่อยกระดับมาตรฐานของเราให้ดีขึ้นตามที่ World Bank กำหนด

INTERNATIONAL LPI RESULTS							
		Customs	Infra+IT	Int_shipment	Logistics Quality Competency	Track & Trace	Timeliness
2014	Rank						
Singapore	5	3	2	6	8	11	9
Malaysia	25	27	26	10	32	23	31
Thailand	35	36	30	39	38	33	29
2007-2014							
Thailand	35	35	34	32	38	35	32
Cross 4 editions with Weight							

Source: World Bank 2014

ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มลดลงตามลำดับ จากร้อยละ ๑๗ ของ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศหรือ GDP ในปี ๒๕๕๐ ลดลงเป็นร้อยละ ๑๔.๗ ของ GDP ในปี ๒๕๕๔ (ที่มา สศช.) ในขณะที่ภาคธุรกิจไทยมีความตื่นตัวและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กร มีการดำเนินการจัดการสินค้าคงคลังและบริหารต้นทุนการขนส่งสินค้าภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ให้ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญ คือ เฉลี่ยร้อยละ ๑๕.๐ ทั้งมิติด้านต้นทุน เวลา และความสามารถในการตอบสนองลูกค้า (ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กพร.)

ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังพัฒนาค่อนข้างล่าช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย จากดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกในปี ๒๕๕๕ พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ ๓๘ (คะแนน ๓.๐๗ จากคะแนนเต็ม ๕.๐๐) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่อันดับที่ ๑ (คะแนน ๔.๑๓) มาเลเซียอยู่อันดับที่ ๒๙ (คะแนน ๓.๔๙) และเวียดนามอยู่อันดับที่ ๕๓ (คะแนน ๓.๐) ทั้งนี้ มิติที่มีอันดับดัชนีความสามารถด้าน โลจิสติกส์น้อยกว่าประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ส่วนใหญ่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับ “บริการ” ของทั้งภาครัฐและเอกชน (Service Level) ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ (๑) พิธีการศุลกากร (๒) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (ที่มา : แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐))

ทั้งสองประเด็นดังกล่าวแล้ว หากพิจารณาไทยยังมีคะแนนค่อนข้างต่ำในข้อที่ ๑ เรื่องประสิทธิภาพการกระบวนการพิธีการศุลกากรลำดับที่ ๓๖ และข้อที่ ๔ คุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ตกลำดับที่ ๓๘ เมื่อเทียบกับประเทศต่าง ดังกล่าวข้างต้น เราจำเป็นต้องพัฒนาหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง Logistics และ Supply Chain ให้ทันสมัยเทียบเท่าระดับโลก ไทยจำเป็นต้องปรับกระบวนการทำงานโดยนำกระบวนการ Best Practice ของระบบโลจิสติกส์มาใช้ และพัฒนาการทำงานของระบบโดยใช้ระบบสารสนเทศเข้าช่วยในการทำงานและให้ยึดถือเป็น Logistics Strategic Development

การใช้ระบบสารสนเทศเป็น Strategic Development รัฐต้องให้การสนับสนุนในการเข้าถึงระบบเครือข่ายระบบสารสนเทศให้ทั่วถึงในราคาเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนให้ใช้โปรแกรมงานเกี่ยวกับระบบสารสนเทศที่ผู้ประกอบการสามารถจัดหาได้และต้องไม่ซื้อในราคาแพงของต่างประเทศ พัฒนาค้นหาความรู้ความสามารถใช้งานระบบสารสนเทศได้จริง รัฐต้องออกกฎหมายที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ และจัดตั้งหน่วยงานกลางกำหนดแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ชาติ ดำเนินงานยุทธศาสตร์ คอยกำกับดูแลให้การสนับสนุนให้พัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาไปสู่ความเป็น Global Logistics และ Global Competitive Logistics Suppliers.

๒. ประเด็นปฏิรูป

๑. การเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายระบบสื่อสารโทรคมนาคมไม่ทั่วถึงและมีราคาแพงเกินไป รัฐต้องพิจารณาการดำเนินการติดตั้งเครือข่ายโทรคมนาคมไปพร้อมกับสร้างโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ทางกายภาพ ยึดหลักการเชื่อมทางบกบกพร้อมกับการเชื่อมสายสัญญาณเสมอ (LAND & LINE LINKS)
๒. การทำงานปัจจุบันของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องระบบโลจิสติกส์เป็นการทำงานในรูปแบบกระบวนการทำงานปกติ ช่วยตัวเองให้อยู่รอดตามภารกิจหน้าที่ที่รับผิดชอบ ขาดแผนการนำเทคโนโลยีเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาองค์กร
๓. รัฐให้การสนับสนุนการใช้ระบบงานสารสนเทศไม่เพียงพอและขาดบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เพียงพอกับความต้องการปัจจุบันและไม่พร้อมที่จะขยายเติบโตต่อไปกับอนาคต
๔. รัฐต้องสนับสนุนสร้างแรงจูงใจเพื่อการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ไปสู่ระดับสากลเพื่อความเป็น Global Logistics และ Global Competitive Logistics Suppliers.

๓. วิธีการพิจารณาศึกษาวิเคราะห์

๑. ดำเนินการพิจารณาศึกษาวิเคราะห์ ประกอบด้วยการทบทวนข้อมูลจากหนังสือ รายงานการวิจัย เอกสารและบทความที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลจากประชาชนทั้งโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อคิดเห็นจากหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น สมาคมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ สมาคมเกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศ สถาบันการศึกษาทุกภาคของประเทศ ในนามคณะทำงานระบบสารสนเทศและบริหารในคณะกรรมการโครงการโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ (ดูคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานระบบสารสนเทศ ลว. ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘)
๒. ศึกษา วิจัยข้อมูลความต้องการระบบโลจิสติกส์และบริการ การขนส่งรูปแบบต้นทุนต่ำ การเชื่อมโยงสู่เขตเศรษฐกิจและประเทศเพื่อนบ้านจากคณะทำงานอื่นๆอีก ๕ คณะในอนุกรรมการโครงการโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์
๓. ทำข้อเสนอ กำหนดแผนแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศรองรับระบบโลจิสติกส์และบริการ พัฒนาผู้ประกอบการไปสู่ความพร้อมของ Global Logistics เพื่อเป็น Global Competitive Logistics Suppliers รวมถึงการสนับสนุนเศรษฐกิจดิจิทัลของประเทศ

๔. สรุปผลการศึกษาวิเคราะห์

๑. โครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายระบบสื่อสารโทรคมนาคมมีราคาแพงเกินไป และโอกาสเข้าถึงเครือข่ายไม่ทั่วถึง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ทางกายภาพ ต้องพิจารณาดำเนินการติดตั้งเครือข่ายโทรคมนาคมไปพร้อมๆกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและให้ทันการต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ยึดหลักการเชื่อมทางบนบกพร้อมกับการเชื่อมสายสัญญาณเสมอ (LAND & LINE LINKS)
๒. การทำงานปัจจุบันของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องระบบโลจิสติกส์เป็นการทำงานในรูปแบบกระบวนการทำงานปกติ ช่วยตัวเองให้อยู่รอดตามภาระกิจหน้าที่ที่รับผิดชอบ รัฐต้องปรับกระบวนการทำงานโดยนำ Best Practice มาใช้ และสนับสนุนให้มีการใช้โปรแกรมงานเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์อย่างแท้จริงในราคาที่ใช้สามารถจัดได้
๓. รัฐให้การสนับสนุนการใช้ระบบงานสารสนเทศไม่เพียงพอและขาดบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เพียงพอกับความต้องการปัจจุบันและไม่พร้อมที่จะขยายเติบโตต่อไปกับอนาคต
๔. เพื่อการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ไปสู่ระดับสากลเพื่อความเป็น Global Logistics และ Global Competitive Logistics Suppliers. หน่วยงานกลางของรัฐที่เกี่ยวข้อง Logistics และ Supply Chain ต้องคอยกำกับดูแลและให้การสนับสนุนการทำงานของหน่วยรัฐและเอกชนต่างๆพัฒนาตามกรอบ Logistics Performance Index แต่ละเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานนั้นโดยตรงให้ได้ระดับมาตรฐานดีขึ้นสม่ำเสมอพร้อมที่จะก้าวเข้าเป็น Global Logistics และ Global Competitive Logistics Suppliers

