



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ ๑๐ (ราชบุรี) ส่วนอำนวยการ โทร./โทรสาร ๐-๓๒๒๐-๑๓๙๕
ที่ ทส ๑๖๒๓.๑/๕๕๓๐ วันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

เรื่อง สรุปผลการปฏิบัติราชการของคณะรัฐมนตรีในพื้นที่ภาคกลาง

เรียน ผู้อำนวยการส่วนทุกส่วน
ป่าไม้จังหวัดทุกจังหวัด

สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ ๑๐ (ราชบุรี) ขอส่งสำเนาหนังสือสำนักแผนงานและ
สารสนเทศ ด่วนที่สุด ที่ ทส ๑๖๐๖.๒๒/ว ๓๙๕๕ ลงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง สรุปผลการปฏิบัติ
ราชการของคณะรัฐมนตรีในพื้นที่ภาคกลาง มาเรียนเพื่อทราบและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง และ
รายงานผลให้สำนักฯ ทราบ ภายในวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เพื่อจะได้รายงานให้สำนักแผนงาน
และสารสนเทศดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ สามารถดาวน์โหลดเอกสารได้ที่เว็บไซต์สำนักจัดการทรัพยากร
ป่าไม้ที่ ๑๐ (ราชบุรี) (หัวข้อหนังสือเวียน)

(นายสุชาติ กิถยาวงศา)

ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ ๑๐ (ราชบุรี)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

“ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุน
ในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”

บทนำ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ที่มุ่งเน้นการพัฒนาภายใต้กรอบภารกิจหลัก 3 ภารกิจ และประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ 7 ด้าน ได้แก่ (1) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน ประกอบด้วย (1.1) เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน (1.2) ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน (2) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ประกอบด้วย (2.1) พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ (2.2) พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (2.3) ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และ (3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน ประกอบด้วย (3.1) ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (3.2) พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ จะสิ้นสุดลงในปี 2560 ซึ่งผลการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้ในระดับหนึ่ง ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมปรับตัวดีขึ้น ดังนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีความต่อเนื่อง และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงได้ร่วมกันจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งมีภารกิจในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นไปอย่างบูรณาการและสามารถใช้เป็นกรอบนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยช่วงระหว่างกรรณการร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งจากภาคประชาชน ภาคเอกชน ภาคการศึกษา ในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นทั้งสิ้นจำนวน 8 ครั้ง และได้นำความเห็นต่าง ๆ มาประมวล วิเคราะห์ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์ให้มีความสมบูรณ์ สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และความต้องการของภาคธุรกิจ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับนี้ มีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาค โดยประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน (2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ โดยในขั้นต้นต่อไป สศช. จะร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดสรรงบประมาณในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อไป

1. กรอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) ในวงวิชาการ คำจำกัดความของคำว่า โลจิสติกส์ มีด้วยกันหลายระดับ แต่โดยทั่วไปเป็นคำนิยามในระดับธุรกิจซึ่งเน้นความหมายของคำว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หรือการบริหารการรับส่งและดูแลสินค้าและบริการเป็นสำคัญ โดยคำจำกัดความที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือนิยามของ The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ซึ่งกล่าวว่า *การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้าวัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ* สำหรับคำจำกัดความในระดับมหภาคของคำว่า ระบบโลจิสติกส์ (Macro Logistics System Framework) ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ให้คำนิยามไว้ในลักษณะขององค์ประกอบสำคัญของระบบโลจิสติกส์ในกรอบการพัฒนาของประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers)

สำหรับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เนื่องด้วยบริบทการเปิดเสรีทางการค้าและการกระจายกิจกรรมการผลิตของธุรกิจต่างๆ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค ซึ่งธุรกิจไทยกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ต้องอาศัยความได้เปรียบในการแข่งขันของธุรกิจไม่เพียงมาจากการเพิ่มผลิตภาพภายในบริษัทของตนเอง แต่ยังรวมถึงการสร้างความสัมพันธ์ในรูปแบบความร่วมมือภายในโซ่อุปทานด้วย จึงเป็นที่มาของการขยายขอบเขตความสำคัญของแนวคิดเรื่องการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไปยังการบริหารจัดการโซ่อุปทาน โดย *การบริหารจัดการโซ่อุปทาน หมายถึง การบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือแผนกภายในองค์กรและคู่ค้าที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำส่งสินค้าหรือบริการตามความต้องการของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กรและคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จัดความล่าช้าในการทำธุรกรรมต่างๆ รวมถึงการขจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผลมาจากกระบวนการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยอาจกล่าวได้ว่าเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ป้อนเข้าโรงงานจนถึงปลายน้ำหรือมือผู้บริโภค*

