

รายงาน

ของ

คณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ด้านเศรษฐกิจ

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

เรื่อง

“แผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์”

๑๐/๑๓/สปช.

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

ด่วนที่สุด

(สำเนา)

ที่ (สปท) ๒๕๕๓ / ๒๕๕๓

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ถนนอุทองใน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๓

เรื่อง รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

กราบเรียน ประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานของคณะกรรมการดังกล่าวข้างต้น จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ ๙/๒๕๕๓ วันอังคารที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ นั้น ซึ่งกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

๑. นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์	ประธานกรรมการ
๒. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์	รองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. นายคณิสสร นาวานุเคราะห์	รองประธานกรรมการ คนที่สอง
๔. นายทวีศักดิ์ กอนันต์กุล	รองประธานกรรมการ คนที่สาม
๕. พลเอก วิชิต ยาทิพย์	ที่ปรึกษากรรมการ
๖. นายปิติพงศ์ พึ่งบุญ ณ อยุธยา	ที่ปรึกษากรรมการ
๗. นายมนู เลียวไพโรจน์	ที่ปรึกษากรรมการ
๘. นายสันตศักดิ์ จรุง งามพิเชษฐ์	ที่ปรึกษากรรมการ
๙. นายสมชัย ฤชุพันธุ์	โฆษกกรรมการ
๑๐. นายกฤษฎา จีนะวิจารณ์	ผู้ช่วยโฆษกกรรมการ
๑๑. นายกลินท์ สารสิน	กรรมการ
๑๒. นายเฉลิมศักดิ์ ออบสุวรรณ	กรรมการ
๑๓. นายชูชาติ อินสว่าง	กรรมการ
๑๔. นายชูศักดิ์ เกวี	กรรมการ
๑๕. นายดุสิต สีสกุลพันธุ์	กรรมการ
๑๖. พันเอก อนุศักดิ์ มิตรภานนท์	กรรมการ
๑๗. นายธนศพล ธนบุญวัฒน์	กรรมการ
๑๘. นายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ	กรรมการ
๑๙. นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์	กรรมการ
๒๐. นายสุวัฒน์ จิราพันธุ์	กรรมการ

- | | |
|-------------------------------|-------------------------|
| ๒๑. นางอรมน ทรัพย์ทวีธรรม | กรรมการ |
| ๒๒. นายกอบศักดิ์ ภูตระกูล | เลขานุการกรรมการ |
| ๒๓. นางปัทมา เจริญวิศิษฐ์สกุล | ผู้ช่วยเลขานุการกรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาศึกษารายงานเรื่อง “แผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์” ตามแผนการปฏิรูปของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ เสร็จแล้ว

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศพิจารณา และหากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเห็นชอบ ขอให้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) สติชัย ลิ้มพงษ์พันธุ์

(นายสติชัย ลิ้มพงษ์พันธุ์)

ประธานกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านเศรษฐกิจ

สำนักกรรมการ ๑

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๒, ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๘๐

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๙

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวทนายวรรณ สุภดิษฐ์)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

นางสาวสุจิตตรา พูนสวัสดิ์/ร่าง
นางจิระชญา ชินะประภา/พิมพ์
นางสาวพิมพ์อาภา พันธุ์ลี/ตรวจ

คำนำ

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.) ตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๑) พุทธศักราช ๒๕๕๘ มาตรา ๓๙ / ๒ เพื่อทำหน้าที่ศึกษาและขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศสืบต่อจากสภาปฏิรูปแห่งชาติ ที่หมดวาระไปตามมาตรา ๓๙/๑ เมื่อเดือนกันยายน พุทธศักราช ๒๕๕๗ คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการ ในคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ได้รับมอบหมายให้ทำการศึกษาและเสนอแนะวาระสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการ รวมถึงการประมวลความรู้ความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิและผู้มีประสบการณ์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศให้สัมฤทธิ์ผล

เอกสารฉบับนี้เป็นประมวลรายงานแผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ด้วยวาระข้อเสนอจัดตั้ง “สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ” ด้วยคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการ ในคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจเล็งเห็นความสำคัญของการปฏิรูปและขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญที่โยงใยกับเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการทุกด้าน ความละเอียดดังระบุในลำดับต่อไปในประมวลรายงานฉบับนี้

คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านเศรษฐกิจ
สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

สารบัญ
รายงานของคณะกรรมการข้าราชการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านเศรษฐกิจ
เรื่อง “แผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์”

	หน้า
๑. แผนการปฏิรูป	๑
๒. วิธีการปฏิรูป	๖
๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป	๘
๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ	๘
๕. หน่วยงานที่รับผิดชอบ	๙
๖. ข้อเสนอแนะ	๙
๗. ภาคผนวก	๑๓

รายงานของคณะกรรมการวิชาการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านเศรษฐกิจ
เรื่อง “แผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์”

๑. แผนการปฏิรูป

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็นในการขับเคลื่อนการปฏิรูป

เป็นที่ทราบกันดีถึงปัญหาของประเทศไทยที่สะสมกันมายาวนานและไม่เคยได้รับการแก้ไขอย่างถูกต้องและเป็นระบบ ด้วยเหตุผลการขาดความเข้าใจถึงต้นเหตุแห่งปัญหา การบริหารที่ไม่มีประสิทธิภาพทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง การเมือง ผลประโยชน์ทับซ้อน ปัญหาเหล่านี้มีจำนวนมากและซ่อนอยู่ในทุกจุด หนึ่งในปัญหามากมายนั้นรวมถึงเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของชาติ ซึ่งทำให้ประเทศไทยอ่อนแอขาดเสถียรภาพ ไม่ได้รับการยอมรับจากองค์กรมาตรฐานนานาชาติ ทำให้ความสามารถในการแข่งขันกับนานาชาติต่ำ และส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทุกๆ ด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัย การเมือง การปกครอง ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดในปัจจุบัน เช่น

๑.๑.๑ การไม่ผ่านมาตรฐานความปลอดภัยของระบบการบิน โดยได้รับคำเตือนจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถเชื่อมโยงเป้าหมายการเดินทางทางอากาศกับอีกหลายประเทศ

๑.๑.๒ สหภาพยุโรป (EU) ยื่นคำขาดให้แก่ปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถส่งออกอาหารทะเลออกสู่ตลาดยุโรปได้

๑.๑.๓ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของไทยอยู่ในอันดับสูงสุด อุบัติเหตุบนท้องถนนในปี ๒๕๕๗ ติดอันดับ ๒ ของโลก ตามรายงานของ Global Status Report on Road Safety ส่วนหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมการใช้ถนนทั้งผู้ขับขี่และผู้สัญจร แต่อีกส่วนหนึ่งคือมาตรฐานการออกแบบเส้นทางสัญจรไม่ได้มาตรฐานสากล

๑.๑.๔ ขาดการพัฒนากระบวนกรมายาวนาน มุ่งเน้นแต่การขยายการพัฒนากระบวนกร แม้รัฐบาลปัจจุบันจะเข้าใจและเร่งพัฒนากระบวนกร แต่ยังคงขาดการสร้างการเชื่อมต่อทุกระบวนกรเข้าด้วยกัน ซึ่งในความเป็นจริงต้องไม่เพียงการเชื่อมระบบขนส่ง ล้อ ราง เรือ ท่อ เครื่องบิน แต่ต้องมีความรู้ความสามารถในการกำหนดจุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ประเทศ (Country-logistics-strategic locations) ในการสร้างศูนย์รวมและชุมทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่างๆ เพื่อเชื่อมต่อให้ทั่วถึงกัน (Connectivity) ไปยังศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC), Inland Container Depot: ICD เขตเศรษฐกิจพิเศษ ด่านการค้าชายแดน ด่านศุลกากรและชุมทาง เพื่อให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) อย่างแท้จริง ทั้งนี้ การกำหนดจุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ประเทศ (Country-logistics-strategic locations) ในการสร้างศูนย์รวมและชุมทางขนส่งสินค้าหลายรูปแบบนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (National Strategic Plan and Policy on Logistics Infrastructure Development)

๑.๑.๕ ขาดความเข้าใจในความสำคัญและความสัมพันธ์ที่แท้จริงระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันประชาชนส่วนใหญ่เข้าใจว่า Logistics เป็นระบบการขนส่งเท่านั้น ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ Logistics ส่วนใหญ่ขาดความเข้าใจอย่างถ่องแท้ของระบบโลจิสติกส์ซึ่งไม่เพียงแต่มีผลต่อทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น แต่รวมไปถึงความมั่นคงปลอดภัยของประเทศด้วย เช่น ไม่มีมาตรการรองรับเมื่อสายเคเบิลใยแก้วใต้น้ำถูกทำลาย ท่อส่งน้ำมันถูกทำลาย การขนส่งสินค้าและการสื่อสารถูกควบคุมและตัดขาด ขาดมาตรการและแผนฉุกเฉินสำรองเพื่อเหตุผลด้านความมั่นคงและส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจและสวัสดิภาพของประชาชนทั้งประเทศ

๑.๑.๖ ธุรกิจโลจิสติกส์ของต่างชาติได้รุกไล่เข้าสู่ประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงธุรกิจ e-commerce อย่างต่อเนื่อง โดยภาครัฐยังไม่มีมาตรการรองรับผลกระทบใด ๆ การรุกเข้ามาของธุรกิจโลจิสติกส์ต่างชาติส่งผลกระทบต่อระบบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนไทย ทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการของไทย และจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยในที่สุด

เหตุผลข้างต้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ไม่เพียงทำให้ประเทศไทยสูญเสียมูลค่าการค้าและโอกาสทางเศรษฐกิจ ความสิ้นเปลืองด้านพลังงาน เวลา ทรัพยากรธรรมชาติ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเท่านั้น แต่กระทบถึงความมั่นคงของประเทศด้วย

แม้ตลอดเวลาที่ผ่านมาจะมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยหน่วยงานย่อยของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แต่เป็นการทำแผนจากมุมมองของภาครัฐลงไปยังผู้ใช้งาน ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ประกอบการในลักษณะ One way ทำให้ขาดมุมมองจากอีกด้านของการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งแผนที่กำหนดมาไม่ได้รับการประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีจำนวนมากจากหลายกระทรวง ทบวง กรม ว่าดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลหรือไม่ ทั้งนี้เพราะสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานด้านยุทธศาสตร์ไม่มีอำนาจและบทบาทในการกำกับการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเหล่านั้น เป็นหน่วยงานด้านกำหนดยุทธศาสตร์ (Strategist) ไม่ใช่หน่วยงานควบคุมกำกับ (Regulator) ดังนั้น การจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ ที่มีอำนาจเต็มในการกำหนดยุทธศาสตร์นโยบายและแผนด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ กำกับดูแล นำเสนอแก้ไขพระราชบัญญัติและกฎหมายต่างๆ เพื่อส่งเสริม ประโยชน์ในระบบเศรษฐกิจและการค้า (Trade Facilitation) รวมทั้งติดตามผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานรัฐที่ต้องปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนด สามารถให้คุณและโทษหน่วยงานเหล่านั้นได้ ในการปรับปรุงและพัฒนาองค์กรตนเองเพื่อให้ได้คุณภาพสู่มาตรฐานโลกเท่านั้น จึงจะเป็นยุทธศาสตร์ของชาติในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขัน เป็นประโยชน์ไม่เฉพาะต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมเท่านั้น แต่เป็นประโยชน์ต่อความมั่นคงของประเทศด้วย

ทั้งนี้ เป็นหน้าที่ของรัฐที่ต้องกำหนดแผนยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย แผนงานและส่งเสริมร่วมกับภาคเอกชน สถาบันการศึกษา เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เกิดแรงจูงใจที่จะพัฒนาคุณภาพสู่สากล เพื่อสามารถแข่งขันในระดับโลกได้

๑.๒ ที่มาของปัญหา

๑.๒.๑ ไม่มีหน่วยงานภาครัฐที่มีอำนาจเต็มในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และติดตามประเมินผลงาน ที่สามารถให้ทั้งคุณและโทษต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ สัมพันธ์กับการปฏิบัติงานจริงในการดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและ

ต่างประเทศ เพราะปัจจุบันมีหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวกับด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถึง ๑๖ หน่วยงาน ซึ่งแทนที่จะดีกลับกลายเป็นจุดอ่อนในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ จุดอ่อนดังกล่าวยังส่งผลไปถึงความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ เนื่องจากหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำหนดแผนยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติให้ความสำคัญและเข้าใจเฉพาะด้านเศรษฐกิจเพียงด้านเดียว แต่ไม่ได้คำนึงถึงความมั่นคงของประเทศในด้านอื่นๆ ส่งผลกระทบสู่ความไม่มั่นคงด้านเศรษฐกิจในที่สุด

๑.๒.๒ ประเทศไทยมีการดำเนินงานในระบบโลจิสติกส์ทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องมานานหลายสิบปี เพื่อให้เศรษฐกิจของประเทศขับเคลื่อนไปได้ตามกลไกการพาณิชย์ อุตสาหกรรมและบริการทั้งในและต่างประเทศ แต่พบว่าโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการพัฒนาน้อยมากไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก ส่งผลให้ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI) ซึ่งถูกวัดผลจากธนาคารโลก (World Bank) ล้าหลังไม่สามารถแข่งขันแม้แต่กับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) เช่น ประเทศมาเลเซีย โดย LPI (ซึ่งถูกวัดผลทุก ๒ ปี) เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ประเทศไทยอยู่ลำดับที่ ๓๕ ขณะที่มาเลเซียอยู่ลำดับที่ ๒๕