๕. ข้อเสนอปฏิรูปและแนวทางการดำเนินการ

๕.๑ สนับสนุนหน่วยงานรัฐหลายแห่งที่มีเครือข่ายเป็นของหน่วยตนเองและนำมาใช้งานเป็นเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานเป็น National Broad Band ของประเทศ อย่างไรก็ตามขอเสนอแนะให้รัฐหน่วยงานที่รับผิดชอบให้พิจารณาการเชื่อมต่อ National Broad Band ในวง Middle Miles และ Last Miles เพื่อเข้าถึงทุกอาคารบ้านเรือนโดยเร็วและทั่วถึง ทั้งนี้ต้องไม่ลืมที่พิจารณาสร้าง LAND LINK และ LINE LINK พร้อมๆกันไปทุกโครงการและทุกเขตเศรษฐกิจ เช่น EAST WEST CORRIDOR ทวายเชื่อมต่อแหลมฉบัง ชุมพรเชื่อมต่อระนองและโครงการปากบาราเชื่อมโยงสงขลาให้เกิด เป็น LAND & LINE LINKS และจุดต่อเชื่อม Multi Modal Transport ทุกแห่ง พร้อมกับเชื่อมต่อ Middle Miles และ Last Miles. ทั้งนี้เพื่อเป็นพื้นฐานการใช้ INTERNET ในราคาต่ำและเหมาะสม

มาตรการ

(๑) จัดตั้งหน่วยงานกลางร่วมทุนและแบ่งผลประโยชน์ต่อประเทศและประชาชนอย่างชัดเจน

(๒) ให้กระทรวงไอซีทีและกระทรวงคมนาคมร่วมสำรวจโครงการ LAND LINK และเขตเศรษฐกิจ และจุดเชื่อมต่อกับ Multimodal transport ทั้งหมด ตั้งงบประมาณติดตั้งสายโทรคมนาคมในโครงการ LAND LINK ให้เป็น LAND & LINE LINK ทั้งหมด

ขั้นตอน

- (๑) ควรวางเครือข่ายทั้งหมดเชื่อมด้วย Routers เป็น National Broad Band
- (๒) ติดตั้ง Middle Miles และ Last Miles เข้าถึงเขตเศรษฐกิจและคลังสินค้าท่าบลิให้หน่วยงานรัฐและเอกชนที่พร้อมรับงานไปดำเนินการ
- (๓) ส่วนที่ไม่มีผู้สนใจจะดำเนินการต่อเชื่อมสายเข้า ท่าบลิ หมู่บ้าน อาคารและบ้านให้ กสทช. ดำเนินการตามนโยบาย Universal Service Obligation (USO)

ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๑

๕.๒ ขาดยุทธศาสตร์การใช้ระบบสารสนเทศเป็นเครื่องมือช่วยในการพัฒนาและบริหารงานโลจิสติกส์อย่างแท้จริงเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ

มาตรการ

- (๑) ให้ กพร.และ สศค. เป็นผู้รับผิดชอบในการกำหนด KPI ให้หน่วยรัฐและรัฐวิสาหกิจนำ Best Practice มาปรับปรุงกระบวนการทำงาน
- (๒) ให้กรมสรรพากรและสำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติร่วมกันพิจารณาประมวลรัษฎากรสิทธิประโยชน์ภาษี
- (๓) จัดตั้งหน่วยงานกลางกำหนดแผนยุทธศาสตร์พัฒนาหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนกำกับดูแลและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการพัฒนาสู่แนวทาง Global Logistics

ขั้นตอน

- (๑) ส่งเสริมและให้หน่วยงานรัฐใช้ระบบสารสนเทศให้บริการในระบบที่เกี่ยวข้องกับ Logistics
- (๒) พัฒนาการต่อเชื่อม National Single Window (NSW) เพื่อเตรียมตัว
- (๓) พัฒนาเชื่อมต่อไปเป็น ASEAN Single window (ASW)
- (๔) สนับสนุนให้กรมศุลกากรใช้ Thai Customs Electronics System integration TCESi ให้เกิดประโยชน์เต็มประสิทธิภาพ
- (๕) สนับสนุนให้ภาครัฐและเอกชนใช้งานโปรแกรมเกี่ยวกับ E-Document, E-Logistics, E-Payments, E-commerce เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ประหยัดและลดกระดาษลง
- (๖) ส่งเสริมผลักดันให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์นำ Best Practices มาปรับกระบวนการทำงานปัจจุบันให้ดีขึ้นและจูงใจให้มีการพัฒนาต่อยอดการดำเนินงานโลจิสติกส์ในระบบมาตรฐานคุณภาพ ISO ๙๐๐๑ รวมถึง ISO ๒๘๐๐๐ : ๒๗๐๐๐ Supply Chain Security Standard, และให้ได้การรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers.
- (๗) สนับสนุนให้ภาคเอกชนให้ใช้ โปรแกรมงานไทยและคนไทยมีอาชีพเทคโนโลยีสารสนเทศโดยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี และเงินลงทุนเป็นระยะเวลา ๕ ปี
- (๘) ให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่โรงงานที่มีสถานที่ตั้งต่อเนื่องและเป็นประโยชน์ในเชิงโลจิสติกส์ (Zoning ทาง Logistics)
- (๙) กำหนดเป้าหมายและหลักสูตรพัฒนาความรู้ทางโลจิสติกส์แก่ผู้ใช้บริการและประชาชนส่งบุคลากรคุณภาพและปริมาณเพียงพอต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ระยะเวลาดำเนินการ ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๒

๕.๓ รัฐจัดตั้งหน่วยงานกลางทำหน้าที่ ส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการตามกรอบ LPI จัดเก็บข้อมูลและให้บริการข้อมูลสาธารณะกลาง และรักษาความมั่นคงของระบบสารสนเทศ

มาตรการ

จัดตั้งหน่วยงานกลางรองรับ (เป็นมาตรการของคณะทำงานกฎหมาย)

ขั้นตอน

(๑) กำหนดรูปแบบและมาตรฐานทางข้อมูลกลางเพื่อแลกเปลี่ยนและสามารถใช้ร่วมกันทั้งประเทศ เช่น รูปแบบ Invoice data format, Data base structure.

(๒) จัดเก็บฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนของรัฐ (Gov't Data Base)

(๓) จัดเก็บและบริการข้อมูลสาธารณะกลาง (Open data)

ระยะเวลาดำเนินการ ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๔

๕.๔ รัฐรักษาความมั่นคงปลอดภัยและกำหนดมาตรฐาน

มาตรการ

ให้กระทรวงเทคโนโลยีและการสื่อสารรับผิดชอบเรื่องความมั่นคงและกำหนดมาตรฐาน

ขั้นตอน

(๑) ใช้พรบ. ๘ ฉบับที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน), สพอ. กำลังยกร่างและประกาศบังคับใช้

(๒) กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีเพื่อความสะดวกการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการใช้งานในประเทศและเชื่อมต่อกับต่างประเทศ EDI, RFID, Barcode.

(๓) ความมั่นคงปลอดภัยของระบบ INTERNET

๖. ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนคนไทยเข้าถึงเครือข่ายโทรคมนาคมทั่วถึงและในราคาเหมาะสมไม่แพงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน

๑.๑ จำนวนผู้ใช้ High Speed Internet เพิ่มขึ้น

๑.๒ มีการติดตั้งสายสัญญาณโทรคมนาคมควบคู่กับโครงสร้างพื้นฐานทางเชื่อมบก (LAND & LINE LINK)

๑.๓ มีเครือข่ายโทรคมนาคมเชื่อมถึง จุดเชื่อมต่อ Multi Modal-transport เขตเศรษฐกิจพิเศษ คลังจัดเก็บ และกระจายสินค้าตำบล หมู่บ้าน อาคาร บ้าน

๒. ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้ยกระดับองค์กรมีมาตรฐานคุณภาพสู่ระดับสากล ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนา (Strategic Development) เพื่อลดต้นทุนในระยะยาว

๓. รัฐและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและโปรแกรมงานในราคาเป็นธรรมและเป็นเครื่องมือสำคัญในการเชื่อมโยงการไหลของข้อมูลและจัดเก็บข้อมูลในการวางแผนในอนาคต มีจำนวนบุคลากรทั้งคุณภาพและปริมาณเพียงพอกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

๓.๑ จำนวนบุคลากรเทคโนโลยีคุณภาพมากขึ้น

๓.๒ จำนวนบุคลากรโลจิสติกส์คุณภาพมากขึ้น

๔. ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพิ่มสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนสามารถยกระดับเป็น Global competitive Logistics suppliers.

๗. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๑. จำนวนผู้ใช้บริการเครือข่าย Internet เพิ่มขึ้น ๑๐ % ภายในระยะเวลา ๑ ปี และกระจายให้สามารถเข้าถึงได้ทุกตำบลภายใน ๕ ปี
๒. ค่าธรรมเนียมการใช้ High Speed Internet ลดลง ๑๕ % ภายในระยะเวลา ๑ ปี
๓. ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยคาดว่าจะลดลงตามลำดับ จากปี ๒๕๕๘ ร้อยละ ๑๒ ของ GDP ภายใน ๕ ปี
๔. ชีตความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทย พัฒนาได้ดีขึ้น โดยวัดจากอันดับ LPI ของประเทศไทย ตามข้อมูลของธนาคารโลก ซึ่งจะสรุปรายงานทุก ๆ ๒ ปี
๕. มีศูนย์กระจายสินค้า พร้อมมีเครือข่าย Internet ในระดับตำบล ๕๐ % ภายใน ๓ ปี และครบทุกตำบลทั่วประเทศ (ประมาณ ๘,๐๐๐ ตำบล) ภายใน ๕ ปี
๖. จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้รับ Certified ISO Standard เพิ่มขึ้น เกินกว่า ๒๐ % จากจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ภายใน ๕ ปี
๗. จำนวนบุคลากรโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ๕๐ % (ใช้ตารางบุคลากร SIPA) จาก ๒๔,๘๖๙ คน
๘. จำนวนบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพิ่มขึ้น ๑๕๐% (ใช้ตารางบุคลากร SIPA) จาก ๒๖๓ คน

ภาคผนวก ก.