ทั้งนี้ ปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน

ดังนั้น กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยจึงกำหนดให้ครอบคลุมไปถึงการพัฒนาโซ่อุปทานของประเทศทั้งส่วนที่อยู่ภายในประเทศและเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยมีนิยามจากมุมมองของการขับเคลื่อนนโยบาย ดังนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาปัจจัยต่างๆ ทั้งที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ระบบการผลิต การบริการและธุรกิจของภาคเอกชน ข้อกำหนดเชิงองค์กร สถาบัน กฎหมายและระเบียบปฏิบัติ รวมทั้งกระบวนการให้บริการ ส่งเสริมและกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนให้กระบวนการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจาย และการตรวจสอบย้อนกลับของสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ และการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการมีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของลูกค้า สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในที่สุด

จากนิยามข้างต้น การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ได้ยึดกรอบทิศทาง การพัฒนาระยะยาว ระยะกลาง และนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มุ่งไปสู่เป้าหมายร่วมของการพัฒนาประเทศ ดังนี้

1.1 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

1.1.1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เป็นกรอบทิศทางการบริหารประเทศในระยะยาว มีเป้าหมายให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน น้อมนำการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) ด้านความมั่นคง (2) การสร้างความสามารถในการแข่งขัน (3) การพัฒนาเสริมสร้างศักยภาพคน (4) ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม (5) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

1.1.2 แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป้าหมายสำคัญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มุ่งสู่อนาคตของประเทศไทยปี 2579 ให้สัมฤทธิ์ผล โดยยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม สนับสนุนฐานอุตสาหกรรมเดิมและอุตสาหกรรมอนาคตให้เป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ของประเทศ พัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐานสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตการค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนเพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและเป็นประเทศที่พัฒนาภายในปี 2579

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

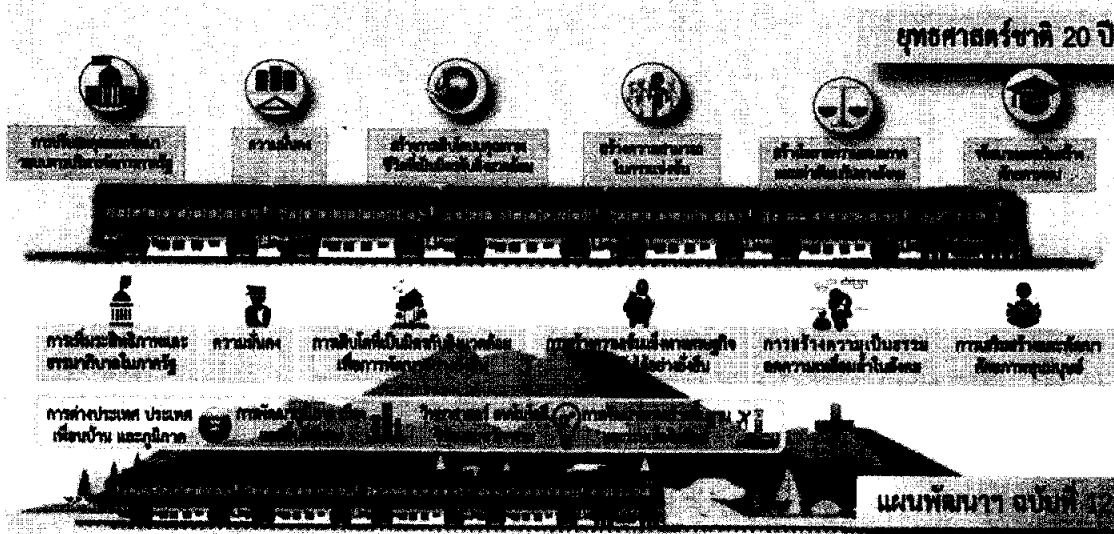
1.2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำขึ้นภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ การพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มี 10 ยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ 6 ยุทธศาสตร์และอีก 4 ยุทธศาสตร์ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์และกลไกสนับสนุน โดยสาระสำคัญการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยกำหนดไว้ใน ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนา

คุณภาพการให้บริการ รองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมการเข้าถึงบริการพื้นฐานและการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อขยายการทำธุรกิจในต่างประเทศ