ในปี ๒๕๕๙ การวัดผล LPI ของประเทศไทยจาก World Bank อยู่ในลำดับที่ ๔๕ ลดลงอีก ๑๐ ลำดับ ภายในเวลา ๒ ปี นับเป็นตัวชี้วัดถึงภาวะเร่งด่วนที่ต้องได้รับการปฏิรูปรองานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้งระบบ

๑.๒.๓ ขาดการสนับสนุน การอำนวยความสะดวก การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่และสถานที่สำคัญต่างๆ ทางเศรษฐกิจ เช่น โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ไม่เชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC) ขาดระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนเกษตรกรรม (Agro Logistics) คลังสินค้า ศูนย์ควบคุมแรงงานต่างชาติเพื่อการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้นักลงทุนขาดความสนใจหรือไม่ให้ความสนใจเท่าที่ควรในการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

๑.๒.๔ ขาดผู้กำกับดูแลและรับผิดชอบการพัฒนากระบวนระบบสารสนเทศที่มีมาตรฐานสากลที่ให้การรองรับและสนับสนุนการปฏิบัติการโลจิสติกส์ ทำให้ขาดข้อมูลที่สำคัญและสมบูรณ์จากภาคเอกชนเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดนโยบาย แผนปฏิบัติเพื่อออกกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ที่จะเอื้อประโยชน์ผู้ประกอบการ

๑.๒.๕ ผู้มีความรู้และความเข้าใจด้านกฎหมายและอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไม่มีอำนาจเต็มหรือไม่มีโอกาสในการเข้าร่วมกำหนด เจรจา เสนอความคิดเห็นในกรอบการเจรจาต่างๆ เช่น ข้อตกลงด้านการขนส่งผ่านแดน การเจรจาข้อตกลงระดับประเทศทวิภาคี เรื่องพิธีการศุลกากร เอกสารทางการค้า อัตราภาษีต่างตอบแทน การลงทุนการค้า ฯลฯ

๑.๒.๖ ผู้มีความรู้และความเข้าใจด้านการเงินและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไม่มีอำนาจเต็มหรือไม่มีโอกาสในการร่วมเจรจาลงทุนด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์กับประเทศทวิภาคี เพื่อพิจารณาว่าส่วนใดสมควรเปิดให้มีการลงทุนและส่วนใดควรสงวนเพื่อประโยชน์ของประเทศ

๑.๓ ความหมาย

๑.๓.๑ โลจิสติกส์ (Logistics) หมายถึง กระบวนการในการวางแผนดำเนินการ และควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการไหลการจัดเก็บ วัตถุประสงค์ สินค้าคงคลังในกระบวนการสินค้าสำเร็จรูป

และสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค (ที่มา : โดย ราชบัณฑิตยสถาน)

๑.๓.๒ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ถนน ระบบประปา ระบบน้ำทิ้ง ระบบไฟฟ้า และระบบสื่อสาร โดยในหลายครั้งโครงสร้างพื้นฐานถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองอุตสาหกรรมเพื่อผลิตสินค้าหรือบริการ (ที่มา : โดย ราชบัณฑิตยสถาน)

๑.๓.๓ สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ เป็นสำนักงานระดับชาติหน่วยเดียวที่มีอำนาจเต็มด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รายงานตรงต่อนายกรัฐมนตรี กรรมการประกอบด้วยภาครัฐร้อยละ ๖๐ และผู้ประกอบการภาคเอกชนร้อยละ ๔๐ เพื่อให้ภาครัฐได้ทราบความต้องการและข้อมูลในการทำงานที่แท้จริง รวมทั้งเกิดความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนตามแนวนโยบาย “ประชารัฐ”

๑.๔ อำนาจหน้าที่

๑.๔.๑ กำหนดแผนยุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (National Strategic Plan and Policy on Logistics Infrastructure Development) ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยเน้นทั้งด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง และความปลอดภัยของประเทศ รวมถึงมาตรฐานด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อเสนอต่อรัฐบาล

๑.๔.๒ สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ มีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ และคณะทำงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติมอบหมาย

๑.๔.๓ สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ มีอำนาจในการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการและคณะทำงาน โดยให้เป็นไปตามตัวชี้วัดที่สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติกำหนดไว้ โดยมีกรอบบทบาท อำนาจหน้าที่ตามที่กำหนด

๑.๔.๔ กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน มาตรฐานความปลอดภัย และการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เกี่ยวกับโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ ติดตาม ควบคุม กำกับ ดูแล เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลพร้อมกับเรียกดูเอกสาร และตรวจสอบการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ นโยบาย และกฎหมาย รวมทั้งประเมินผลการปฏิบัติงานและปรับปรุงให้เป็นไปตามเป้าหมายของแผนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติที่กำหนดไว้

๑.๔.๕ เป็นหน่วยงานกำหนด มาตรฐาน ความต้องการ การพัฒนาและติดตามระบบสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อให้หน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความถูกต้อง สมบูรณ์ของฐานข้อมูลและใช้ข้อมูลในทางวิจัย และวางแผน

๑.๔.๖ เป็นผู้ให้และจัดการ ดูแล เปิดเผยข้อมูลกลาง (Open Data) ในอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ต่อหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการ เพื่อประโยชน์ในการวางแผน การลงทุนและงานการต่างประเทศ

๑.๔.๗ วางแผน กำกับดูแลติดตามผลงานเรื่องเกี่ยวกับโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อการเฝ้าระวังเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของประเทศทั้งทางน้ำ ทางถนน ทางราง ทางอากาศ ขนส่งทางท่อ

๑.๔.๘ กำหนดมาตรฐานวิชาชีพของบุคลากรและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ทั้งหมด

๑.๔.๙ รับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งข้อเสนอแนะจากภาครัฐและเอกชน เพื่อนำความเห็นที่เหมาะสมไปปรับปรุงงานในลักษณะ “ประชารัฐสัมพันธ์” (Private Public Relations)

๑.๔.๑๐ เสนอแนะ แก้ไข ปรับปรุง พระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการกำกับดูแลและการปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ผลสัมฤทธิ์ของงาน เช่น

ก. กฎหมายบางฉบับ เช่น พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ และข้อตกลงการขนส่งข้ามแดนขาดความทันสมัย ไม่ทันต่อสภาวะแวดล้อม ณ ปัจจุบัน

ข. กฎหมายบางฉบับขาดความเชื่อมโยงในการบังคับใช้ของกระทรวงต่างๆ และขาดการตีความที่ชัดเจน เช่น พ.ร.บ. ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ และประมวลรัษฎากร เป็นต้น

ค. กฎหมายทางวิชาชีพโลจิสติกส์ยังขาดมาตรฐานและการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ง. กฎหมายด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ ยังขาดการบูรณาการให้ครบทุกมิติในความรับผิดชอบการกำกับดูแล โดยปัจจุบันได้มีการแยกส่วนไปยังกระทรวงต่าง ๆ ควรออกกฎหมายเพื่อมาจัดตั้งองค์กรดูแลด้านความปลอดภัยของโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นบทบาทหน้าที่ของสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ เช่น การดูแลด้านการขนส่งทางน้ำแบบ Coast Guard ทางอากาศ ทางบก และทางท่อเคเบิล โดยหารือและใช้แนวทางและการรองรับจากกองอำนาจการรักษาความมั่นคงภายใน (กอ.รมน.) และหน่วยงานอื่นๆ ของกระทรวงกลาโหมและกองทัพเข้ามาสนับสนุนและร่วมกำหนดแนวทาง

๑.๕ ตัวชี้วัดความสำเร็จในภาพรวมของการขับเคลื่อนการปฏิรูป

๑.๕.๑ รัฐบาลจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือภายใน ๑๒ เดือน นับจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศลงมติรับแผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ฉบับนี้ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดผลสำเร็จต่อเนื่องดังต่อไปนี้

๑.๕.๒ มีสำนักงานที่กำกับและผลักดันให้ดัชนีชี้วัดความสามารถการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI) ตามการประเมินของธนาคารโลก โดยเลื่อนจากลำดับที่ ๔๕ ในปี ๒๕๕๙ ขึ้นมาเป็นลำดับที่ ๓๐ ภายในระยะเวลา ๕ ปี (ปี ๒๕๖๔)

๑.๕.๓ ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเหลือเพียงร้อยละ ๑๓.๐ ภายใน ๓ ปี

๑.๕.๔ มีศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC) พร้อมมีเครือข่าย Internet ทั้งในภาครัฐและเอกชน ในระดับตำบล ๒๐ ศูนย์ ภายใน ๓ ปี

๑.๕.๕ ลดสัดส่วนขนส่งทางถนน น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ภายใน ๑๐ ปี

๑.๕.๖ เพิ่มการขนส่งทางรางจากร้อยละ ๒.๒ เป็น ร้อยละ ๑๐ ภายใน ๕ ปี

๑.๕.๗ เพิ่มการขนส่งทางน้ำจากร้อยละ ๑๗.๔ เป็น ร้อยละ ๒๕ ภายใน ๕ ปี

๒. วิธีขับเคลื่อนการปฏิรูป

เนื่องจากการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรม ด้วยการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติเป็นเรื่องสำคัญ ส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ดังนั้น วิธีขับเคลื่อนการจึงแบ่งเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ (เร่งด่วน)

๒.๑ เพื่อให้ขั้นตอนการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติเป็นขั้นตอนที่ปฏิบัติได้จริงตามระเบียบราชการและมีความต่อเนื่อง เสนอให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ซึ่งมีคำสั่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ ๙๑/๒๕๕๗ โดยมีรองหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ หัวหน้าฝ่ายกิจการพิเศษ เป็นประธานกรรมการ และคณะกรรมการของ กบส. ทำการแต่งตั้ง “**คณะอนุกรรมการเพื่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์**” ซึ่งสามารถดำเนินการได้ทันที ทั้งนี้เพื่อให้คณะอนุกรรมการชุดนี้ทำหน้าที่เสนอรายละเอียด นโยบายและแผนขับเคลื่อนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ให้ กบส. พิจารณา และผลักดันในระหว่างที่สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติอยู่ระหว่างการจัดตั้ง

๒.๒ “**คณะอนุกรรมการเพื่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์**” ประกอบด้วยสัดส่วนร้อยละ ๖๐ มาจากหน่วยงานภาครัฐที่มีภารกิจเกี่ยวกับโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ สัดส่วนร้อยละ ๔๐ มาจากภาคเอกชน โดยในสัดส่วนนี้แบ่งย่อยออกเป็น

๒.๒.๑ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งจากผู้ให้บริการและผู้ให้บริการร้อยละ ๓๐

๒.๒.๒ ผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ร้อยละ ๑๐ คุณสมบัติของคณะอนุกรรมการภาคเอกชนร้อยละ ๔๐ ให้เป็นไปตามดุลยพินิจของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

๒.๓ บทบาทหน้าที่ของคณะอนุกรรมการเพื่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ประกอบด้วย

๒.๓.๑ พัฒนาและผลักดันให้เกิดการจัดตั้ง “**สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ**” ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๑๒ เดือน นับจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศลงมติรับแผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ด้วยการจัดตั้ง “**สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ**”

๒.๓.๒ เสนอแผนเพื่อขับเคลื่อนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) พิจารณาสั่งการต่อไป

๒.๓.๓ เสนอร่าง “**พระราชบัญญัติสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ**” ให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) พิจารณาและเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอวาระต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) เพื่อผลักดันให้เกิดสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อทำการคัดเลือกผู้แทนภาคเอกชนที่จะเข้ามาร่วมเป็นคณะกรรมการในการบริหารสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติที่จะจัดตั้งขึ้นในระยะที่ ๒

๒.๓.๔ ปฏิบัติภารกิจ หน้าที่ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) มอบหมาย

ระยะที่ ๒ (๑๒ เดือนนับจากระยะที่ ๑ เริ่มต้นดำเนินการ)

เมื่อ “คณะอนุกรรมการเพื่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์” ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้ปฏิบัติภารกิจในระยะเร่งด่วนตามกรอบระยะเวลา ๑๒ เดือน (รายละเอียดในข้อ ๒.๓) โดยมีภารกิจสำคัญ คือ การผลักดันให้เกิดการจัดตั้ง “สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ” (ข้อ ๒.๓.๑) ได้สำเร็จแล้ว โครงสร้างหน่วยงาน ภารกิจระยะยาวและถาวรของ “สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ” มีดังต่อไปนี้

๒.๔ โครงสร้าง “สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ”

เสนอให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ทำเรื่องเสนอต่อนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีในการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ รวมทั้งคณะกรรมการและสำนักเลขาธิการของสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ

๒.๔.๑ คัดสรรคณะกรรมการโดยพิจารณาจากบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมจากหน่วยงานของ “ภาครัฐ” ที่รับผิดชอบ และ/หรือที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อเป็นกรรมการสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติในสัดส่วนร้อยละ ๖๐ เช่น

- ๒.๔.๑.๑ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ๒.๔.๑.๒ กระทรวงกลาโหม
- ๒.๔.๑.๓ กระทรวงมหาดไทย
- ๒.๔.๑.๔ สำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- ๒.๔.๑.๕ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม
- ๒.๔.๑.๖ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- ๒.๔.๑.๗ กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- ๒.๔.๑.๘ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี
- ๒.๔.๑.๙ กระทรวงการต่างประเทศ
- ๒.๔.๑.๑๐ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- ๒.๔.๑.๑๑ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ๒.๔.๑.๑๒ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ๒.๔.๑.๑๓ หน่วยงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ

ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เห็นชอบ

๒.๔.๒ คัดสรรคณะกรรมการเพื่อบริหารสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ โดยพิจารณาจากบุคลากรจากหน่วยงานของ “ภาคเอกชน” ที่รับผิดชอบ และ/หรือที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ โดยกำหนดให้มี “สภาโลจิสติกส์” และให้สมาชิกสภาโลจิสติกส์คัดเลือกผู้แทนที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อมาเป็นกรรมการสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติในสัดส่วนร้อยละ ๔๐ ทั้งนี้ ในระหว่างที่ยังไม่ได้จัดตั้ง “สภาโลจิสติกส์” ให้คัดเลือกบุคลากรจากองค์กรภาคเอกชน ทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการโลจิสติกส์

๓. กำหนดเวลาการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ

รัฐบาลจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือภายใน ๑๒ เดือน นับจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศลงมติรับแผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ฉบับนี้และผ่านร่างสู่คณะรัฐมนตรีเพื่อสั่งการต่อไป

ภารกิจ	เดือน												
	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒	
ระยะที่ ๑ กบส. แต่งตั้งอนุกรรมการ	→												
ระยะที่ ๒ ๒.๑ จัดตั้งสำนักงาน โลจิสติกส์และโครงสร้าง พื้นฐานด้านโลจิสติกส์ แห่งชาติ	→												
ระยะที่ ๒ ๒.๒ นำร่างพระราชบัญญัติ “สภาโลจิสติกส์แห่งชาติ” เข้า สู่สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.)	→												

ตารางแสดงกรอบเวลาในการขับเคลื่อนการปฏิรูปโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ

๔.๑ โดยเหตุที่ “สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ” ที่จัดตั้งขึ้นใหม่เกิดจากการควมรวมหน่วยงานด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่กระจัดกระจายและต่างปฏิบัติงานโดยไม่ประสานกันถึง ๑๖ หน่วยงาน ดังระบุในที่มาของปัญหาในบทที่ ๑ ดังนั้น งบประมาณในการบริหารสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ จึงมาจากงบประมาณเดิมที่สำนักงานงบประมาณและกรมบัญชีกลางได้จัดสรรให้ข้าราชการของหน่วยงานนั้นไว้เดิม

๔.๒ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานของ “สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ” ให้โอนย้ายจากหน่วยงานต้นสังกัดเดิม เพื่อเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ยังสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๖๑) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)

๔.๓ งบประมาณต่างๆ ในการพัฒนาการก่อสร้าง และ/หรือการลงทุนยังคงเป็นงบประมาณของแต่ละหน่วยงานเดิมที่ได้จัดทำไว้ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ ฯลฯ สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์จะพิจารณาปรับการใช้งบประมาณให้เป็นไปตาม

แผนยุทธศาสตร์ที่สำนักงานฯ กำหนด โดยสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ จะต้องเสนอแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ให้การใช้งบประมาณของแต่ละ กระทรวง ทบวง กรม ที่เป็นเจ้าของงบประมาณเดิมได้ใช้งบประมาณสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของชาติ เพื่อเสนอขออนุมัติจากรัฐบาล

๕. หน่วยงานรับผิดชอบและบุคลากร

๕.๑ บุคลากรที่เป็นคณะกรรมการสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ แห่งชาติมาจาก “ภาครัฐ” และ “ภาคเอกชน” คัดสรรและแต่งตั้งในข้อ ๒.๔.๑ และ ๒.๔.๒

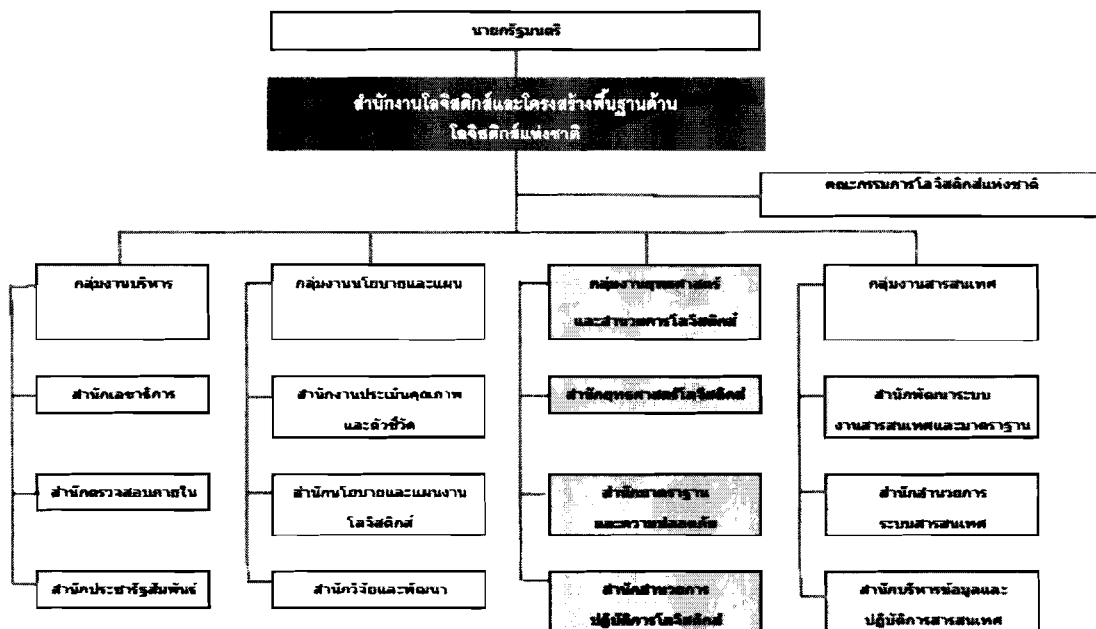
๕.๒ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

๕.๒.๑ ให้หน่วยงานที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ ทำหน้าที่เป็นสำนักเลขาธิการ

๕.๒.๒ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานอื่นๆ ให้โอนย้ายจากหน่วยงานต้นสังกัดที่มีพันธกิจเกี่ยวข้องกับ กับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

๖. ข้อเสนอแนะ

๖.๑ จัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติโดยให้มีอำนาจ หน้าที่ตามข้อที่ ๑.๔ และโครงสร้างองค์กรดังนี้



๖.๒ เสนอให้ปรับปรุงระบบ (Re-engineering) การบริหารงานอันเกี่ยวเนื่องกับงาน โลจิสติกส์ และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เช่น การจัดสรรงบประมาณ ระบบภาษี การบริหารระบบ สารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ เพื่อปรับกระบวนการทำงาน ให้ได้มาตรฐานและกระชับขึ้น

๖.๓ ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติ และกฎหมายที่ปัจจุบันไม่เอื้อในการผลักดัน ให้อุตสาหกรรมและบริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศเจริญเติบโต เช่น ให้มีกฎหมายส่งเสริมพัฒนาธุรกิจ โลจิสติกส์ในผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง (Small and Medium Entrepreneur: SMEs)

๖.๔ พิจารณาการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรแก่ผู้ประกอบการอาชีพทางระบบสารสนเทศ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านสารสนเทศในการรองรับงานโลจิสติกส์และโครงสร้าง พื้นฐานด้านโลจิสติกส์ให้เพียงพอต่อความต้องการของประเทศ

คณะกรรมการฯ จึงขอเสนอรายงานเรื่อง “แผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์” เพื่อให้สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศได้โปรดพิจารณา หากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูป ประเทศเห็นชอบด้วย ขอให้โปรดส่งรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป



(นายกอบศักดิ์ ภูตระกูล)
เลขาธิการคณะกรรมการฯ

รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
เรื่อง “แผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์”

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลาการปฏิรูป	แหล่งที่มาของงบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. หรือร่าง พรบ. (ถ้ามี)
การจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ	ผลักดันให้เป็นวาระแห่งชาติโดยการเสนอเรื่องจาก สปท. ไปยัง ครม.	ระยะที่ ๑ (เร่งด่วน) เสนอให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ทำการแต่งตั้ง “คณะอนุกรรมการเพื่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์”	ระยะที่ ๑ (เร่งด่วน) ดำเนินการได้ทันทีนับจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศลงมติรับแผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ฉบับนี้ และผ่านร่างสู่คณะรัฐมนตรีเพื่อส่งต่อไป	ระยะที่ ๑ (เร่งด่วน) ใช้งบประมาณสำหรับเบี้ยประชุมปกติตามระเบียบของสำนักงบประมาณ	ระยะที่ ๑ (เร่งด่วน) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทย (กบส.)	ระยะที่ ๑ (เร่งด่วน) ไม่มี	จัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ ตามมติ ครม.

เรื่อง	แผนการปฏิรูป	วิธีการปฏิรูป	กำหนดเวลาการปฏิรูป	แหล่งที่มาของงบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอแนะ	ร่าง พรบ. หรือร่าง พรบ. (ถ้ามี)
การจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ		<p>ระยะที่ ๒</p> <p>เสนอให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ทำเรื่องเสนอต่อนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีในการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ</p>	<p>ระยะที่ ๒</p> <p>รัฐบาลจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือภายใน ๑๒ เดือน นับจากสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศลงมติรับแผนการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ฉบับนี้ และผ่านร่างสู่นายกรัฐมนตรีเพื่อส่งต่อไป</p>	<p>ระยะที่ ๒</p> <p>งบประมาณเดิมที่สำนักงานงบประมาณและกรมบัญชีกลางได้จัดสรรให้หน่วยงานที่นำมาควบรวมเป็นสำนักงานใหม่ รวมทั้งข้าราชการของหน่วยงานเดิมที่มาปฏิบัติงานในสำนักงานแห่งใหม่</p>	<p>ระยะที่ ๒</p> <p>คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อสั่งการ</p>	<p>ระยะที่ ๒</p> <p>ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) สำนักงานข้าราชการพลเรือน (กพ.) และสำนักงานงบประมาณศึกษาดำเนินการ</p>	<p>คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เสนอร่าง พ.ร.บ. สภาโลจิสติกส์ พ.ศ. ต่อนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาออกพระราชบัญญัติ “สภาโลจิสติกส์แห่งชาติ” ต่อไป</p>

ภาคผนวก

โครงการที่ ๑ เรื่อง “จัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC)”

โครงการที่ ๒ เรื่อง “การขับเคลื่อนการปฏิรูปการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดน”

โครงการที่ ๓ เรื่อง “การขับเคลื่อนการปฏิรูประบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์”

ด้านเศรษฐกิจ

เรื่อง “จัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC)”

๑. แผนการปฏิรูป

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็นในการขับเคลื่อน

๑.๑.๑ รัฐบาลไม่มีศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC) ซึ่งทำหน้าที่เป็นตลาดกลาง สถานที่คัดเลือก แสดงผลผลิตทางเกษตร ค้าขายและหรือประมวลผลผลิต รวมถึงขาดการคำนึงถึงการพัฒนาเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ณ จุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ ตามภูมิภาคที่มีศักยภาพให้ผสานเชื่อมโยงกัน เพื่อสนับสนุนการกระจายสินค้าตามนโยบาย ๑ ตำบล ๑ ผลิตภัณฑ์ และสนับสนุนผลผลิตของเกษตรกร ผู้ประกอบการ SMEs ในระดับ ตำบล อำเภอ จังหวัด และภูมิภาค เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV

๑.๑.๒ ขาดระบบ Agro-Logistics ที่จะช่วยสนับสนุนการรวบรวมจัดเก็บ กระจายสินค้า หลังการเก็บเกี่ยวและแปรรูปเพื่อจัดส่งเข้าสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและหรือกระจายสินค้าทั่วประเทศ เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการต่างชาติถือโอกาสเข้ามาประกอบธุรกิจโรงคัดแยก (ตั้งล้าง) และขนส่ง ผลผลิตการเกษตร จนเป็นเหตุให้มีอำนาจเหนือตลาดโดยเป็นผู้กำหนดราคาซื้อเสียเอง

๑.๑.๓ เกษตรกร สมาชิกสหกรณ์การเกษตรและสถาบันเกษตรกรขาดประสิทธิภาพและความสามารถในการบริหารควบคุมระบบและวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ค่าขนส่งแพง ลำบากและเกิดความเสียหายต่อสินค้า

๑.๑.๔ เกษตรกร สมาชิกสหกรณ์การเกษตรและสถาบันเกษตรกรขาดความสามารถในการจัดการ ข้อมูลสารสนเทศของสมาชิกสหกรณ์การเกษตรและสถาบันเกษตรกรทำให้ขาดข้อมูลด้านผลผลิตทั้ง ปริมาณ คุณภาพ ข้อมูลที่มีอยู่ในแต่ละพื้นที่ ไม่เชื่อมโยงถึงกัน เป็นผลให้ขาดข้อมูลประกอบการตัดสินใจ