วาระพัฒนากฎหมายโลจิสติกส์

ภาคผนวก ก. วาระพัฒนานโยบายโลจิสติกส์*

๑. หลักการและเหตุผล

การพัฒนาประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนได้นั้นปัจจัยที่เป็นตัวสนับสนุนความสำเร็จ คือระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีใช้เพียงแต่ระบบขนส่งคมนาคมเท่านั้น แต่หมายรวมถึง การจัดการดำเนินการทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับสินค้าและบริการให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้น โลจิสติกส์จึงเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชนในชาติ

การพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่มีระบบโลจิสติกส์ เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงนั้นมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่ต้องอาศัยกฎหมายเป็นแรงขับเคลื่อน ซึ่งกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์นั้นมีความเชื่อมโยงกับทุกหน่วยงานราชการ รวมถึงผลกระทบต่อขีดความสามารถทางการแข่งขันของภาคเอกชนกับต่างชาติ รวมทั้งเป็นปัจจัยส่งเสริมต่อการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาประเทศทุกๆด้าน ตลอดจนความเชื่อมโยงการค้าของกลุ่มประชาคมอาเซียน กลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และกลุ่มประเทศคู่ค้าต่างๆ ล้วนเป็นแรงผลักดันให้ต้องมีความพร้อมทางด้านกฎหมาย ที่เป็นมาตรฐานและรองรับกิจกรรมร่วมต่อกลุ่มประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ซึ่งกฎหมายต้องมีบทบาททั้งส่งเสริม และคุ้มครองไปในคราวเดียวกัน

ดังนั้นประเทศไทยซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เชื่อมโยงทั้งภายในและต่างประเทศ จึงควรออกตรากฎหมายที่บังคับใช้ให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมทั้งปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งมีความเป็นมาตรฐานได้รับการยอมรับทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งยุทธศาสตร์ทางด้านกฎหมายจะเป็นมิติที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลต่อการเจริญเติบโตในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างยั่งยืน

๒. ประเด็นปัญหา กฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

๒.๑ กฎหมายบางฉบับ ขาดความทันสมัย รวมทั้งมีการปรับปรุงหลายครั้ง ไม่ทันต่อสภาวะแวดล้อม ณ ปัจจุบัน เช่น พรบ.ศุลกากร พ.ศ.๒๕๖๙ เป็นต้น

๒.๒ กฎหมายที่มีความเชื่อมโยงกันระหว่างกระทรวงต่างๆในการบังคับใช้นั้นเพื่อส่งเสริมสนับสนุนระบบเศรษฐกิจ และผู้ประกอบการแต่ขาดการตีความที่ชัดเจน รวมถึงการบังคับใช้ เช่น พรบ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๕๘ พรบ.ศุลกากร พ.ศ.๒๕๖๙ และประมวลรัษฎากร เป็นต้น

๒.๓ ด้านมาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ซึ่งยังขาดความเพียงพอ และการรับรองทางด้านกฎหมาย ซึ่งจะต้องมีบทบัญญัติตรากฎหมาย ส่งเสริมสนับสนุน การคุ้มครอง แรงงานด้านโลจิสติกส์ไทย

๒.๔ ด้านความปลอดภัย ยังขาดการบูรณาการให้ครบทุกมิติในความรับผิดชอบการกำกับดูแล โดยปัจจุบันได้มีการแยกส่วนไปยังกระทรวงต่างๆ ดังนั้นควรออกกฎหมายขึ้นมา จัดตั้งองค์กรดูแลด้านความปลอดภัยของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด้านการขนส่งทั้งทางน้ำ ทางอากาศ ทางบก และทางท่อ/เคเบิล ทั้งหมด

* จัดทำโดยคณะทำงานศึกษาระบบกฎหมายโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่ง (ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้าและบริการ) ในคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ โดยได้รับความเห็นชอบจากสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘

๒.๕ ด้านการบูรณาการองค์กรต่าง ๆ ที่มีหน้าที่ด้านโลจิสติกส์ตามหน่วยงานราชการต่าง ๆ เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นต้น จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายยกเว้นรัฐธรรมนูญ จัดตั้งองค์กรเข้ามากำกับดูแลด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ

๒.๖ กฎหมายที่ยังขาดความเชื่อมโยงรองรับกับการค้าระหว่างประเทศทั้ง AEC,GMS เป็นต้น จึงต้องจัดทำกรปรับปรุงให้สอดคล้องต่อข้อตกลง และส่งเสริมสนับสนุนรวมทั้งคุ้มครองผู้ประกอบการแรงงานไทย

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อให้กฎหมายระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มีสถานภาพที่ชัดเจน ควบคุมและบังคับใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม

๓.๒ เพื่อให้กฎหมายโลจิสติกส์เป็นมาตรฐานสากล เป็นที่ยอมรับจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นานาชาติที่มีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์กับประเทศไทย

๓.๓ เพื่อให้กฎหมายด้านโลจิสติกส์และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องส่งเสริมและผลักดันอันดับ LPI ของประเทศไทยให้ดีกว่าอันดับที่ ๓๐

๔. ขอบเขตงานพัฒนา

๔.๑ ปรับปรุง แก้ไข กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยให้มีความชัดเจน ไม่ซ้ำซ้อน บังคับใช้ได้ อย่างเป็นรูปธรรม

๔.๒ พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เป็นมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับทั้งกับภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกลุ่มประเทศคู่ค้า

๔.๓ นำเอากฎหมายของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน เปรียบเทียบ เพื่อปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย ให้เอื้อต่อการส่งเสริมการเป็น Logistics Hub เช่น กลุ่มประเทศ ASEAN เป็นต้น

๔.๔ การพิจารณากฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

๕. ประเด็นการพัฒนา

๕.๑ วาระพัฒนาการขนส่ง

๕.๑.๑ พรบ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘/ พรบ.เรือไทย/ ประมวลรัษฎากร ประเด็นการปรับปรุง เพื่อส่งเสริมการเป็น Gateway & Logistics Hub ของไทยในภูมิภาค ด้วยระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างเป็นรูปธรรมสามารถบังคับใช้ได้จริงซึ่ง ปัจจุบันรัฐบาลได้ออกแบบระบบการขนส่งและคมนาคมอย่างเป็นเครือข่ายครอบคลุมเพื่อลดต้นทุนเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งจึงต้องมีการแก้ไขปรับปรุงพรบ.ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวให้เกิดประสิทธิภาพสอดคล้องกัน

๕.๑.๒ พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (เรื่องระบบติดตามยานยนต์และอุปกรณ์ขนส่ง)

ประเด็นการปรับปรุงประเทศไทยต้องสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินไปกับอุบัติเหตุในท้องถนน เป็นจำนวนมาก ทำให้มีผลกระทบต่อต้นทุนด้านการขนส่งทั้งค่าใช้จ่ายและเวลาที่สูญเสีย ที่สำคัญคือการสูญเสียชีวิตที่ประเมินค่าไม่ได้ซึ่งเกิดจากความประมาทขาดการควบคุมกำกับดูแลโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเข้าสู่ AEC และGMS การเปิดเสรีทางการค้าจะเพิ่มมากขึ้นจึงเห็นควรที่ต้องปรับปรุงเพิ่มเติมพรบ.ขนส่งทางบกฯ

บังคับใช้กับรถยนต์ขนส่งและอุปกรณ์ขนส่งให้มีการติดตั้งระบบติดตามควบคุมยานพาหนะซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งเกิดประสิทธิภาพสามารถควบคุมกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ อีกทั้งยังเป็นการลดอุบัติเหตุจากยานพาหนะขนส่งทั้งปวงส่งผลต่อต้นทุนและความปลอดภัยด้านการขนส่งตลอดจนเป็นการคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งของไทยในการแข่งขันกับต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง

๕.๑.๓ ร่าง พรบ. คุ้มครองสายเคเบิลและท่อใต้น้ำทางทะเล พ.ศ.