- 1.2.2 แนวทางบูรณาการและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นอกจากยุทธศาสตร์ที่ 7 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแล้ว ยังมียุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีแนวทางสำคัญเพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนา ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ โดยส่งเสริมแรงงานให้มีความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพที่เป็นไปตามความต้องการของตลาดงาน พัฒนาศูนย์ฝึกอบรมแรงงานที่ได้มาตรฐาน พัฒนาระบบข้อมูลความต้องการและการผลิตกำลังคนที่สามารถนำไปใช้คาดประมาณความต้องการกำลังคนที่สอดคล้องกับทิศทางตลาดงานในอนาคต (2) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ มุ่งเน้นการสร้างเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ (3) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยส่งเสริมการลงทุนในภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งเพื่อส่งเสริมระบบการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน (4) ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม โดยส่งเสริมการลงทุนวิจัยพัฒนากลุ่มเทคโนโลยีที่ประเทศไทยสามารถพัฒนาได้เอง และกลุ่มเทคโนโลยีแห่งอนาคตเพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่พร้อมถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่ผู้ประกอบการเพื่อสนับสนุนการเป็นผู้ประกอบการที่สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ (5) ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยกำหนดแนวทางพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ให้มีศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น พัฒนาระบบการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างเมืองกับพื้นที่โดยรอบ พร้อมพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (6) ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา โดยพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตามกรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและระบบอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่รวดเร็ว เพื่อสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี สู่ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

6-6-4 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี สู่ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12



ที่มา : สศช.

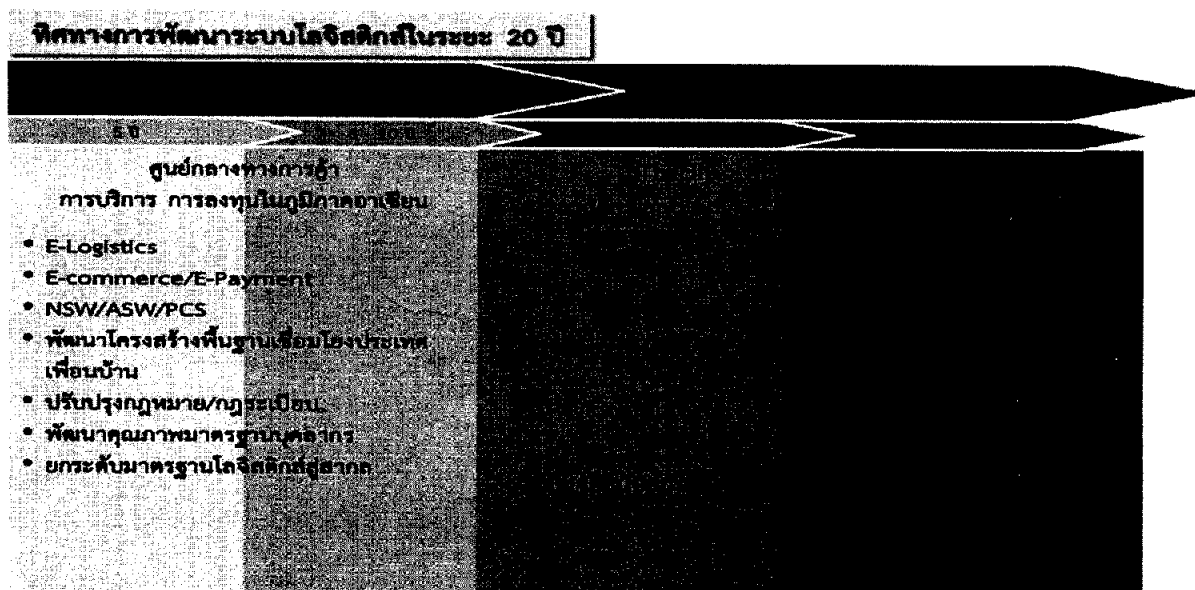
1.3 กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี

1.3.1 ระยะ 20 ปี ทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ กำหนดให้ประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ผลักดันประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมรดกวัฒนธรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมีกรอบทิศทางผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าเป็นศูนย์กลางการค้าที่ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรม

1.3.2 ระยะ 5-10 ปี ผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Logistics) อย่างสมบูรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุนและกิจกรรมโลจิสติกส์ ขจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เกิดความสมดุลในแนวทางการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างและระบบ (Hardware) อาทิ การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ การเงินและศุลกากร ด้านปัจจัยสนับสนุน (Software) อาทิ การปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจการค้าและการลงทุน และด้านบุคลากร (Peopleware) อาทิ การพัฒนาผู้ประกอบการและแรงงานให้มีองค์ความรู้และทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนพัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

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

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี



ที่มา : สศช.