๑.๒ ความหมาย

ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC) เป็นพื้นที่ที่ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานเพื่อจัดเก็บกระจายสินค้าเกษตร พร้อมพื้นที่คัดแยก ปรับเปลี่ยนการบรรจุหีบห่อ (Repacking) เปลี่ยนถ่ายบรรจุทุกสินค้า (Cross-docking) คลังสินค้า ห้องเย็นสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย แปรรูปสินค้าเกษตร ทำหน้าที่เป็นตลาดกลางทางการค้า (Trading Zone) และการค้าแบบ E-Commerce ในการรับสินค้าจากผู้ผลิตมาไว้ที่ศูนย์กระจายสินค้าเกษตรหรือร้านที่เป็นเครือข่ายของศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าที่สามารถจัดแสดงสินค้า (Exhibition Hall) โดยมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับคลังสินค้าและการกระจายสินค้า ประกอบด้วย เทคโนโลยี เช่น Radio Frequency Identification: RFID และ Internet of Things (IOTs) เป็นต้น ระบบสารสนเทศโลจิสติกส์สำหรับศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร ประกอบด้วยระบบย่อย เช่น ระบบการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้าปลีกและส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ ระบบขนส่งสินค้าและส่งมอบสินค้า และระบบบริหารจัดการด้านการเงินและบัญชีรวมงาน เป็นต้น และนำแนวคิดการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน

๑.๓ หน้าที่ความรับผิดชอบ

กำหนดบทบาทหน้าที่ของศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตรระดับท้องถิ่นหรือตำบลเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ เพื่อการบูรณาการความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง โดยมีหน้าที่เป็นทั้งตลาดกลางทั้งในและต่างประเทศ คลังสินค้า สถานีขนถ่ายบรรทุก เชื่อมโยงกับศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าเกษตรอื่น ๆ เป็นสถานที่ค้าขายปัจจัยในการผลิตสินค้าเกษตร ธนาคารปุ๋ย ธนาคารเมล็ดพันธุ์ สถานที่แสดงและค้าขายสินค้า OTOP และการท่องเที่ยว

๑.๔ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๑) มีจำนวนสมาชิก เกษตรกร สมาชิกสหกรณ์และสถาบันเกษตรกรเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี สามารถจำหน่ายผลผลิตของตนเองได้ในราคาที่พึงพอใจ ทำให้เกษตรกรมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและบรรเทาปัญหาสินค้าเสียหายที่มีตามฤดูกาลได้

๒) มีศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าเกษตร พร้อมมีเครือข่าย Internet ในระดับตำบลจำนวน ๒๐ ศูนย์ ภายใน ๓ ปี

๓) มีข้อมูลที่ถูกต้องของผลผลิตแต่ละประเภททั้งในระดับพื้นที่ที่ทำการเพาะปลูก ระดับหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ จังหวัด ภาค ทำให้ทราบปริมาณผลผลิตของสินค้าเกษตรแต่ละประเภททั่วประเทศ ส่งผลให้เกิดการขยายตัวร้อยละ ๕ โดยใช้ระบบสารสนเทศที่มีระบบ รูปแบบ การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

๔) รัฐสามารถใช้ข้อมูลมาทำการวิจัย กำหนดยุทธศาสตร์การกระจายสินค้าและระบบโลจิสติกส์สินค้าของเกษตรกร สมาชิกสหกรณ์และสถาบันเกษตรกร และสามารถสร้างการเชื่อมโยงการกระจายสินค้าเกษตร สินค้าระหว่างเกษตรกร สมาชิกสหกรณ์และสถาบันเกษตรกรระดับประเทศ ยังให้ผลผลิตมวลรวมภาคเกษตรขยายตัวโตขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕

๒. วิธีการปฏิรูป

๒.๑ จัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร

๑) เร่งการจัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agriculture Distribution Center : ADC) ในระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด/ภาค และภูมิภาค ณ จุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่ใกล้จุดรวมและหรือที่มีปริมาณผลผลิตสินค้าเกษตรใกล้สถานีบรรจุและคัดแยกสินค้ากล่องเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot : ICD) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบรรจุหีบห่อของสินค้าเกษตร (Repacking) ในลักษณะคลัสเตอร์ของโซ่อุปสงค์และอุปทาน เชื่อมโยงไปยังชุมทางขนส่งทางอากาศ ทะเล และทางบก (Air Sea Land Intersection) ในรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนภาค SMEs ด้านอุตสาหกรรมและการเกษตร

๒) พัฒนาและขยายบริการศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าเกษตรโดยจัดเก็บและขนส่งสินค้าเกษตรรอบ ๆ พื้นที่ศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าเกษตร ในรูปแบบการขนส่งเที่ยวไปและกลับ (Back Hauling) โดยบริหารการวิ่งรถเที่ยวเปล่าให้น้อยที่สุด แปรรูปสินค้าเกษตร คัดแยกคุณภาพพืชผลผลิตให้ได้ราคายุติธรรม จัดการประกวดราคาหรือประมูลพืชผลผลิต เพื่อให้มีการระบายพืชผลผลิตให้รวดเร็วและมีบริการห้องเย็นสำหรับพืชผลผลิตที่เน่าเสียง่าย ศูนย์จัดแสดงและจัดจำหน่ายสินค้าเกษตรทั้งในและต่างประเทศ เป็นสถานีขนถ่ายบรรทุกสินค้า (Cross-docking) เชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์ทั้งหมด

๓) กำหนดศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าเกษตรระดับภูมิภาค โดยคำนึงถึงจุดยุทธศาสตร์ประเทศ ทางเชื่อมจุดตัดของ East-West Economic Corridor ทางเชื่อมจุดตัดของ North-South Economic Corridor ทางเชื่อมโยงสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศ

๔) กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถพัฒนาได้ด้วยตนเองอย่างอิสระ เช่น การส่งเสริมพัฒนาให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำหน้าที่เป็นศูนย์รับ-ส่ง สินค้าเกษตร และเกษตรอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม สหกรณ์หรือคลังสินค้าสหกรณ์ เพื่อรองรับ สินค้าจากชุมชนอย่างเป็นระบบและเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนส่งเสริมภาคการผลิตให้ลดภาวะต้นทุน และเพิ่ม ช่องทางด้านการท่องเที่ยวเชิงวิถีชุมชน

๕) ปรับเปลี่ยนภาระหน้าที่ บทบาทของสหกรณ์การเกษตร องค์การคลังสินค้า (อคส.) องค์การ ตลาดเพื่อเกษตรกร (อ.ต.ก.) ให้เป็นองค์กรที่มีหน้าที่ในการส่งเสริม สนับสนุนศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้า ในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด ภาค ภูมิภาค

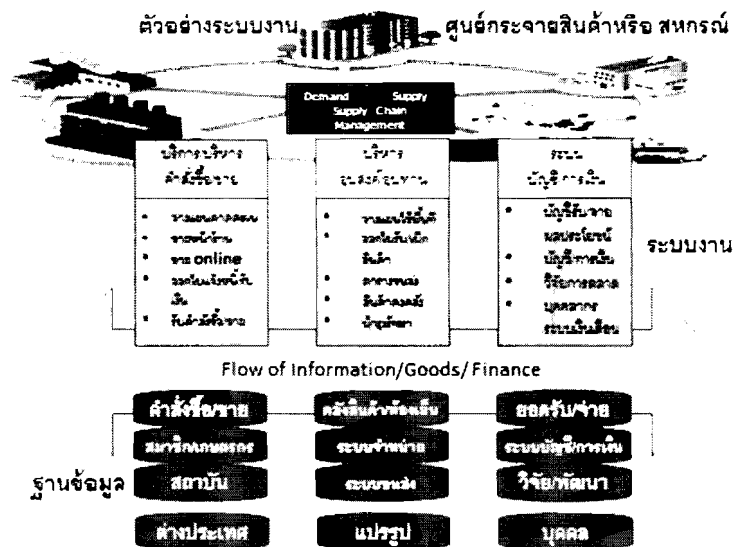
๖) ปรับปรุงระเบียบและข้อบังคับที่ล้าสมัย ซึ่งไม่เอื้ออำนวยต่อการแข่งขันในธุรกิจกับ ชาวต่างชาติ เช่น ระเบียบการจัดจ้างบริษัทหรือหน่วยงานภาคเอกชนในการบริหารจัดการโครงสร้าง พื้นฐานทางโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเกษตรที่ดำเนินการโดยชุมชน หรือกฎระเบียบการบริหารจัดการ สหกรณ์การเกษตรที่ต้องควบคุม โดยกรมส่งเสริมสหกรณ์และกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ กระทรวงเกษตร และสหกรณ์ เป็นต้น ซึ่งระเบียบดังกล่าวไม่ได้เอื้ออำนวยให้ชุมชนหรือสหกรณ์ดำเนินธุรกิจได้อย่าง คล่องตัวต่อแรงกดดันจากการแข่งขันจากนักธุรกิจชาวต่างชาติ

๗) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตรสามารถขาย ผลิตสินค้าผ่านทั้งร้านค้าและออนไลน์ มีระบบศูนย์กระจายสินค้าทำหน้าที่จัดการกระจายสินค้าระหว่าง ร้านค้า และระหว่างภูมิภาค โดยพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านการบริหาร ระบบการบริหารคลังสินค้าแบบ ออนไลน์ ระบบโลจิสติกส์และระบบ Just in Time เพื่อลดภาระการสต็อกสินค้า และลดความเสี่ยงในการ จัดเก็บสินค้า การจัดการด้านการเงินและบัญชี รวมทั้งจัดรูปแบบการประชาสัมพันธ์ การโฆษณา สื่อออนไลน์และการจำหน่ายที่มีประสิทธิภาพ และออกแบบระบบ Front Office ระบบ Middle Office ระบบ Back Office ระบบขายสินค้าหน้าร้าน (POS) ชำระเงินผ่าน Web ระบบจัดการการคืนสินค้า บ้ายดิจิทัลภายในร้าน การส่งเสริมการขาย ระบบศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ (เมื่อมีการส่งออก สินค้า) รายงานที่ช่วยสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารในการวางแผนกลยุทธ์และความเสี่ยง

ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร จัดแบ่งเป็น ๓ ระบบย่อยที่จำเป็นต้องมีใช้ในกระบวนการของศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร ดังตัวอย่างต่อไปนี้

๑. พัฒนาระบบการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้าให้กับทั้งธุรกิจค้าปลีกและค้าส่ง
๒. พัฒนาระบบขนส่งสินค้าและส่งมอบสินค้า
๓. พัฒนาระบบการชำระเงิน ใช้ระบบการตัดบัญชีผ่านทางธนาคาร

การบริหารจัดการระบบ Logistics & Supply Chain อย่างมีประสิทธิภาพ



๑) พัฒนาระบบการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้าให้กับทั้งธุรกิจค้าปลีกและค้าส่ง โดยเน้นการจัดจำหน่ายแบบหลากหลายช่องทาง (Multichannel) ได้แก่ ค้าปลีกและค้าส่ง Online Marketing, Direct Marketing การรับช่วงการจัดจำหน่าย ระบบนายหน้า และการจัดหาสินค้าวัตถุดิบ ตามสัญญาจ้างจากบริษัทเอกชน หน่วยงานภาครัฐ โรงพยาบาล โรงเรียน เป็นต้น ระบบสามารถบริหารคำสั่งซื้อ/ขาย จากสมาชิก เกษตรกร และหรือสถาบัน รวมเรียกว่า “ลูกค้า” และลูกค้าต่างประเทศ ลูกค้าสามารถออกคำสั่งซื้อ/ขายได้จาก PC หรือโทรศัพท์มือถือ โดยเชื่อมระบบงานจากกลุ่ม FinTech AgriTech FoodTech e-Commerce และ Logistics ในกลุ่ม START UP เมื่อพัฒนาระบบงานดังกล่าวสำเร็จ โดยระบบจะต้องสามารถดำเนินการได้ดังนี้

- พิมพ์เอกสารหรือออกไปสั่งซื้อ ใบรับซื้อ ใบแจ้งหนี้ ใบเสร็จรับเงิน การขายหน้าร้านทันที
- การขายแบบ e-Commerce หรือการค้าแบบ Online
- ระบบเชื่อมต่อกับระบบคลังสินค้าเพื่อตรวจสอบสถานะภาพสินค้าและจำนวนเพื่อตัดสินใจยืนยันในบริการหรือรับคำสั่งจองได้ทันที

• ประมวล รวบรวมคำสั่งซื้อ/ขาย ทุกชนิดแต่ละล็อต เป็นรายชั่วโมงหรือรายวัน ส่งต่อให้ระบบบริหารอุปสงค์/อุปทาน เพื่อดำเนินการจัดส่งสินค้าได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว

๒) พัฒนาระบบขนส่งสินค้าและส่งมอบสินค้า เน้นระบบการบริหารคลังสินค้าผ่านระบบออนไลน์ ระบบโลจิสติกส์และระบบ Just in Time เพื่อลดภาระการสต็อกสินค้า การบันทึกสินค้าเข้าร้าน การตัดสินค้า สรุปรายยอดขาย และการเติมสินค้าเข้าร้าน ระบบการคืนสินค้า สามารถจัดระบบการขนส่งและกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และระบบสามารถบริหารจัดการบัญชี การเงิน และการบริหารเงินสด เป็นส่วนสำคัญของทุกธุรกิจ ทำให้ทราบถึงกำไรขาดทุน ทราบรายรับ รายจ่าย และบริหารสภาพคล่องทางการเงิน และสามารถเชื่อมต่อกับ Smart Phone เพื่อรายงานผู้บริหารที่ช่วยสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารในการวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ และบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นแบบ Real Time โดยระบบจะต้องสามารถดำเนินการได้ดังนี้

- วางแผนการตลาด จัดซื้อ/จัดขาย
- จัดการบริหารขนส่งตามคำสั่งซื้อ/ขายของลูกค้า
- จัดการระบบคลังสินค้า เพื่อบริหารสินค้าในรูปแบบ Cross-docking หรือ Direct Shipment