แนวคิดหลักการร่างใหม่ ปัจจุบันกฎหมายที่คุ้มครองความปลอดภัยสายเคเบิลและท่อมีอยู่หลายฉบับหลายองค์กรในการกำกับดูแลโดยเฉพาะอย่างยิ่งในทะเลซึ่งมีสายเคเบิลและท่ออยู่เป็นจำนวนมาก แต่ขาดความมีเอกภาพในการจัดการและการคุ้มครองที่ชัดเจนตั้งแต่ทะเลอาณาเขตจนถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ สำหรับการยกเว้น พรบ.ดังกล่าวเพื่อให้การดูแลความปลอดภัยของสายเคเบิล และท่อในทะเลได้รับการคุ้มครอง ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ

๕.๒ วาระพัฒนาระบบภาษีและเขตพิเศษ (เขตเศรษฐกิจพิเศษ, Free Zone)

๕.๒.๑ พรบ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙

ประเด็นการปรับปรุง ระบบภาษีศุลกากรสรรพสามิตยังมีความซับซ้อนอีกทั้งบางมาตรามีได้ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ อาทิเช่น ระบบภาษีในเขต Free Zone เป็นต้น จึงเห็นควรมีการแก้ไขปรับปรุง พรบ.ศุลกากรให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายสากลและหรือเป็นการคุ้มครองส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการแข่งขันกับต่างชาติ

๕.๒.๑.๑ พรบ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๓๘ เพิ่มเติม แก้ไข

ให้มีคำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งให้มีสินค้าระหว่างประเทศให้มีหน้าที่แจ้งขอก่อนต่อรายงานว่าด้วยสินค้าเข้าพนักงานศุลกากร

๕.๒.๑.๒ แก้ไขพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

การขออนุญาตเพื่อการนำเข้ายกเลิกใบอนุญาตนำเข้าส่งออกในเขตปลอดอากร และคลังสินค้าทัณฑ์บน ที่ไม่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

๕.๒.๑.๓ ปรับปรุงแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๐/๒๕๔๗

เรื่อง การลดปริมาณการตรวจสินค้าเข้า ข้อ ๒ และประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๑๖/๒๕๔๙ เรื่องการผ่านศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ข้อ ๓๗

๕.๒.๑.๔ พรบ. ศุลกากรพ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๒ เพิ่มคำนิยามตัวแทนออกของ

“ตัวกลางระหว่างผู้นำของเข้า / ผู้ส่งของออก” กับส่วนราชการต่าง ๆ

๕.๒.๒ ประมวลรัษฎากรมาตรา ๘๐ /๑ ให้ใช้อัตราภาษีร้อยละ ๐ ในการคำนวณ

ภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการประกอบกิจการประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(๓) ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการประกอบกิจการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศโดยอากาศยานหรือเรือเดินทะเล หรือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ MTO) ตามกฎหมายให้มีฐานะเป็นผู้ขนส่งตาม พรบ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘) ปรับปรุงเกณฑ์การระงับคดีตามมาตรา ๙๙ พรบ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙กรณีความผิดฐานหลีกเลี่ยงอากรให้ชำระอากรส่วนที่ขาดพร้อมเบี้ยปรับ ๑ เท่าของอากรที่ขาด

(๖) การขายสินค้าหรือการให้บริการระหว่างคลังสินค้าทัณฑ์บนกับคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ประกอบการ ในเขตปลอดอากร พรบ. ศุลกากรพ.ศ.๒๕๖๙ มาตรา ๙๗ นว

ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับของผู้ประกอบการนำเข้ามาดำเนินธุรกรรมในเขตปลอดอากรเขตประกอบการเสรีรวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะเกิดขึ้นตามระเบียบพิธีการศุลกากรควรมีการแก้ไขปรับปรุง พรบ.ศุลกากรให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายสากลและหรือเป็นการคุ้มครองส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการแข่งขันกับต่างชาติ

๕.๒.๓ ยกเลิกประกาศกฎกระทรวงการคลัง พ.ศ. ๒๕๕๒ ยกเลิกค่าธรรมเนียมในการดำเนินพิธีการศุลกากร พ.ศ.๒๕๕๒ ตามประกาศกระทรวงการคลัง

๕.๓ วาระพัฒนาทางการศึกษาและพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ ให้มีร่าง พรบ. วิชาชีพโลจิสติกส์ พ.ศ. ...

แนวคิดหลักการยกร่างใหม่ โลจิสติกส์นับว่าเป็นสาขาวิชาชีพที่สำคัญอีกสาขาหนึ่ง แต่ยังไม่ได้ถูกกำหนดมาตรฐานการคุ้มครอง คุณธรรม จริยธรรมของวิชาชีพโลจิสติกส์จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องยกร่าง พรบ.วิชาชีพโลจิสติกส์ขึ้นมาโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมกับสาขาอาชีพ อีกทั้งเป็นการคุ้มครองสาขาอาชีพ นี้ต้องการสงวนไว้ให้กับคนไทยและส่งผลกระทบต่อความเป็นมาตรฐานสากล

๖. แนวคิดการพัฒนา

๖.๑ บูรณาการ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ พิธีการขั้นตอนต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ที่สร้างภาระต้นทุนให้มีสถานภาพ โครงสร้างที่ชัดเจน สามารถบังคับใช้ได้เป็นอย่างดีเป็นรูปธรรม

๖.๒ การพิจารณากฎหมายให้คำนึงถึง การมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนเสียให้มีความเข้าใจในบริบทเดียวกัน มีเป้าหมายที่ชัดเจน ตลอดจนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อนำสู่การออกกฎหมายให้มีความยั่งยืน

๖.๓ เร่งรัดผลักดัน ปรับปรุงกฎหมายที่ไม่ทันต่อสภาวะแวดล้อมให้มีความทันสมัย เอื้อต่อการส่งเสริมการทำกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

๖.๔ การพิจารณาข้อกฎหมายต่างๆ ให้พิจารณาเปรียบเทียบกฎหมายประเภทลักษณะเดียวกันของประเทศเพื่อนบ้านและกลุ่มประเทศ องค์กรคู่ค้าต่างๆ โดยเน้นคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติและสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการ และประชาชน

๖.๕ พัฒนาระบบกฎหมายโลจิสติกส์ให้มีความพร้อมรองรับการเข้าสู่สนธิสัญญาต่างๆ เช่น AEC, GMS เป็นต้น ให้มีมาตรฐานได้รับการยอมรับจากกลุ่มประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศ ASEAN

๗. กรอบแนวคิดรวบยอด

บูรณาการทางด้านบริบท และการบริหารของกฎหมายให้มีความชัดเจน มีมาตรฐาน และสอดคล้องกับความเป็นสากล มุ่งสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

๘. เครือข่ายพันธมิตร

หน่วยงานภาครัฐ และเอกชน เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงท่องเที่ยว ศุลกากร สรรพากร นิคมอุตสาหกรรม สภาหอการค้าไทย กลุ่มผู้ประกอบการ LSP สถาบันการศึกษา และวิจัยด้าน Logistic เป็นต้น

๙. ตัวบ่งชี้ผลสัมฤทธิ์

๙.๑ เชิงปริมาณ

๑. ลดภาระต้นทุนของผู้ใช้บริการและกลุ่มผู้ประกอบการ LSP ไทย
๒. เพิ่มรายได้ให้แก่ภาครัฐ มีการลงทุนเพิ่มขึ้น
๔. มีการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น ประชาชนมีรายได้ต่อหัวเพิ่มมากขึ้น
๔. ทำให้ไทยมีลำดับ LPI ดีกว่าอันดับ ๓๐

๙.๒ เชิงคุณภาพ

๑. ลดขั้นตอน พิธีการต่างๆ ของภาครัฐ
๒. เพิ่มโอกาส และความเชื่อมั่นต่อกลุ่ม LSP
๓. เพิ่มประสิทธิภาพในกิจกรรมของ Logistics
๔. กฎหมายได้รับการยอมรับภายในกลุ่ม LSP ของไทย และต่างชาติ
๕. กฎหมายโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่เป็นมาตรฐาน และเป็นต้นแบบกฎหมายโลจิสติกส์

ของภูมิภาค ASEAN

๑๐. ผลกระทบเชิงบวก

การพัฒนา และการปรับปรุงกฎหมายจะมีผลกระทบโดยตรงต่อนโยบาย และเป้าหมายของระบบโลจิสติกส์ให้มีการขับเคลื่อนได้อย่างรวดเร็ว ทันเวลาเอื้อต่อการลงทุน ของการเข้าสู่กิจกรรมต่าง ๆ ของประเทศไทยต่อนานาชาติ อาทิเช่น AEC ตลอดจน คำนึงถึงผู้ประกอบการ LSP ของไทย ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับนานาชาติได้ซึ่งจะส่งผลต่อการที่ประชาชนในท้องถิ่นมีการกระจายรายได้ ทำให้ประชาชนอยู่ดี กินดี มีความมั่นคง ที่จะส่งผลต่อความเข้มแข็งของเศรษฐกิจไทยอย่างยั่งยืน