• บริหารจัดการพื้นที่ใช้สอย จัดเก็บสินค้าเข้าคลังตามช่องวาง ห้องเย็น และหรือออกไปเบิกและจัดเก็บสินค้าจากคลังสินค้าเพื่อนำส่งลูกค้าปลายทาง

- จัดเตรียมตารางการกระจาย จำหน่ายสินค้า เส้นทางเดินรถ
- จัดเตรียมขนาดและจำนวนรถขนส่งตามคำสั่งซื้อ/ขาย
- จัดการ ดูแล สินค้าเน่าเสียง่าย เข้าห้องเย็น และการจำหน่ายก่อนอายุจัดเก็บ
- สรุปรายงานสินค้าคงคลังเมื่อสิ้นงวด หรือสิ้นวัน
- การรายงานดูแลพนักงานขับรถ ความประพฤติ การบำรุงรักษาตามระยะเวลา
- การติดตาม รายงาน อุบัติเหตุรถขนส่งและการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

๓) พัฒนาระบบการชำระเงิน ใช้ระบบการตัดบัญชีผ่านทางธนาคารที่ได้รับมอบหมายเพื่อรับชำระเงินจากสหกรณ์และจ่ายเงินให้กับลูกค้าโดยบริหารจัดการผ่านระบบ Online ที่สามารถยืนยันคำสั่งซื้อ ยืนยันการจัดส่งสินค้า และยืนยันการส่งสินค้า โดยระบบจะต้องสามารถดำเนินการได้ดังนี้

- บริหารจัดเก็บเงินและจ่ายเงินแก่สมาชิก ลูกค้า ด้วยความถูกต้องรวดเร็ว
- การลงบันทึกและจัดทำบัญชีตามมาตรฐานสากล
- บัญชีแบ่งผลประโยชน์แก่สมาชิก ลูกค้า
- ทำวิจัยการตลาด ประเมินการผลิตในฤดูกาลต่าง ๆ ปริมาณความต้องการของตลาดในประเทศและต่างประเทศ

- การวิจัยราคาสินค้าแต่ละประเภทตามฤดูกาล
- ระบบเงินเดือนของบุคลากร

๒.๒ แนวทางปฏิรูปศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูปการบริหารจัดการด้านการเกษตรอย่างจริงจัง และสามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้นการจัดตั้งศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าในระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด/ภาค และภูมิภาค จึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการช่วยปฏิรูปด้านการเกษตร รัฐสามารถจัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตรและค้อย ๆ พัฒนาศูนย์ฯ จัดเก็บและกระจายสินค้า โดยมีแนวทางตามลำดับขั้นดังนี้

๑) เร่งรัดการจัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตรในระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด และภูมิภาค โดยพิจารณาคัดเลือกจากสหกรณ์ที่มีความพร้อมและอยู่ในพื้นที่ยุทธศาสตร์พร้อมที่จะพัฒนาและปฏิบัติงานตามความหมาย (ข้อ ๑.๒ ความหมาย) ของศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตรระดับตำบลก่อนโดยกำหนดให้ใช้ระบบงานสารสนเทศเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารงานตามตัวอย่างการใช้งานในระบบสารสนเทศดังกล่าวแล้วเป็นสำคัญ และศูนย์ฯ ควรเติบโตไปตามความสามารถและเป้าหมายที่กำหนด

จากการศึกษาและคณะทำงานปฏิรูปการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ใน คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการ ได้ไปเยี่ยมชมการดำเนินงานของสหกรณ์การเกษตรเพื่อการตลาดลูกค้า ธ.ก.ส. สระแก้ว จำกัด เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งเป็นตัวอย่างสหกรณ์การเกษตรที่มีความพร้อมในการที่จะได้รับการพิจารณาแต่งตั้งและพัฒนาให้เป็นศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร

สหกรณ์การเกษตรเพื่อการตลาดลูกค้า ธ.ก.ส. สระแก้ว ดำเนินธุรกิจรวบรวมผลผลิตจัดเก็บ และกระจายสินค้าเกษตร เช่น ข้าวเปลือก มันสำปะหลัง และแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร เช่น ข้าวสารถุง มันเส้นสะอาด และจำหน่ายปัจจัยการผลิตให้กับเกษตรกร โดยมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรที่ใช้ดำเนินการกิจการของสหกรณ์ดังนี้

- เครื่องชั่งน้ำหนัก เครื่องวัดความชื้นข้าวและเครื่องวัดปริมาณแป้งของมันสำปะหลัง
- พื้นที่จัดเก็บรักษาผลผลิตทางการเกษตร เช่น มันเส้นสะอาด ข้าวเปลือก ข้าวสาร ปัจจัยการผลิต เพื่อรอการส่งมอบให้กับผู้รับซื้อ
- เครื่องสีข้าวที่มีประสิทธิภาพและมีพื้นที่เป็นคลังสินค้ารอจำหน่ายข้าวถุง
- ลานตากพร้อมพื้นที่คัดแยก และเปลี่ยนถ่ายบรรจุทุกสินค้า (Cross-docking)
- พื้นที่ผลิต จัดเก็บรักษาและบรรจุปุ๋ยอินทรีย์เป็นถุง

๒) ในกรณีที่รัฐต้องการที่จัดตั้งศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าในระดับที่มีขนาดใหญ่และซับซ้อนมากกว่าระดับตำบล คณะทำงานปฏิรูปการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ใน คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการเสนอให้รัฐพิจารณาดำเนินการในรูปแบบนโยบายประชารัฐ ให้เอกชนเข้าร่วมโครงการในรูปแบบ Public Private Partnership (PPP) ทุกรูปแบบ เอกชนที่เข้าดำเนินการต้องปฏิบัติงานตามกระบวนการที่กำหนดไว้พร้อมกับลงทุนการพัฒนาาระบบสารสนเทศสำหรับการบริการงานศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าตามรัฐกำหนดไว้เป็นตัวอย่าง

๓) ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน รัฐบาลสามารถพิจารณาเร่งรัดการเจรจากรอบทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วม (Joint Special Economic Zone: JSEZ) โดยมีพื้นที่ใช้สอยร่วมในเขตเศรษฐกิจพิเศษประมาณ ๑๐-๒๐ ตารางกิโลเมตร และในเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมนี้รัฐสามารถจัดตั้งศูนย์จัดเก็บกระจายสินค้าเกษตรขึ้น โดยพิจารณาจากปริมาณพืชผลผลิตและความ

ต้องการของประเทศเพื่อนบ้านเป็นพื้นที่เป้าหมาย ๆ ไป ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนภาค SMEs ด้านอุตสาหกรรม และการเกษตร ระหว่างทั้ง ๒ ประเทศ

๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป

๑๘ เดือน ถึง ๒๔ เดือน

๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ (กรณีที่ต้องใช้งบประมาณ)

๔.๑ ใช้กรอบงบประมาณเดิมของสหกรณ์การเกษตรและหรือองค์การตลาดเพื่อเกษตรกรที่ได้รับ แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นหรือลดลงให้เหมาะสมกับบทบาท อำนาจ หน้าที่ใหม่ และแผนยุทธศาสตร์ประจำปี

๔.๒ ใช้งบการลงทุนภาครัฐและเอกชน Public Private Partnership (PPP)

๕. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

๕.๑ สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ (จัดตั้งใหม่)

๕.๒ กรมส่งเสริมสหกรณ์ องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และองค์การคลังสินค้า

๖. ข้อเสนอแนะ

สถาบันการเงิน เช่น ธ.ก.ส. อาจเป็นหน่วยงานสนับสนุนการลงทุนในการพัฒนาระบบงานสารสนเทศให้ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้านำไปใช้งานโดยดำเนินงาน ดังนี้

๖.๑ เก็บค่าใช้จ่ายเป็นรายการของธุรกรรม

๖.๒ นำระบบงานที่ใช้งานได้เรียบร้อยแล้วไปติดตั้งใช้งานที่ศูนย์ ๆ อื่นที่จัดตั้งขึ้นมาภายหลัง

รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านเศรษฐกิจ
เรื่อง “การขับเคลื่อนการปฏิรูปการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดน”

๑. แผนการปฏิรูป

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็นในการปฏิรูป

ประเทศไทยขาดการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และเน้นรูปแบบการขนส่งทางถนนต่อเนื่องมาโดยตลอดคิดเป็นร้อยละ ๘๒ ของระบบการขนส่งของประเทศ (กระทรวงคมนาคมปี พ.ศ.๒๕๕๔) ปัจจุบันรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงมีแผนและการผลักดันโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งและคมนาคมออกมาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นรถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง การขยายเส้นทางหลวง ทางหลวงชนบท การปรับปรุงพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรืออื่น ๆ ทั่วประเทศ การขยายสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิระยะที่ ๒ การพัฒนาสนามบินนานาชาติดอนเมือง การพัฒนาอาคารผู้โดยสารใหม่ของสนามบินอู่ตะเภา (ของกองทัพเรือ) รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ภายในสนามบินอู่ตะเภา เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการเดินทางด้วยสายการบิน และการขนส่งสินค้าซึ่งจะเปิดทำการเป็นทางการในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ รวมทั้งการพัฒนาปรับปรุงสนามบินอื่น ๆ ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพข.) ยังได้มีมติเห็นชอบแผนระบบรับส่งและโครงสร้างพื้นฐานก๊าซธรรมชาติตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๕๘ เพื่อพัฒนาระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ จึงกล่าวได้ว่าเป็นการยกระดับระบบการขนส่งทุกรูปแบบไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อ ครบทุกระบบการขนส่ง นับเป็นนิมิตหมายอันดีของการพัฒนาระบบการขนส่ง (Transportation System) ที่ถูกต้องของรัฐบาล

อย่างไรก็ดี การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ถูกต้องมิได้หมายถึงเพียงการขนส่งทางน้ำ ทางราง ทางอากาศ ทางท่อครบเท่านั้น แต่ระบบขนส่งทั้งหมดที่กล่าวถึงข้างต้นต้องมีการเชื่อมต่อเข้าด้วยกันแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity) ทั้งด้วยขบวนการทำงานด้านโลจิสติกส์และระบบสารสนเทศที่ครบถ้วนจึงจะทำงานได้โดยสมบูรณ์ ดังนั้น ระบบการขนส่งทั้งหลายที่ได้ลงทุนและกำลังจะลงทุนพัฒนา ยังไม่อาจเรียกได้ว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะไม่ทำให้เกิดการไหล (Flow) ของข้อมูลของสินค้า และการเงิน (Information, Goods and Financial) กิจกรรมและธุรกรรมต่าง ๆ ยังคงติดขัดไม่ไหล ทำให้งบประมาณที่ลงทุนไปไม่สัมฤทธิ์ผลตามที่วางแผนไว้

การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่สมบูรณ์ยังสามารถทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วยการเชื่อมโยงไปยังศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC) ระดับตำบล จังหวัด ภูมิภาค และเชื่อมโยงไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอีกหลายแห่งที่รัฐบาลมีนโยบายตั้งขึ้น เพื่อให้เกิดการไหลของข้อมูล สินค้าและการเงินได้สะดวกทั่วถึง เพิ่มประสิทธิภาพการลงทุน โดยเฉพาะเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ผ่านมา รัฐบาลกำหนดให้มีการสร้างแรงจูงใจให้กับนักลงทุนด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษีผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเท่านั้น (Board of Investment: BOI) แต่การเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ที่มีการเชื่อมโยงอย่างแท้จริงยังไม่เพียงพอ ด้วยเหตุผล

ข้างต้น โอกาสที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจะได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งจากในประเทศไทยและต่างประเทศย่อมเกิดขึ้นได้ยาก

นอกจากนี้ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงแบบไร้รอยต่ออย่างครบถ้วนถูกต้อง จะเป็นการแก้ปัญหาการค้ำอกระบบ การลักลอบผ่านแดนหลีกเลี่ยงการเข้าสู่ระบบภาษีได้ด้วย ซึ่งเป็นเรื่องที่รัฐต้องให้ความสนใจรวมถึงความมั่นคง ความปลอดภัย การเคลื่อนย้ายแรงงานที่ยังขาดการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ อันจะนำไปสู่ปัญหาความมั่นคงของประเทศ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เป็น Logistics Hub ของอาเซียน

๑.๒ ที่มาของปัญหา

๑.๒.๑ หน่วยงานภาครัฐที่กำหนดยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศขาดความเข้าใจในความหมายของ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” (Multimodal Transportation) อย่างแท้จริง โดยที่ผ่านมาเป็นเพียงการพัฒนาเฉพาะระบบขนส่งที่ละส่วน (Single and Separated Transportation Development) ซึ่งที่สุดแล้วไม่เชื่อมต่อกันทั้งในแง่กายภาพและขบวนการทำงานในระบบโลจิสติกส์ นอกจากนี้ยังขาดการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรองรับทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษไม่ได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

๑.๒.๒ ไม่มีการเตรียมการพัฒนาระบบสารสนเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับขบวนการทำงานของ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

๑.๒.๓ ขาดหน่วยงานกลางที่มีความรู้และความเข้าใจด้านกฎหมายและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ทำให้ไม่มีอำนาจเต็มหรือไม่มีโอกาสในการเข้าร่วมกำหนดเจรจา เสนอความคิดเห็น เช่น ข้อตกลงด้านการขนส่งผ่านแดน การเจรจาข้อตกลงระดับประเทศ ทวิภาคี เรื่องพิธีการศุลกากร เอกสารทางการค้า อัตราภาษี การลงทุนการค้า ฯลฯ