๑๑. สรุปแนวทางการปฏิรูปที่สำคัญและขั้นตอนการดำเนินงาน

สำหรับขั้นตอนการปฏิรูปและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องโลจิสติกส์แบ่งแยกออกเป็น ๒ ลักษณะดังนี้ (รายละเอียดตามตารางสำรวจข้อมูลกฎหมายฯ)

๑) ยก ร่าง พระราชบัญญัติผ่านหน่วยงานราชการต่างๆ ดังนี้

๑.๑) ร่าง พรบ.คุ้มครองสายเคเบิลและท่อใต้น้ำทางทะเล พ.ศ เสนอผ่านสำนัก

นายกรัฐมนตรี

๑.๒) ร่าง พรบ. วิชาชีพโลจิสติกส์ พ.ศ เสนอผ่านกระทรวงแรงงาน

๒) การแก้ไข ยกเลิก เพิ่มเติม พรบ. ต่าง ๆ ผ่าน สปช. สนช. และรัฐบาลดังนี้

๒.๑) พรบ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘

๒.๒) พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

๒.๓) พรบ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙

๒.๔) ประมวลวิธีพิจารณา

๒.๕) ยกเลิกประกาศกฎกระทรวงการคลัง พ.ศ.๒๕๕๒ เรื่องค่าธรรมเนียมฯ

ตารางสรุปวาระพัฒนา

กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์

ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและสุขภาพ สภาปฏิรูปแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่พร้อมทั้งประเด็นที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)		หมายเหตุ
		ปรับปรุง	อยู่ระหว่างดำเนินการ	
วาระพัฒนาที่ ๑ การขนส่ง	๑.๑ พรบ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘ ประเด็นการปรับปรุง เพื่อส่งเสริมการเป็น Gateway & Logistics Hub ของไทย ในภูมิภาคด้วยระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างเป็นรูปธรรมสามารถบังคับใช้ได้จริง	✓	ยกร่างเสร็จแล้ว	

ตารางสรุปวาระพัฒนา

กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์

ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและสุขภาพ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ พร้อมทั้งประเด็น ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการ ปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมาย และหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)		หมายเหตุ
			แนวคิดฯ/ยกร่างใหม่	อยู่ระหว่างดำเนินการ ยกร่างเสร็จแล้ว	
	ปรับปรุง ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลได้ออกแบบ ระบบการขนส่งและคมนาคม อย่างเป็นเครือข่ายครอบคลุม เพื่อลดต้นทุนเพิ่มประสิทธิภาพ ด้านการขนส่งจึงต้องการแก้ไข ปรับปรุงพรบ.ดังกล่าวให้เกิด ประสิทธิภาพสอดคล้องกับสภาวะ แวดล้อมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต		✓		

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สถาปนาปฏิรูปแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)	หมายเหตุ
	<p>กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ พร้อมทั้งประเด็นที่ต่อมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่</p> <p style="text-align: center;">ปรับปรุง</p> <p>๑.๒ พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (เรื่องระบบติดตามขนส่ง และอุปกรณ์ขนส่ง)</p> <p>ประเด็นการปรับปรุง</p> <p>ประเทศไทยต้องสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินเงินไปกับอุบัติเหตุในท้องถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้มีผลกระทบต่อด้านด้านการขนส่ง ทั้งค่าใช้จ่ายและเวลาที่สูญเสีย ที่สำคัญคือ การสูญเสียชีวิตที่ประเมินค่าไม่ได้ซึ่งเกิดจากความประมาทขาดการควบคุมกำกับดูแล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเข้าสู่ AEC และ GMS การเปิดเสรีทางการค้าจะเพิ่มมากขึ้นจึงเห็นควรที่ต้องปรับปรุงเพิ่มเติมพรบ.ขนส่งทางบกฯ บังคับใช้กับรถขนส่งและอุปกรณ์ขนส่งใหม่ การติดตั้งระบบติดตามควบคุมยานพาหนะ ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งเกิดประสิทธิภาพ สามารถควบคุมกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ</p>	<p>ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)</p> <p>อยู่ระหว่างดำเนินการ</p> <p style="text-align: center;">✓</p> <p>ยกร่างเสร็จแล้ว</p>	

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สถาบันรัฐประหาร

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่		ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)	หมายเหตุ
	ปรับปรุง	แนวคิดฯ/ยกร่างใหม่		
<p>อีกทั้งเป็นการลดอุบัติเหตุจากยานพาหนะขนส่งทั้งปวงส่งผลต่อต้นทุนและความปลอดภัยด้านการขนส่งตลอดจนเป็นการคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งของไทยในการแข่งขันกับต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่มแม่น้ำโขง</p>	<p>ปรับปรุง</p>	<p>แนวคิดฯ/ยกร่างใหม่</p> <p>๑.๓พรบ. ความปลอดภัยสายเคเบิลและท่อในทะเล พ.ศ.</p> <p>แนวคิดหลักการยกร่างใหม่</p> <p>ปัจจุบันกฎหมายที่คุ้มครองความปลอดภัยสายเคเบิลและท่อมีอยู่หลายฉบับหลายองค์กรในการกำกับดูแลโดยเฉพาะอย่างยิ่งในทะเลซึ่งมีสายเคเบิลและท่ออยู่เป็นจำนวนมาก แต่ขาดความมีเอกภาพในการจัดการและการคุ้มครองที่ชัดเจน ตั้งแต่ทะเลอาณาเขตจนถึง</p>	<p>✓</p>	<p>ยกร่างเสร็จแล้ว</p>

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สถาปัตยกรรมแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติพร้อมทั้งประเด็นที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่		แนวคิดว่า/ยกเว้นใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)	หมายเหตุ
	ปรับปรุง	ยกเลิก/ยกเว้นใหม่			
วาระพัฒนาที่ ๒ ระบบภาษีและ เขตพิเศษ (เขตเศรษฐกิจพิเศษ, Free Zone)	๒.๑ พรบ.ศุลกากร พ.ศ.๒๕๖๙ ประเด็นการปรับปรุงระบบภาษี ศุลกากร สรรพสามิตยังมีความซับซ้อนอีกทั้งบางมาตราไม่ได้ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ อาทิเช่น ระบบภาษีในเขต Free Zone เป็นต้น จึงเห็นควร	เขตเศรษฐกิจจำเพาะ สำหรับการร่าง พรบ.ดังกล่าวเพื่อให้การดูแลความปลอดภัยของสายเคเบิล และท่อในทะเลได้รับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ	✓	ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง) อยู่ระหว่างดำเนินการ ยกเว้นเสร็จแล้ว	๒.๑ พรบ.ศุลกากรนั้น มีอยู่หลายฉบับซึ่งมีความเชื่อมโยงเกี่ยวข้องกับประเด็นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของภาคเอกชน กับต่างชาติซึ่งอาจจะต้องดำเนินการแก้ไขยกเลิกปรับปรุงพัฒนาทางระบบเร่งด่วนและระดับยุทธศาสตร์

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สถาปนาปฏิรูปแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ พร้อมทั้งประเด็น ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่	แนวคิดว่า/ยกเว้นใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการ ปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นกฎหมาย และหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)		หมายเหตุ
				อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเว้นเสร็จแล้ว	
	<p>มีการแก้ไขปรับปรุง พรบ.ศุลกากร ให้มีความสอดคล้องกับกฎหมาย สากลและหรือเป็นการคุ้มครอง ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการ แข่งขันกับต่างชาติ</p> <p>๒.๑.๑ พรบ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๓๔ เพิ่มเติม แก้ไข</p> <p>ให้มีคำจำกัดความของผู้รับจัดการ ขนส่งให้มีสินค้าระหว่างประเทศ ให้มีหน้าที่แจ้งขาออกต่อรายงานว่า ด้วยสินค้าเข้าพนักงานศุลกากร</p> <p>๒.๑.๒ แก้ไขพระราชบัญญัติที่ เกี่ยวข้อง การขออนุญาต เพื่อการนำเข้ายกเล็กไปอนุญาต นำเข้าสู่ออกในเขตปลอดอากร</p>			✓		

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและสุขภาพ สภาปฏิรูปแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ พร้อมทั้งประเด็นที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	แนวคิดว่า/ยกร่างใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)		หมายเหตุ
				อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกร่างเสร็จแล้ว	
	<p>กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ไม่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงและสิ่งแวดล้อม</p> <p>๒.๑.๓ปรับปรุงแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๐/๒๕๕๗</p> <p>เรื่องการลดปริมาณการตรวจสินค้าขาเข้า ข้อ ๒ และประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๑๖/๒๕๕๔ เรื่องการผ่านศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ข้อ ๓๗</p> <p>๒.๑.๔พรบ. ศุลกากรพ.ศ. ๒๕๖๙</p> <p>มาตรา ๒ เพิ่มคำนิยามตัวแทนออกของ “ตัวกลางระหว่างผู้นำของเข้า / ผู้ส่งของออก” กับส่วนราชการต่างๆ</p>	✓				

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและสุขภาพ สภาปฏิรูปแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ พร้อมทั้งประเด็น ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการ ปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมาย และหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)		หมายเหตุ
			ปรับปรุง	ยกร่างเสร็จแล้ว	
	๒.๒ ประมวลรัษฎากรมาตรา ๔๐/๑ ให้ใช้อัตราภาษีร้อยละ ๐ ในการ คำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับ การประกอบกิจการประเภทต่างๆ ดังต่อไปนี้ (๓) ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการประกอบกิจการ ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ โดยอากาศยานหรือเรือเดินทะเล หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบจดทะเบียนภาษี มูลค่าเพิ่ม สำหรับผู้จัดการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศที่ได้ จัดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MTO)	แนวคิดฯ/ยกร่างใหม่	✓	ยกร่างเสร็จแล้ว	

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและสุขภาพ สาขากฎหมายแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่		ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นกฎหมายและหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)	หมายเหตุ
	ปรับปรุง	แนวคิดฯ/ยกเว้นใหม่		
	<p>กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ พร้อมทั้งประเด็นที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกเว้นใหม่</p> <p>ปรับปรุง</p> <p>(ตามกฎหมายให้มีฐานะเป็นผู้ขนส่งตามพรบ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘) ปรับปรุงเกณฑ์การระงับคดีตามมาตรา๙๙ พรบ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙กรณีความผิดฐานหลีกเลี่ยงอากรให้ชำระอากร ส่วนที่ขาดพร้อมเบี้ยปรับ ๑ เท่าของอากรที่ขาด</p> <p>(๖)การขายสินค้าหรือการให้บริการระหว่างคั้งสินค้าต้นฉบับกับคั้งสินค้าต้นฉบับหรือระหว่างผู้ประกอบการกับ</p>	แนวคิดฯ/ยกเว้นใหม่	<p>✓</p> <p>อยู่ระหว่างดำเนินการ</p> <p>ยกเว้นเสร็จแล้ว</p>	

ตารางสรุปวาระพัฒนา
กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและבריการ สถาปนาปฏิรูปแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายและหรือพระราชบัญญัติ ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่	ความคืบหน้าในการดำเนินการ ปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมาย และหรือ พระราชบัญญัติใหม่ (ทำเสร็จหรือไม่)	หมายเหตุ	
			อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกร่างเสร็จแล้ว
ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร พรบ. ศุภกากรพ.ศ.๒๕๖๙ มาตรา ๓๗๖ วรรค ๒ สำหรับของที่ผู้ประกอบการนำเข้า มาดำเนินธุรกรรมในเขตปลอดอากร เขตประกอบการเสรีรวมถึง เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกิดขึ้น ตามระเบียบพิธีการศุลกากรควรมี การแก้ไขปรับปรุง พรบ.ศุภกากรให้ มีความสอดคล้องกับกฎหมายสากล และหรือเป็นการคุ้มครองส่งเสริม ผู้ประกอบการไทยในการแข่งขันกับ ต่างชาติ ๓.๓ ยกเลิกประกาศกฎกระทรวง การคลัง พ.ศ. ๒๕๕๒	แนวคิดฯ/ยกร่างใหม่	✓		

ตารางสรุปวาระพัฒนา

กฎหมายหรือพระราชบัญญัติที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่เพื่อการปฏิรูปประเทศ
ของคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์

ในคณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ สถาปนาปฏิรูปแห่งชาติ

วาระการปฏิรูป/พัฒนา	กฎหมายหรือพระราชบัญญัติ ที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างใหม่		ความคืบหน้าในการดำเนินการ ปรับปรุงแก้ไข/ยกร่างกฎหมาย และหรือพระราชบัญญัติใหม่ (ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง)	หมายเหตุ
	ปรับปรุง	แนวคิด/ยกร่างใหม่		
วาระพัฒนาที่ ๓ ด้านการศึกษาและพัฒนา บุคลากรโลจิสติกส์		แนวคิด/ยกร่างใหม่ ๓.๑ร่างพรบ. วิชาชีพโลจิสติกส์ พ.ศ. แนวคิดหลักการยกร่างใหม่ โลจิสติกส์นับว่าเป็นสาขาวิชาชีพ สาขาหนึ่งในการพัฒนาบุคลากร ที่สำคัญอีกสาขาหนึ่งแต่ยังไม่ได้ ถูกกำหนดมาตรฐานการคุ้มครอง คุณธรรมจริยธรรมของวิชาชีพ โลจิสติกส์จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่ต้องยกร่างพรบ.วิชาชีพ โลจิสติกส์ขึ้นมาโดยเฉพาะเพื่อให้ สอดคล้องกับการพัฒนาคนพัฒนา ประเทศอย่างยั่งยืน	✓	๓.๑วัตถุประสงค์ในการยกร่าง พรบ.วิชาชีพโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริม กำหนด ควบคุม มาตรฐานวิชาชีพ รวมทั้ง คุ้มครองความปลอดภัย โลจิสติกส์ตลอดจน กรอบการพัฒนาทางด้าน บุคลากรและนวัตกรรม ทางสายอาชีพได้อย่างเป็น รูปธรรมสอดคล้องกับ แผนพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ของประเทศ

ภาคผนวก ก.

โครงสร้างการจัดตั้ง
สำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

ภาคผนวก ก. โครงสร้างการจัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ*

จัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อเป็นองค์กรที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศ อย่างบูรณาการและเกิดประสิทธิภาพในการวางแผน กำหนดทิศทาง และกำกับดูแลการบริหารการลงทุน ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของประเทศ ตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ให้รัฐบาลออกพระราชบัญญัติโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ โดยมีแนวคิดและหลักการ ดังนี้

แนวคิดและหลักการ

๑) รวบรวมหน่วยงานของภาครัฐเข้ามาอยู่ในสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในภาครัฐ

๒) ยกกระดับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ให้มีระดับความรับผิดชอบที่สูงขึ้นและให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

๓) บริหารจัดการเพื่อส่งเสริมบทบาทให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมกิจกรรมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน

ระเบียบกฎหมายรองรับการปฏิบัติงาน

กำหนดให้มีพระราชบัญญัติสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

โครงสร้างและอำนาจหน้าที่

การบังคับบัญชาขึ้นตรงกับนายกรัฐมนตรี โดยมีเลขาธิการสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เป็นผู้บริหารสูงสุดขององค์กร และประกอบด้วย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ไม่เกิน ๑๔ คน ได้แก่ เลขาธิการสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และตัวแทนจากองค์กรภาคเอกชนผู้ประกอบการโลจิสติกส์อีก ๑๐ ตำแหน่ง มีหน้าที่กำหนดนโยบาย วางแผน ติดตามและประเมินผลยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี

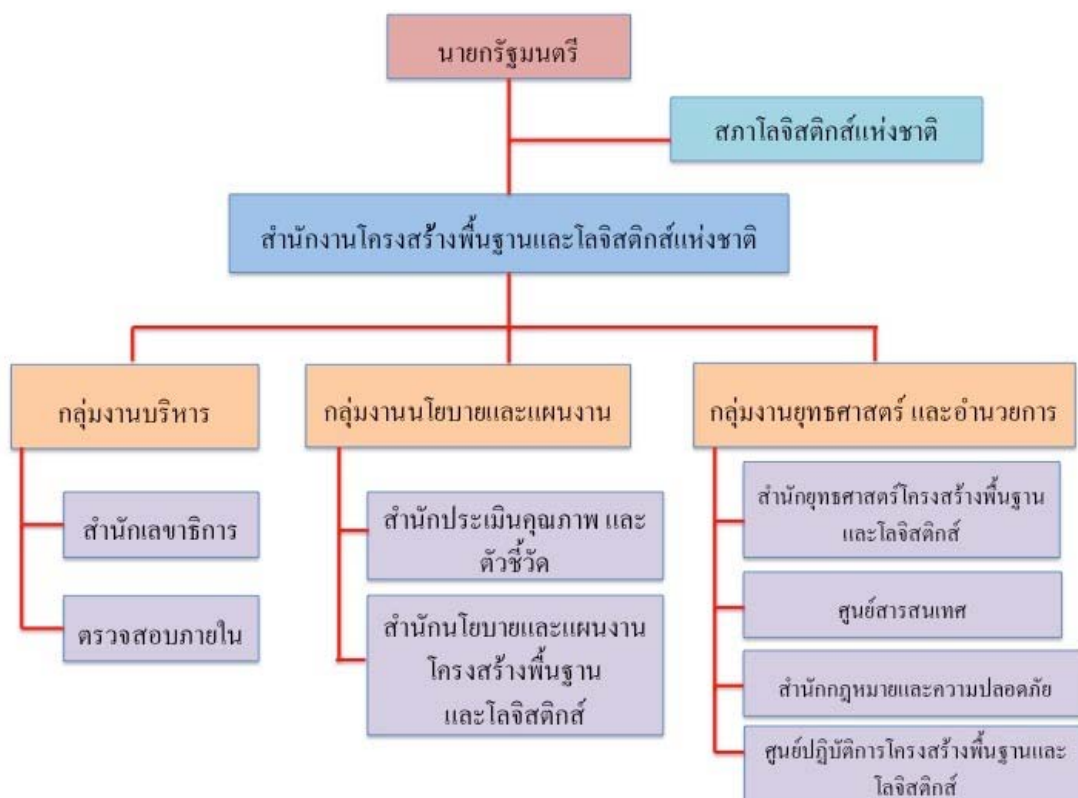
* จัดทำโดยคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ โดยได้ผ่านความเห็นชอบของสภาปฏิรูปแห่งชาติ เมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘

บทบาทและหน้าที่ของสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ (สคท.)