๑.๒.๔ ผู้มีความรู้และความเข้าใจด้านการเงินและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไม่มีอำนาจเต็มหรือไม่มีโอกาสในการร่วมเจรจาการลงทุนโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์กับประเทศ ทวิภาคี เพื่อพิจารณาว่าส่วนใดสมควรเปิดให้มีการลงทุนและส่วนใดควรสงวนเพื่อประโยชน์ของประเทศ เพื่อให้ประเทศไทยยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันในระดับนานาชาติ

๑.๓ ความหมาย

การใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) อย่างถูกต้องครบถ้วนจะเป็นส่วนสำคัญของโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ให้เพิ่มศักยภาพสูงสุด และเพื่อเพิ่มความมั่นใจให้นักลงทุนในการเพิ่มขีดความสามารถในการประกอบกิจการในเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น ๆ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปสู่ปลายทางสุดท้ายอีกที่หนึ่งไม่ว่าจะเป็นในประเทศหรือหลายประเทศก็ตาม โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ ๒ รูปแบบขึ้นไป ภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียว ซึ่งเป็นคำนิยามที่แท้จริงของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระบบโลจิสติกส์

วัตถุประสงค์ของการใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดระยะเวลาการขนส่งลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการแข่งขันและสินค้ามีความปลอดภัย การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่สมบูรณ์จำเป็นต้องพึ่งพาระบบสารสนเทศเพื่อการติดต่อ เชื่อมโยง และประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลในรายละเอียดของสินค้า ตารางเวลาและรูปแบบการขนส่งต่อเนื่อง

๒. วิธีการปฏิรูป

เนื่องจากการปฏิรูปด้วยการใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษให้มีประสิทธิภาพมีได้หลายลักษณะ ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านกายภาพ สภาพภูมิศาสตร์ ที่ตั้งของเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละภูมิภาคที่แตกต่างกัน ในกรณีนี้เพื่อให้เกิดรูปธรรมที่จับต้องได้ เข้าใจง่าย และสามารถปฏิรูปได้ทันที รายงานการปฏิรูปฉบับนี้ได้เลือกพื้นที่จริงที่จังหวัดเชียงราย เพื่อใช้เป็นต้นแบบการนำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย (อำเภอเชียงของ) ให้เกิดศักยภาพสูงสุด

จากเหตุผลที่นักลงทุนขาดความมั่นใจในโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ไม่รองรับการทำธุรกิจและเพิ่มขีดความสามารถอย่างเพียงพอ ทำให้ไม่มีนักลงทุนไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอเชียงของ แต่กลับปรากฏว่ามีนักลงทุนจำนวนมากที่ไปลงทุนทำธุรกิจที่เขตเศรษฐกิจพิเศษการค้าชายแดนโมฮัน (Mohan) เพราะต้องการใช้เส้นทางเพื่อการส่งออกสินค้าไปสู่อีกโลกภายนอก ประเทศไทยสามารถใช้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอเชียงของนี้เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ เพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงสินค้าจากจีนและลาวออกสู่โลกภายนอก ในขณะที่เดียวกันก็สามารถใช้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของในการเป็นจุดส่งออกสินค้าไทยเข้าสู่ทางตอนใต้ของประเทศจีนและพื้นที่ประเทศลาวเช่นกัน ทั้งนี้ด้วยระยะทางของเขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอเชียงของมีระยะทางห่างจากด่านการค้าชายแดนโมฮัน (Mohan) ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเขตสิบสองปันนาในมณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีนเพียง ๒๔๗ กิโลเมตรผ่านเส้นทาง R๓A (คุนหมิง กงสุ) ที่เชื่อมต่อกับเชียงของ อีกทั้งจังหวัดเชียงรายมีสนามบินนานาชาติอยู่แล้ว เพียงแต่โครงการเชื่อมโยงการบินไปเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลกน้อยกว่าสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ ดังนั้น เพื่อเชื่อมโครงข่ายและลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร วิธีการปฏิรูปด้วยการใช้ **“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”** เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ และการค้าชายแดนจึงมีข้อเสนอให้ดำเนินการดังนี้

๒.๑ กำหนดให้เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของเป็นเขตพื้นที่เพื่อการนำเข้า-ส่งออก การค้าต่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการส่งออกและการค้าไปยังประเทศ สปป.ลาว และพื้นที่ตอนใต้ของประเทศจีน หมายความว่าสินค้าใด ๆ ที่ผลิตในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของและที่นำเข้ามาในเขตฯ นี้จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร และภาษีที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการค้า รวมถึงการได้รับการผ่อนปรนในด้านใบอนุญาตต่าง ๆ ในสินค้าและวัตถุประสงค์บางรายการ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น ทั้งทางด้านราคา เวลา ประสิทธิภาพ ทำให้ธุรกรรมการค้าและสินค้าจำนวนมากจะเกิดขึ้นที่พื้นที่นี้ ซึ่งจะดึงดูดนักลงทุนให้สนใจในการลงทุนเพื่อผลิตและทำธุรกิจการค้าเพิ่มมากขึ้น ในทางกลับกันสินค้านำเข้าจากจีนที่ผ่านด่านนี้ จะได้รับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว ลดต้นทุนและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งใช้เป็นพื้นที่เพื่อการควบคุมด้านความมั่นคง

เพื่อให้การบริหารควบคุมภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเห็นสมควรจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกดังต่อไปนี้ เช่น

- สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal)
- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD)
- สถานีตรวจบรรจุตู้ Container และคลังสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก (Container Freight Station: CFS)

- **“เขตพิธีการศุลกากร (ของประเทศไทย)”** ดำเนินการด้านเอกสารศุลกากรให้เรียบร้อยที่จุดเดียวและในครั้งเดียว

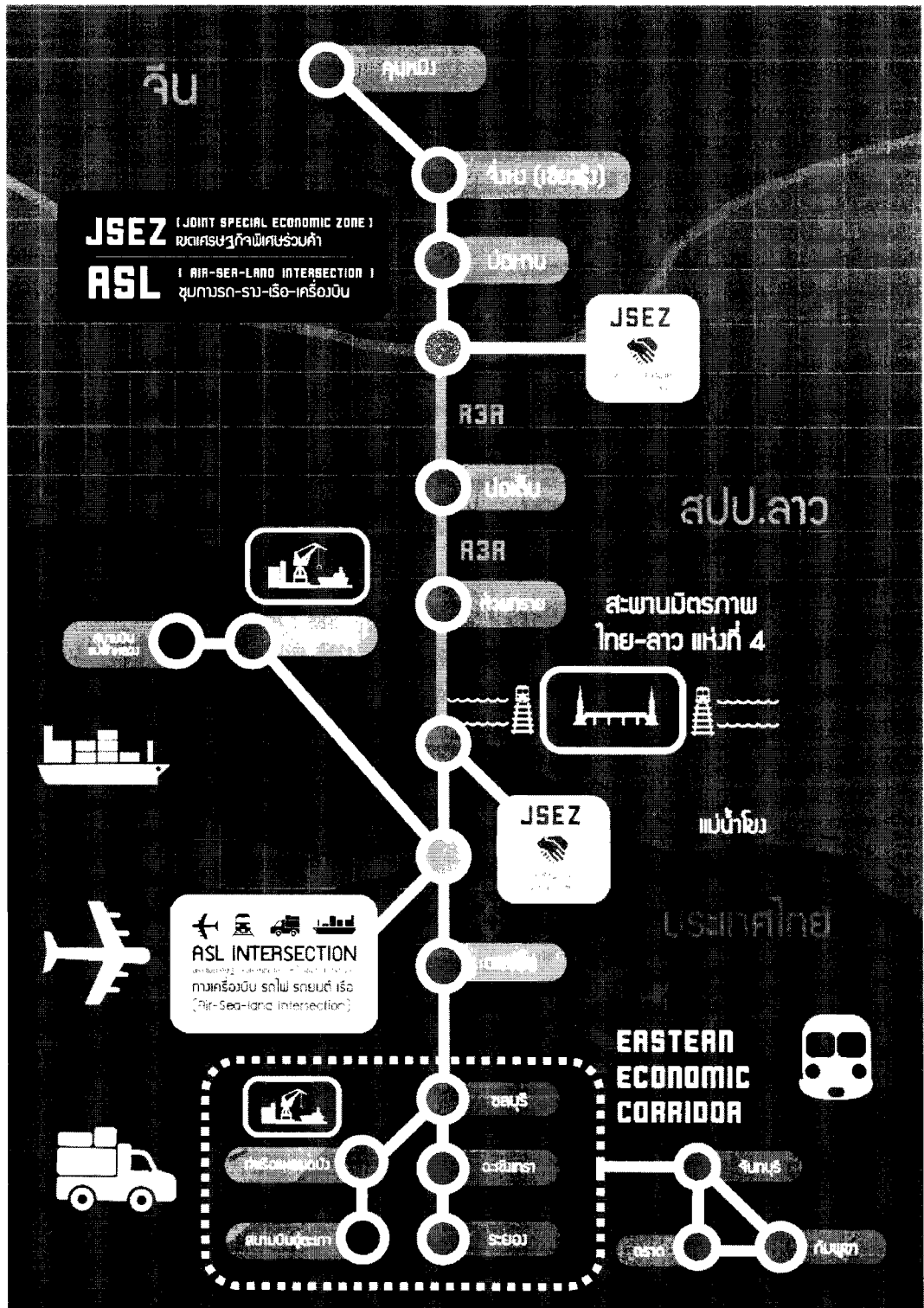
- ที่ทำการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ที่ทำการของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์
- โรงแรม ร้านค้า ภัตตาคารและที่พักอาศัย
- สถานพยาบาล
- ศูนย์ซ่อมบำรุงยานพาหนะด้านโลจิสติกส์
- ร้านค้าปลอดอากร
- คลังสินค้าและห้องเย็น
- อุตสาหกรรมแปรรูป
- การเปลี่ยนถ่ายบรรจุทุกสินค้า (Cross Dock)
- ศูนย์แสดงสินค้า ตลาดกลางการค้า
- การประมวลสินค้าในประเทศและต่างประเทศ
- เทคโนโลยีสารสนเทศ

๒.๒ ปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของมีการเชื่อมโยงกับสนามบินนานาชาติแม่ฟ้าหลวงท่าเรือเชียงแสนด้วยการขนส่งทางถนนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว แต่ด้วยแนวทางที่นำเสนอในข้อ ๒.๑ ซึ่งจะทำให้เกิดปริมาณการผลิต การค้า การลงทุน ดังนั้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดเสนอให้เชื่อมทางรถไฟระหว่างเชียงใหม่ เชียงราย พร้อมกับสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) และศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center: ADC) ณ จุดยุทธศาสตร์ใกล้เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของและใกล้กลุ่มอุตสาหกรรมอันจะเป็นการเชื่อมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดต้นทุน เวลา และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์

๒.๓ การบริหารจัดการ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ต้องมีมาตรฐานโลจิสติกส์ที่ดีที่เป็น Best Practice และต้องมีระบบโทรคมนาคม และระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพสูงของผู้ประกอบการ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง จะต้องจัดให้มีการเชื่อมโยงกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องเชื่อมต่อเข้ากับระบบพิธีการศุลกากร การขนส่งข้ามแดน เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการโลจิสติกส์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอเชียงของ

แนวทางการปฏิรูปข้างต้นเป็นแนวคิดการสร้างชุมทางสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ชุมทางขนถ่ายสินค้าทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ เพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราคาประหยัดและรวดเร็วที่สุด ซึ่งเรียกชุมทางนี้ว่า ชุมทางอากาศ ทะเลและทางบก (Air-Sea-Land Intersection) เปรียบเป็นการสร้างประตูการค้า เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ส่งและรับสินค้า มีหนทางขนส่งสินค้าให้ไปถึงจุดปลายทางในราคาที่ต่ำที่สุด ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และได้รับความถูกต้องในการขนส่งสินค้าและทำธุรกรรมด้านต่าง ๆ

ผลพลอยได้ที่ตามมาคือนักลงทุนที่ขาดความสนใจ และแรงจูงใจในการเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของจะตัดสินใจเข้ามาลงทุนหรือค้าขายได้ง่ายและเร็วขึ้น เพราะมีความมั่นใจในโอกาสทางธุรกิจที่เห็นได้ชัดเจน จับต้องได้ นอกจากนี้ยังจะเกิดธุรกิจต่อเนื่อง เช่น การสร้างโรงแรมที่พัก และสถานบันเทิง และการบริการต่าง ๆ เพื่อรองรับนักลงทุนนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามาจากทั้งในประเทศไทย จีน และลาว



แผนภาพ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษเชิงของ



ลักษณะของชุมทางสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Air-Sea-Land Intersection)

๒.๔ เร่งเจรจาความร่วมมือและสรุปข้อตกลงด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อการขนส่งผ่านแดนกับประเทศทวิภาคี เพื่อร่วมกำหนดพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษร่วม (Joint Special Economic Zone: JSEZ) ที่มีขนาดใหญ่กว้างขวางเพียงพอ (ระหว่าง ๑๐ ถึง ๒๐ ตารางกิโลเมตร) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเจรจาการค้า แสดงสินค้า คลังสินค้าและการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ทั้งนี้ให้เป็นไปตามระเบียบปฏิบัติของข้อตกลงของเศรษฐกิจพิเศษร่วม ข้อตกลงความร่วมมือดังกล่าวไม่ใช้การพัฒนาด้านกายภาพ แต่ถือเป็นส่วนสำคัญของขบวนการด้านโลจิสติกส์ที่จะทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดน

๒.๕ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๒.๕.๑ เกิดความร่วมมือในการจัดตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษร่วม (Joint Special Economic Zone: JSEZ)

๒.๕.๒ มูลค่าการค้าชายแดนและการค้าข้ามแดนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ นับจากปีที่จัดตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษร่วม (Joint Special Economic Zone: JSEZ)

๒.๕.๓ สามารถตรวจสอบ ติดตามแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านที่เข้ามาทำงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ดีขึ้น ส่งผลดีด้านความมั่นคงของประเทศ

๒.๕.๔ สามารถตรวจสอบติดตามยานพาหนะจากต่างประเทศที่ผ่านแดนเข้าสู่ประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๐

๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ (กรณีที่ต้องใช้งบประมาณ)

๔.๑ งบประมาณเพื่อดำเนินการโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงใหม่ของและเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๓ จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้ดำเนินการโดยจัดเตรียมเกณฑ์การคัดเลือกผู้ร่วมลงทุน (Term of Reference TOR) แล้วให้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมประมูลหรือดำเนินการในรูปแบบภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership PPP) เพื่อไม่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากของรัฐ

๔.๒ งบประมาณพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ในเขตเศรษฐกิจจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้เดิมแล้ว

๕. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

๕.๑ สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ (ที่จัดตั้งใหม่)

๕.๒ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๕.๓ คณะกรรมการนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)

๕.๔ กระทรวงการต่างประเทศ

๕.๕ กระทรวงคมนาคม

๕.๖ กระทรวงมหาดไทย

บุคลากรในการปฏิบัติงานมาจากหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เดิมที่มีอยู่แล้ว

๖. ข้อเสนอแนะ

แนวทางการปฏิรูปข้างต้นสามารถนำไปใช้ได้กับทุกเขตเศรษฐกิจพิเศษที่กระจายอยู่ทั่วประเทศไทยตามที่รัฐบาลได้ประกาศไว้ โดยการปรับรูปแบบ (Mode of Transportation) ให้สอดคล้องกับที่มีอยู่แล้ว เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ ๓ จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ ที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระบบราง การขนส่งทางน้ำด้วยท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ถือเป็นกลุ่มจังหวัดที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมีความพร้อมสูงด้านกายภาพ สมควรแก่การผลักดันให้ใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสร้างการเชื่อมโยงด้วยขบวนการทำงานด้านโลจิสติกส์ให้ครบถ้วนอย่างไร้รอยต่อ เพื่อใช้ข้อได้เปรียบต่าง ๆ ที่มีให้เต็มศักยภาพ ในการเชื่อมโยงกับโลกภายนอก เพื่อให้ประเทศไทยเดินหน้าสู่การเป็น Logistics Hub of ASEAN ทั้งนี้ต้องเร่งจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติเพื่อเข้ามาวางแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ในภาพรวมระดับประเทศรวมถึงการวางแผนใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

รายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
ด้านเศรษฐกิจ
เรื่อง “การขับเคลื่อนการปฏิรูประบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้าง
พื้นฐานด้านโลจิสติกส์”

๑. แผนการปฏิรูป

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็นในการปฏิรูป

ผู้ให้บริการภาครัฐ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ส่วนใหญ่ยังไม่ได้ใช้ระบบสารสนเทศ เป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาตนเองอย่างแท้จริง ไม่ว่าการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการเชื่อมโยงข้อมูลในการบริหารจัดการระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงการบริหารจัดการศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้า มีความจำเป็นที่ต้องจัดตั้ง สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ ที่มีอำนาจเต็มในการกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย เพื่อส่งเสริมและประสานงานกับหน่วยงานรัฐและภาคเอกชน ในการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ และติดตามผล การพัฒนาระบบงานสารสนเทศของหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยต้องปฏิบัติงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนด สามารถให้คุณและโทษหน่วยงานเหล่านั้นได้ในเรื่องการพัฒนาและสนับสนุนระบบสารสนเทศและการสื่อสารในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง ปัญหาปัจจุบันของระบบสารสนเทศในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

๑) โครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายระบบสื่อสารโทรคมนาคมมีราคาแพงเกินไป และโอกาสเข้าถึงเครือข่ายไม่ทั่วถึง การทำงานของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องระบบโลจิสติกส์เป็นการทำงานในรูปแบบกระบวนการทำงานปกติ ช่วยตัวเองให้อยู่รอด ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศทุกระดับ

๒) รัฐบาลส่งเสริมผลักดันให้ผู้ประกอบการนำ Best Practices และระบบงานสารสนเทศทางด้านโลจิสติกส์ มาปรับกระบวนการทำงานปัจจุบันให้ดีขึ้นและขาดแรงจูงใจให้มีการพัฒนาต่อยอดการดำเนินงานโลจิสติกส์ในระดับสากล

๓) ไม่มีหน่วยงานกลางของรัฐที่จะกำหนดแผนยุทธศาสตร์พัฒนาหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง Logistics และ Supply Chain คอยกำกับดูแลและให้การสนับสนุนการทำงานของหน่วยต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับ Logistics Performance Index แต่ละเรื่องให้ได้ระดับมาตรฐานพร้อมที่จะก้าวเข้าเป็น Global Logistics และ Global Competitive Suppliers

๔) ไม่มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่รับผิดชอบเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เป็นฐานข้อมูลกลางของประเทศเพื่อใช้ในการวิจัยและพัฒนา

๑.๒ ความหมาย

การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพต้องบูรณาการให้ครอบคลุมในทุกด้านทั้ง ๓ ส่วนคือ

- ๑) การไหลของข้อมูล (Information Flow) เพื่อการวางแผนและเตรียมการ
- ๒) การไหลของสินค้าหรือบริการ (Physical Flow of Goods and Services) เพื่อการส่งมอบที่ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลาและสถานที่

๓) การไหลของการเงิน (Financial Flow) เพื่อผลลัพธ์ของการจัดการโลจิสติกส์

ทั้งนี้ การพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศต้องตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ ระบบสารสนเทศสำหรับสนับสนุนในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าสามารถใช้เป็นต้นแบบในการพัฒนาต่อยอดเพื่อการสนับสนุนไปสู่ Digital Economy ของประเทศต่อไปได้

ลักษณะการใช้งานส่วนใหญ่ในปัจจุบันและการใช้เป็นระบบงานเต็มรูปแบบ

การใช้ระบบสารสนเทศในหน่วยงานรัฐและภาคเอกชนส่วนมาก ยังเป็นการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศแบบพื้นฐานง่าย ๆ (Stand Alone Program) เช่น งานบัญชีทั่วไป ยังไม่ได้ใช้เทคโนโลยีเต็มรูปแบบในลักษณะสนับสนุนการปฏิบัติงานและค้นหาข้อมูลแบบโต้ตอบ (Interactive System) กับฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลสำคัญและเกี่ยวข้องกับงานไม่ว่าระยะทางจะใกล้หรือไกล เพื่อการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องและรวดเร็ว

การปฏิบัติงานในโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เต็มรูปแบบ เสนอให้ใช้เทคโนโลยีเต็มรูปแบบในลักษณะปฏิบัติและค้นหาข้อมูลแบบโต้ตอบ (Interactive System) เพื่อให้สามารถติดต่อกับระบบโลจิสติกส์ระดับสากลได้

ข้อกำหนดพื้นฐานการใช้ระบบสารสนเทศที่สำคัญ

- ระบบออกแบบไว้สำหรับป้อนข้อมูลและสั่งพิมพ์เอกสารหรือค้นหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ในลักษณะโต้ตอบกับระบบงานได้ทันที (Interactive System)
- ระบบออกแบบไว้ให้ป้อนข้อมูล ณ จุดกำเนิดข้อมูลจุดแรกแห่งเดียวและระบบจะเก็บข้อมูลไว้ใช้หรือแบ่งปันกันกับระบบอื่น ๆ ในระบบสารสนเทศเดียวกัน ในการปฏิบัติงานตามกระบวนการจะเป็นเพียงการป้อนข้อมูลเพิ่มบางส่วนตามระบบงาน จะไม่มีการป้อนข้อมูลซ้ำใหม่กันอีก
- ระบบออกแบบไว้ให้มีฐานข้อมูลหลาย ๆ ฐานครบถ้วนมากที่สุด และแต่ละฐานข้อมูลควรออกแบบให้มีช่องระเบียบในฐานข้อมูลแต่ละฐานพร้อมที่ขยายและหรือป้อนข้อมูลเพิ่มเติมเข้าไปภายหลังได้
- ระบบออกแบบไว้รองรับ เชื่อมต่อเครือข่าย ระดับตำบล จังหวัดและต่างประเทศ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างถูกต้องรวดเร็ว การเคลื่อนย้ายสินค้าครบถ้วน ถูกสถานที่และเก็บเงิน รับเงินได้ถูกต้องรวดเร็ว ถือเป็นหัวใจสำคัญ
- ในระยะยาวเมื่อมีข้อมูลเพียงพอ สมบูรณ์ในฐานข้อมูล รัฐสามารถที่จะนำมาวิเคราะห์วิจัยและพัฒนา เพื่อกำกับดูแลและกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนระบบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ระดับชาติได้

๑.๓ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๑) ค่าธรรมเนียมการใช้ High Speed Internet ลดลงร้อยละ ๑๕ ภายในระยะเวลา ๑ ปี จำนวนผู้ใช้บริการเครือข่าย Internet เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ภายในระยะเวลา ๑ ปี และกระจายให้สามารถเข้าถึงได้ทุกตำบลภายใน ๕ ปี

๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการเต็มรูปแบบตามที่ได้กำหนด

๓) ระบบสารสนเทศต้องรองรับและรวบรวมธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เป็นข้อมูลกลาง Open Data สำหรับรัฐใช้เป็นสถิติในการวางแผนกำหนดนโยบาย เพื่อการกำกับดูแลวิจัยและพัฒนาประเทศ รวมทั้งตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ

๔) Logistics Performance Index (LPI) จะถูกปรับดีขึ้นจากลำดับที่ ๔๕ (ปี ๒๐๑๖) เป็นลำดับที่ ๓๕ ในปี ๒๐๑๙ โดยวัดจากอันดับ LPI ของประเทศไทย ตามข้อมูลของธนาคารโลก ซึ่งจะสรุปรายงานทุก ๆ ๒ ปี

๒. วิธีการปฏิรูป

๒.๑ ปฏิรูประบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

การไหลของข้อมูลที่ต้องนับว่าเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรก เป็นที่ยอมรับกันว่าคงไม่สามารถบริหารจัดการ จัดเก็บหรือ ขนส่งสินค้าไปได้ถูกต้อง ถ้าไม่ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องมาก่อน และจะไม่สามารถจัดการชำระหนี้หรือเก็บเงินกันได้ถูกต้องรวดเร็ว ได้โดยไม่มีข้อมูลส่งมาให้จัดการได้เช่นกัน No product flows, No financial settlement until information flows ระบบสารสนเทศและการสื่อสารจึงเป็นเรื่องหลีกเลี่ยงที่จะไม่ใช่ไม่ได้ต่อไปอีกแล้ว และจะคงความสำคัญที่ขาดเสียมิได้ถ้าประเทศไทยต้องการสร้างความสามารถในการแข่งขันในระดับโลก

๒.๑.๑ ควบรวมเครือข่ายโทรคมนาคมชาติ สนับสนุนให้รัฐบาลออกคำสั่งให้หน่วยงานรัฐหลายแห่งที่มีเครือข่ายเป็นของตนเองและนำมาใช้งานเป็นเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของชาติเป็น National Broadband ของประเทศ และให้จัดตั้งองค์กรใหม่รับผิดชอบพิจารณาการเชื่อมต่อ National Broadband ในวง Middle Miles (ชุมสายกลาง) และ Last Miles (สายปลายทาง) ให้เข้าถึงทุกอาคาร บ้านเรือนโดยเร็วและทั่วถึง ทั้งนี้ ต้องไม่ลืมที่พิจารณาสร้างเครือข่าย (LINE LINK) เพิ่มเข้าไปโครงสร้างพื้นฐานถนน (LAND LINK) พร้อม ๆ กันไปทุกโครงการและทุกเขตเศรษฐกิจ เช่น EAST- WEST ECONOMIC CORRIDOR เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ท่าเรือชุมพรเชื่อมต่อท่าเรือระนอง และโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา (โครงการในอนาคตที่ยังไม่มีข้อสรุป) เชื่อมโยงสงขลาให้เกิดเป็น LAND & LINE LINK พร้อมกับเชื่อมต่อ Middle Miles และ Last Miles ทั้งนี้เพื่อเป็นพื้นฐานการใช้ INTERNET ในราคาต่ำและเหมาะสม โดยจัดตั้งหน่วยงานกลางรับผิดชอบการควบรวม บริหารจัดการ ดูแลรักษาและแบ่งผลประโยชน์อย่างยุติธรรม (รายละเอียดสามารถหาได้จากเอกสารวาระพัฒนาที่ ๒ : แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ISBN : ๙๗๘-๖๑๖-๓๙๙-๐๑๒-๙ สิงหาคม ๒๕๕๘) ของสภาพัฒนาการแห่งชาติ