- ๑) จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาประเทศ ทั้งในระยะยาว ระยะปานกลาง และระยะสั้น
- ๒) มีหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐาน ควบคุม กำกับดูแล ตรวจสอบติดตาม ประเมินผลของแผนโลจิสติกส์
- ๓) ควบคุม สั่งการ ปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในระบบงานโลจิสติกส์

โครงสร้างและการจัดองค์กร

- ๑. สำนักเลขาธิการ
- ๒. ตรวจสอบภายใน
- ๓. สำนักประเมินคุณภาพ และตัวชี้วัด
- ๔. สำนักนโยบาย และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
- ๕. สำนักยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
- ๖. ศูนย์สารสนเทศ
- ๗. สำนักกฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัย
- ๘. ศูนย์ปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์



ภาพแสดงโครงสร้างสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

การปฏิบัติงานของสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ ทั้งในด้านการจัดทำแผนการวิเคราะห์ติดตามพิจารณาแผนงาน/โครงการ ตลอดจนการควบคุมสั่งการปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

การจัดทำแผนพัฒนาสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ จะเป็นผู้อำนวยการในการจัดทำแผนโดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน ทั้งในระดับกระทรวง ทบวง กรม รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรส่วนต่าง ๆ และภาคประชาชน

การวิเคราะห์และพิจารณาแผนงาน/โครงการ สำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ จะเป็นผู้จัดทำข้อคิดเห็น และข้อพิจารณาต่าง ๆ

ผลการปฏิบัติงานด้านการจัดทำแผนพัฒนาและวิเคราะห์แผนงาน/โครงการ จะต้องนำเสนอให้สภาโลจิสติกส์แห่งชาติ พิจารณาก่อนการขอความเห็นชอบก่อนเสนอผ่านคณะรัฐมนตรี

ดำเนินการกำหนดมาตรฐาน ติดตามประเมินผล แผนงาน/โครงการโดยเสนอผ่านสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ เห็นชอบและเสนอต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยจัดทำรายงานเสนอนายกรัฐมนตรี ผ่านคณะรัฐมนตรี ทุกไตรมาส

ควบคุม สั่งการปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยในระบบโลจิสติกส์โดยสั่งการผ่านหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อแก้ไขภาวะวิกฤต ดำรงความมีประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เป็นการบูรณาการนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ ให้รวมอยู่ในจุดเดียว และมีเอกภาพในการบริหารจัดการ

๒. บูรณาการทรัพยากรของภาครัฐ นำมาใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ลดต้นทุน ภาระหนี้สาธารณะในงบประมาณ รายจ่ายลงทุน

๔. เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ เอกชน ภาคประชาชน ในการกำหนดทิศทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

ภาคผนวก จ.

คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ
คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการฯ
และคณะทำงานฯ

คณะกรรมการปฏิรูปการเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ

- | | |
|--|-----------------------------|
| ๑. นายเกริกไกร จีระแพทย์ | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางสาวพจนีย์ ธนวารานิช | รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายอุทัย สอนหลักทรัพย์ | รองประธานกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นางอัญชลี ชวนิชย์ | รองประธานกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายสุทัศน์ เศรษฐ์บุญสร้าง | รองประธานกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นางกอบกุล พันธุ์เจริญวรกุล | รองประธานกรรมการ คนที่ห้า |
| ๗. พลเอก วิชิต ยาทิพย์ | ประธานที่ปรึกษากรรมการ |
| ๘. พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก | ที่ปรึกษากรรมการ |
| ๙. นายอนุสรณ์ แสงนิมนวล | ที่ปรึกษากรรมการ |
| ๑๐. นางศิรินา ปวโรฬารวิทยา | ที่ปรึกษากรรมการ |
| ๑๑. นายกนกฤช หิรัญกิจ | โฆษกกรรมการ |
| ๑๒. นายจตุตินันท์ ภิรมย์ภักดี | ผู้ช่วยโฆษกกรรมการ |
| ๑๓. นายกิตติ โกสินสกุล | กรรมการ |
| ๑๔. นายไกรฤทธิ์ บุญเกียรติ | กรรมการ |
| ๑๕. นายจรัส สุทธิกุลบุตร | กรรมการ |
| ๑๖. พันตำรวจโท จิตต์ ศรีโยหะ มุกดาธนพงศ์ | กรรมการ |
| ๑๗. ว่าที่ร้อยเอก จิตร ศรีธรรานนท์ | กรรมการ |
| ๑๘. นายเฉลิมศักดิ์ อบสุวรรณ | กรรมการ |
| ๑๙. นายดุสิต ลีลาภัทรพันธุ์ | กรรมการ |
| ๒๐. นายทวีกิจ จตุรเจริญคุณ | กรรมการ |
| ๒๑. นายมนู เสียวไพโรจน์ | กรรมการ |
| ๒๒. นายประทวน สุทธิอำนาจเดชะ | กรรมการ |
| ๒๓. นายไวภูมย์ ทองอร่าม | กรรมการ |
| ๒๔. นายสายัณห์ จันทร์วิภาสวงศ์ | กรรมการ |
| ๒๕. นายสุวัช สิงห์พันธุ์ | กรรมการ |
| ๒๖. นายไพบูลย์ นลินทรางกูร | เลขาธิการคณะกรรมการ |

คณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

๑. นายสายัณห์ จันทร์วิภาสวงศ์	ประธานอนุกรรมการ
๒. พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก	รองประธานอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. นายจรัส สุทธิกุลบุตร	รองประธานอนุกรรมการ คนที่สาม
๔. พลอากาศเอก คณิต สุวรรณเนตร	อนุกรรมการ
๕. นางศรีนา ปวโรฬารวิทยา	อนุกรรมการ
๖. นาวาเอก วิรัตน์ สมจิตร	อนุกรรมการ
๗. นายประเจ็ด สุขแก้ว	อนุกรรมการ
๘. นายปรามิทย์ พงษ์ทอง	อนุกรรมการ
๙. นายไพรัช บุรพชัยศรี	อนุกรรมการ
๑๐. นายอมฤทธิ์ ปั่นศิริ	อนุกรรมการ
๑๑. นายทรงพจน์ สายสีบ	อนุกรรมการ
๑๒. นายฐิติพงศ์ นันทาภิวัดน์	อนุกรรมการ
๑๓. พันตำรวจโท จิตต์ ศรีโยหะ มุกดาธนพงศ์	เลขานุการคณะอนุกรรมการ
๑๔. นางสาววัลภา สธิรชवाल	ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑๕. นายณัฐสพรช กริ่งไกร	ผู้ช่วยเลขานุการคณะอนุกรรมการ คนที่สอง

ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

๑. พลเอก ประยุทธ์ รัศมีแพทย์
๒. พันตำรวจตรี ยงยุทธ สารสมบัติ
๓. นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี
๔. นายไพบูลย์ นลินทรางกูร
๕. นางอรพินท์ วงศ์ชุมพิศ
๖. นางสาวสาวิตรี รัตนจันทร์
๗. นายสุวัฒน์ อัครทองกุล
๘. นายยู เจียรยีนงพงค์
๙. นายภูมินทร์ หะรินสุต
๑๐. นายวิสาร ฉันท์เศรษฐ์
๑๑. นายเกตติวิทย์ สิทธิสุนทรวงศ์
๑๒. นายสัมพันธ์ ศิลปนาฏ
๑๓. นายพิเชียร อำนาจวรประเสริฐ
๑๔. นายสุพันธุ์ มงคลสุธี
๑๕. ศาสตราจารย์ฐากร บุญญขันธุ์
๑๖. นางพจมาน ภาชะวัณน์
๑๗. นายธนต์ สุวัธนเมธากุล
๑๘. นายเตชะ บุญยะชัย
๑๙. รองศาสตราจารย์วิศณุ ทรัพย์สมพล
๒๐. นายทวี ปิยะพัฒนา
๒๑. นายพัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์

คณะกรรมการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

๑) นายปราโมทย์ พงษ์ทอง	ประธานคณะกรรมการ
๒) นาวาเอก วิรัตน์ สมจิตร	รองประธานคณะกรรมการ
๓) นายประวิตร ฉัตตะละดา	คณะกรรมการ
๔) นายไชยเจริญ อติแพทย์	คณะกรรมการ
๕) นายชาติชาย สุภักุณิช	คณะกรรมการ
๖) นายบุญทรัพย์ พานิชการ	คณะกรรมการ
๗) นายธำนิทร์ ศรีเบญจรัตน์	คณะกรรมการ
๘) รองศาสตราจารย์ระพีพันธ์ ปิปาณะโส	คณะกรรมการ
๙) รองศาสตราจารย์อภิชาติ โสภางค์	คณะกรรมการ
๑๐) รองศาสตราจารย์กาญจนา เศรษฐนันท์	คณะกรรมการ
๑๑) นายณรงค์ ป้อมหลักทอง	คณะกรรมการ
๑๒) ผู้ช่วยศาสตราจารย์วรรณรัช สันติอมรทัต	คณะกรรมการ
๑๓) ศาสตราจารย์สุชัชวีร์ สุวรรณสวัสดิ์	คณะกรรมการ
๑๔) รองศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์	คณะกรรมการ
๑๕) นายประพัทธ์พงษ์ อุปลา	คณะกรรมการ
๑๖) รองศาสตราจารย์นิกร ศิริวงศ์ไพศาล	คณะกรรมการ
๑๗) นายทรงพนธ์ สายสืบ	เลขานุการคณะกรรมการ

คณะกรรมการระบบกฎหมายโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่ง
(ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการ)

๑) นาวาเอก วิรัตน์ สมจิตร	ประธานคณะกรรมการ
๒) ศาสตราจารย์ฐากร บุญญขันธุ์	รองประธานคณะกรรมการ
๓) รองศาสตราจารย์วิเศษ แสงกาญจนวนิช	คณะกรรมการ
๔) นายประสพ สุทัศน์ ณ อยุธยา	คณะกรรมการ
๕) นาวาเอก สมเจตน์ คงรอด	คณะกรรมการ
๖) นายวิทยา ยาม่วง	คณะกรรมการ
๗) นายวสันต์ ปกรณ์เลิศอุดม	คณะกรรมการ
๘) นายพิเชียร อำนาจวรประเสริฐ	คณะกรรมการ
๙) นายสุพจน์ พิพยพงษ์พัชร	คณะกรรมการ
๑๐) นายเกตติวิทย์ สิทธิสุนทรวงศ์	คณะกรรมการ
๑๑) นายณัฐสพรพรช กริ่งไกร	เลขานุการคณะกรรมการ
๑๒) นายจิรวัดน์ งามวิวัฒน์ธรรม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๓) นายคมสัน โสมณวัตร	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๔) นายสมชาย สุภาพ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๕) นายรัตนศักดิ์ สาวจุ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๖) นายวันชัย รัตนวงษ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๗) นายกิตติโรจน์ ต๊ะรักษ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๘) นายอภิชาติ คำดี	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๙) นายกฤตภาส ศุภกรมงคล	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๐) นายสมตา สุวรรณทิพย์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๑) นายวัฒวุฒิ ศรีบุรินทร์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๒) นายธนภัทร อรรถธานี	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

คณะกรรมการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและการขนส่งทางราง
(ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และบริการ)

๑) นายประเจิด สุขแก้ว	ประธานคณะกรรมการ
๒) นาวาเอก วิรัตน์ สมจิตร	รองประธานคณะกรรมการ
๓) นางสาวสาวิตรี รัตน์จันทร์	คณะกรรมการ
๔) นายพิเชียร อำนาจวรประเสริฐ	คณะกรรมการ
๕) นายพงษ์ศักดิ์ พิบูลศักดิ์	คณะกรรมการ
๖) นายประดิษฐ์ วิธิศุภกร	คณะกรรมการ
๗) นายบุญชัย แสงเพชรงาม	คณะกรรมการ
๘) นายวราวุธ ประทีปะเสน	คณะกรรมการ
๙) ศาสตราจารย์ฐากร บุญญขันธุ์	เลขานุการคณะกรรมการ
๑๐) พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๑) รองศาสตราจารย์วิศณุ ทรัพย์สมพล	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๒) นางสาววัลภา สติรชวาล	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๓) นายรุ่งเดช หลิว	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

คณะกรรมการศึกษาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์
(เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และทางบก)

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| ๑) นายอมฤทธิ์ ปั้นศิริ | รักษาการประธานคณะกรรมการ |
| ๒) นางสาวสาวิตรี รัตนจันทร์ | รองประธานคณะกรรมการ |
| ๓) รองศาสตราจารย์วิศณุ ทรัพย์สมพล | คณะกรรมการ |
| ๔) นายเกตติวิทย์ สิทธิสุนทรวงศ์ | คณะกรรมการ |
| ๕) นายชานนท์ ดวงจินดา | คณะกรรมการ |
| ๖) นายสมชาย วิกิจไพศาล | คณะกรรมการ |
| ๗) นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์ | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๘) นายภานุมาศ ศรีสุข | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |

**คณะกรรมการอำนวยการอำนวยความสะดวกเขตเศรษฐกิจพิเศษ การค้าชายแดน
และการค้าข้ามแดน**

- | | |
|----------------------------------|---------------------|
| ๑) นายไพรัช บุรุษชัยศรี | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒) นายนิยม ไวยรัชพานิช | รองประธานคณะกรรมการ |
| ๓) นางสุستی พลสารมย์ | คณะกรรมการ |
| ๔) นายพัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์ | คณะกรรมการ |
| ๕) ศาสตราจารย์ ฐากร บุญญขันธุ์ | คณะกรรมการ |
| ๖) นายปณิธาน ปวโรฬารวิทยา | คณะกรรมการ |
| ๗) นายอภิสิทธิ์ ชลสาคร | คณะกรรมการ |
| ๘) นายวรวิษณุ จาติกวณิช | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๙) รองศาสตราจารย์วันชัย รัตนวงษ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๐) นางสาววัลภา สถิตขวาล | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑) นายพีเชียร อำนาจประเสริฐ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |

คณะกรรมการศึกษาด้านการคมนาคมและขนส่งเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

๑) นายจรัส สุทธิกุลบุตร	ประธานคณะกรรมการ
๒) นายกฤตภาส ศุภกรมงคล	รองประธานคณะกรรมการ
๓) นายณัฐสพรราช กริ่งไกร	คณะกรรมการ
๔) นายสุพจน์ พิทยพงษ์พัชร	คณะกรรมการ
๕) นายสวัสดี ดีป้อง	คณะกรรมการ
๖) นายอัครพงศ์ นิธยานนท์	คณะกรรมการ
๗) นายพงษ์เทพ อีรารัตน์ตระกูล	คณะกรรมการ
๘) นายจิรวุฒิ งามวิวัฒน์ธรรม	คณะกรรมการ
๙) นายกิตติโรจน์ ต๊ะรักษ์	เลขาธิการคณะกรรมการ
๑๐) ศาสตราจารย์ฐากร บุญยขันธุ์	ผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการ
๑๑) นายชเยส ขจรบุญถาวร	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๒) นายเฉลียว ลาบรรเทา	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๓) นายประสพ สุทัศน์ ณ อยุธยา	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๔) นายอดิศร เรือลม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๕) นางฤทัยภัทร พิมลศรี	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๖) นายนครินทร์ ชยแก้ว	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๗) นางสาวนุจรินทร์ นิลมณี	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๘) นายธนัท สุวัจน์เมธากุล	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๙) รองศาสตราจารย์วิเศษ แสงกาญจนวนิช	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๐) นายจตุลศักดิ์ เปี่ยมทอง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๑) นายปรีชาลักษณ์ ศิริโกคานุสรณ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๒) รองศาสตราจารย์วันชัย รัตนวงษ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๓) นางแสงระวี วาจาอุท	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๔) นายสมตา สุวรรณทิพย์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๕) นายคงวุฒิ ไพบูลย์ศิลป์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๖) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ศุภากร รัชพงศ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๗) ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิโรจน์ ลิ้มไขแสง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๘) นายธีรวัฒน์ แสงใหญ่	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒๙) นายฐิติพงศ์ นันทาภิวัฒน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๓๐) นายจักรกฤษ จันทน์หอมไกล	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๓๑) นายอภิชาติ คำดี	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

คณะกรรมการจัดทำรายงานแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

- | | |
|---|---------------------------|
| ๑) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประดิษฐ์ วิธิศุภกร | ที่ปรึกษาประธานคณะกรรมการ |
| ๒) นายทรงพจน์ สายสืบ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๓) นายปราโมทย์ พงษ์ทอง | รองประธานคณะกรรมการ |
| ๔) นาวาเอก วิรัตน์ สมจิตร | รองประธานคณะกรรมการ |
| ๕) นายธานินทร์ ศรีเบญจรัตน์ | คณะกรรมการ |
| ๖) นางสาวชุติมาพร หมอนใหญ่ | คณะกรรมการ |