๒.๑.๒ ปรับพันธกิจของหน่วยรัฐและองค์การมหาชนที่สามารถให้บริการสนับสนุนเรื่องโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เช่น สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) สรอ. สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทาง อิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) สพรอ. สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน) ซิป้า ให้การสนับสนุนการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ การพัฒนาระบบงานโลจิสติกส์ กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการกำหนดออกแบบฐานข้อมูล ให้ใช้เครือข่ายข้อมูลและตลอดจนการบำรุงรักษา

๒.๒ ส่งเสริมและปรับกระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาค โดยยึดหลัก Best Practice ให้ได้มาตรฐานคุณภาพ ISO ๙๐๐๐, ISO ๒๘๐๐ Supply Chain Security Standard, และให้ได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers

๒.๓ พัฒนาหน่วยงานรัฐและเอกชน ผู้ประกอบการทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง Logistics และ Supply Chain ส่งเสริมให้มีโครงการที่สำคัญ

๒.๔ พัฒนาส่งเสริมระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดน อย่างบูรณาการควบคู่กับการพัฒนาระบบโทรคมนาคมและระบบสารสนเทศ ณ พื้นที่เดียวกัน ให้เกิดประโยชน์แท้จริงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเน้นโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีต้นทุนต่ำสุดเป็นลำดับแรก คือ น้ำ ราง ท่อ ถนน และอากาศ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๒.๔.๑ กำหนดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ประเทศ เพื่อกำหนดพื้นที่ยุทธศาสตร์ใกล้กลุ่มอุตสาหกรรมรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดน สร้างชุมทางสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ชุมทางขนถ่ายสินค้าทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ เพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราคาประหยัดและรวดเร็วที่สุด ซึ่งเรียกชุมทางนี้ว่า ชุมทางอากาศ ทะเลและบก Air-Sea-Land Intersection. (ASL Int.) เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประตูทางการค้า นอกจากการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว ประเทศไทยจำเป็นต้องเจรจาภาวะเทียบเท่าทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น Logistics Hub of ASEAN แก่ไขกภาวะเทียบเท่าในประเทศเพื่อความสามารถในการแข่งขัน

๒.๔.๒ เร่งเจรจาความร่วมมือและสรุปข้อตกลงด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และโทรคมนาคม เพื่อการขนส่งผ่านแดนกับประเทศทวีปเอเชียเพื่อร่วมกำหนดเขตพื้นที่การค้าเสรี (Free Trading Zone) ทั้งสองฝ่ายที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่กว้างขวางเพียงพอ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเจรจาการค้า แสลงสินค้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้า ห้องเย็นและคลังสินค้าชั่วคราว

๒.๔.๓ จัดเตรียมเครือข่าย Internet ที่มีประสิทธิภาพสูงในเขตเศรษฐกิจพิเศษและจุดเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการติดต่อ เชื่อมโยง และประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลในรายละเอียดของสินค้า ตารางเวลาและรูปแบบการขนส่งต่อเนื่อง (Shipping Document) รองรับระบบงานสารสนเทศ โลจิสติกส์

๒.๕ จัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อกำหนดแผนยุทธศาสตร์และนโยบายขึ้นมาดูแลการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดนเพื่อออกกฎเกณฑ์ และกำกับดูแล มาตรฐานความปลอดภัย และกำกับดูแลมาตรฐานและการพัฒนาระบบสารสนเทศให้เป็นไปตามระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ตามแผนที่กำหนด เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานนานาชาติ

ใช้เทคโนโลยีและระบบงานสารสนเทศช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มผลผลิต รวดเร็ว ถูกต้องและแม่นยำขึ้น ตามตัวอย่างดังต่อไปนี้

๒.๕.๑ ใช้เทคโนโลยี e-Commerce ทำการค้าแบบ Online โดยใช้คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล (Personal Computer: PC) หรือโทรศัพท์มือถือเชื่อมต่อกับระบบงานร่วมกับกลุ่มงาน FinTech AgriTech FoodTech (ในกลุ่ม START UP) ในการทำงานกับระบบ e-Logistics ทั้งระบบ

๒.๕.๒ ใช้เทคโนโลยี วัต ชิ่ง ตวง ผ่านเครื่องมืออัตโนมัติโดย มีการคำนวณเชื่อมโยงข้อมูลโดยตรงเข้าสู่ระบบงานสารสนเทศ สำหรับยอดรับซื้อขายกับยอดบัญชี สมาชิก เกษตรกรและคลังสินค้า สร้างความมั่นใจให้กับสมาชิกและเกษตรกร

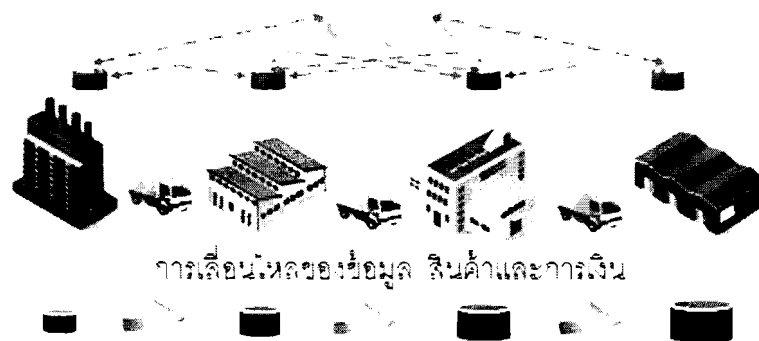
๒.๕.๓ ประยุกต์ใช้อุปกรณ์พิเศษ และหรือเทคโนโลยีพิเศษสำหรับงานบางประเภท เช่น Radio Frequency Identification: RFID Technology แทนและหรือร่วมกับรหัสแท่ง (Barcode) สำหรับงานกำกับ รหัสสินค้า และ Internet of Things: IOT เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการอ่าน บันทึก การเคลื่อนย้ายและกำกับอายุพืชผลและผลผลิตอย่างแม่นยำ และงานบริหารจัดการงานคลังสินค้า อุปกรณ์เครื่องมือการค้นหาตำแหน่งการจัดเก็บสินค้าภายในคลังสินค้า เพื่อความรวดเร็ว แม่นยำ ลดการเน่าเสีย สร้างความมั่นใจให้แก่สมาชิกและเกษตรกร

๒.๕.๔ Internet of Things: IOT ยังเหมาะที่จะประยุกต์ใช้สำหรับการควบคุมการผลิตภายใน และหรือระหว่างโรงงาน การติดต่อสื่อสารระหว่างอุปกรณ์กับอุปกรณ์ และระหว่างเครื่องจักรกับเครื่องจักร เพื่อการควบคุมและเพิ่มผลผลิต

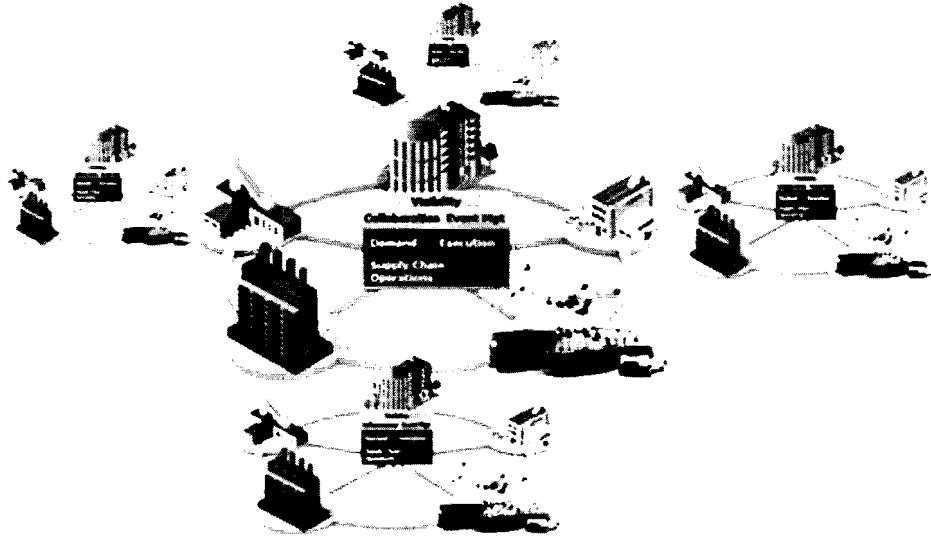
๒.๕.๕ ใช้อุปกรณ์ประตูอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติสำหรับการตรวจคนเข้าเมือง ชนิดรูปถ่ายและเก็บข้อมูลหนังสือเดินทางหรือเอกสาร ลายนิ้วมือและหรือลายเส้นนิ้วนิ้วตา เป็นต้น ทั้งนี้อุปกรณ์เหล่านี้จะเชื่อมต่อเข้ากับฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่กองตรวจคนเข้าเมือง เพื่อการจัดเก็บ ค้นหา ที่แม่นยำและรวดเร็ว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและหรือการตรวจสอบ ควบคุมเพื่อความมั่นคง

๒.๕.๖ ใช้เทคโนโลยี Global Positioning System: GPS) คือระบบบอกตำแหน่ง โดยอาศัยการคำนวณจากความถี่สัญญาณนาฬิกาที่ส่งมาจากดาวเทียมที่โคจรรอบโลกซึ่งทราบตำแหน่ง ทำให้ระบบนี้สามารถบอกตำแหน่ง ณ จุดที่สามารถรับสัญญาณได้ทั่วโลก โดยเครื่องรับสัญญาณจีพีเอส รุ่นใหม่ ๆ จะสามารถคำนวณความเร็วและทิศทางนำมาใช้ร่วมกับโปรแกรมแผนที่ เพื่อใช้ในการนำทางและหรือติดตามรถยนต์บรรทุกได้ ซึ่งปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้เริ่มนำเทคโนโลยีนี้เข้ามาใช้บ้างแล้ว

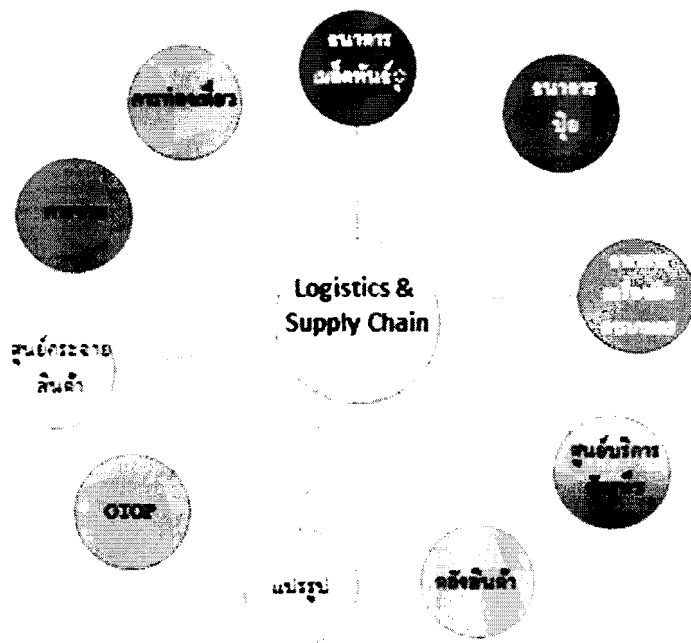
การบริหารจัดการขบวนการโลจิสติกส์ โดยใช้ระบบสารสนเทศ



อนาคตของโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ด้วยข้อกำหนดพื้นฐาน ความสามารถ ของระบบสารสนเทศ
 รัฐสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับนโยบายและหรือโครงการต่างๆ



๓. กำหนดเวลาการปฏิรูป

ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๑

๔. แหล่งที่มาของงบประมาณ (กรณีที่ต้องใช้งบประมาณ)

เนื่องจากผู้รับผิดชอบงานจำเป็นต้องทำการศึกษาวางแผนรายละเอียดการปฏิบัติงาน จึงขอให้ใช้งบประมาณประจำปี เพิ่มหรือลดงบประมาณตามกรอบอำนาจ บทบาท และหน้าที่รับผิดชอบใหม่

๕. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ผู้สนับสนุน

กระทรวงมหาดไทย

กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ

- สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) สรอ.
- สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) สพรอ.
- สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน) ชิป้า

กระทรวงคมนาคม

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบ

สำนักงานโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ (จัดตั้งใหม่)

หน่วยงานผู้ใช้ระบบสารสนเทศโดยตรง เช่น ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้า

๖. ข้อเสนอแนะ

๖.๑ ควรปรับรี้อระบบ (Reengineering) การบริหารงานอันเกี่ยวเนื่องกับงานโลจิสติกส์ เช่น เรื่องการจัดสรรงบประมาณ ระบบภาษี กระบวนการศุลกากร การบริหารงานระบบสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งกฎหมาย เพื่อปรับขบวนการให้ได้มาตรฐานกระชับแล้วเริ่มพัฒนาระบบงานสารสนเทศด้วยความสามารถร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบและหรือจัดหาที่ปรึกษาร่วมพัฒนาในรูปแบบ PPP (Public Private Partnership)

๖.๒ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย เพราะปัจจุบันกฎหมายบางฉบับไม่ได้เอื้อในการผลักดันให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเจริญเติบโต เช่น ยังไม่มีกฎหมายที่จะส่งเสริมพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระดับ SMEs

๖.๓ พิจารณาให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรแก่ผู้ประกอบการวิชาชีพทางระบบสารสนเทศเพื่อพัฒนาบุคลากรทางสารสนเทศให้เพียงพอต่อความต้องการของประเทศ