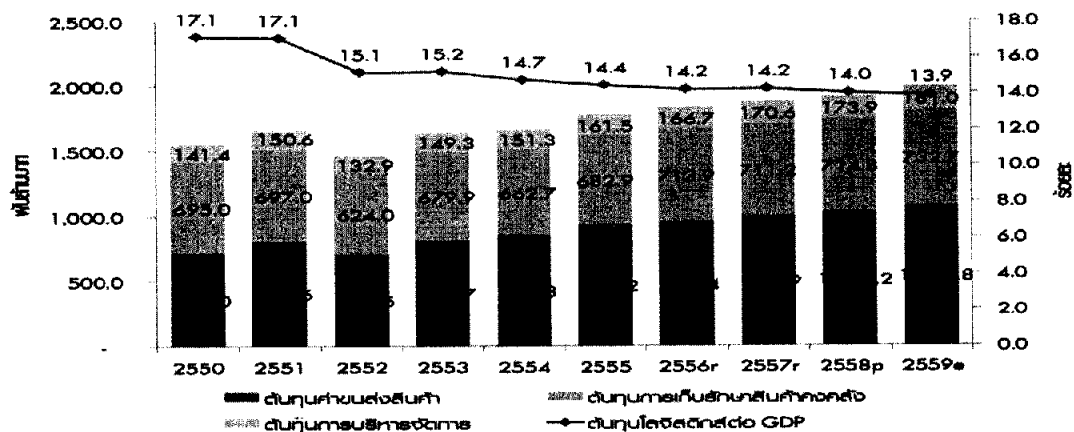
2. ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมา

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

2.1 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม

2.1.1 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมีประสิทธิภาพดีขึ้น ที่ผ่านมานหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมดำเนินการขับเคลื่อนและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับภาคธุรกิจไทยมีความตื่นตัวและให้ความสำคัญของการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 17.1 ต่อ GDP ในปี 2550 เป็นร้อยละ 14.0 ต่อ GDP ในปี 2558 และปี 2559 มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.9 ต่อ GDP ซึ่งประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ร้อยละ 7.5 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการ ร้อยละ 5.1 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ณ ราคาประจำปี ปี 2550 - 2559



ที่มา : สศช.

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาความร่วมมือด้านการบริหารจัดการระดับโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ยังมีการดำเนินการในวงจำกัดและไม่สะท้อนผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมมากนัก

2.1.2 ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย จากข้อมูลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก ปี 2559 พบว่าประเทศไทยอยู่อันดับที่ 45 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ 35 ในปี 2557 ทั้งนี้หากพิจารณาเปรียบเทียบองค์ประกอบของเกณฑ์ชี้วัดทั้ง 6 ตัว พบว่าอันดับลดลงเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะความตรงต่อเวลาของการบริการ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ยกเว้นการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศที่มีลำดับปรับขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อาจมิใช่เครื่องมือเพียงอย่างเดียวสำหรับประเมินประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง เนื่องจากมีข้อจำกัดของวิธีการและการเลือกใช้รูปแบบการจัดเก็บข้อมูลของธนาคารโลกที่เลือกใช้วิธีการสอบถามความพึงพอใจของประเทศคู่ค้าเป็นหลัก ดังนั้นเพื่อลดความเบี่ยงเบนของข้อมูลการสอบถาม จึงจำเป็นต้องใช้ตัวชี้วัดเฉพาะอื่นๆ (Specific tool) ควบคู่ไปด้วย

ตารางเปรียบเทียบดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ระหว่างปี 2555-2559

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

ที่มา : ธนาคารโลก

2.1.3 ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า จากผลการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of doing business) ด้านข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border)¹ ของธนาคารโลก ซึ่งใช้วิธีการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยวัดจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือใน 4 ขั้นตอน ได้แก่ ระยะเวลาดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามแดน ระยะเวลาดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออก และค่าใช้จ่ายที่ใช้ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้า-ส่งออก จากรายงานของธนาคารโลกปี 2560 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 56 จาก 189 ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ 54 ในปี 2559 ทั้งนี้ ผลการวัดอันดับมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องเนื่องจากที่เคยอยู่ในอันดับที่ 10 ในปี 2552 สาเหตุหลักคือ ประเทศอื่นมีแนวทางการพัฒนาระบบราชการและการบูรณาการข้อมูลการนำเข้าส่งออกสินค้าการพัฒนาระบบ NSW อย่างต่อเนื่องและรวดเร็วกว่าประเทศไทย ที่ผ่านมามีแนวโน้มว่าประเทศไทยสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW ได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังไม่เพียงพอ ไม่สามารถลดจำนวนเอกสารและค่าใช้จ่ายอย่างแท้จริง

2.2 การสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน โดยเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานเพื่อสร้างโอกาสและศักยภาพการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน พบว่า

2.2.1 การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตร มีการเร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ภาคการเกษตรมากขึ้น เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สุขอนามัยบริเวณท่าเทียบเรือ การก่อสร้างและปรับปรุงศูนย์เมล็ดพันธุ์ข้าว และการก่อสร้างโกดังเก็บสต็อกยาง เป็นต้น มีการอบรม ส่งเสริม และพัฒนาเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้มีความสามารถในการบริหารจัดการ การตลาด การสร้างเครือข่าย และส่งเสริมการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น Zero Waste การจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ และการใช้พลังงานทดแทน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคเกษตรยังดำเนินการได้จำกัดและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานได้น้อย เกษตรกรส่วนใหญ่ขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะที่เพียงพอสำหรับการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในฟาร์มให้มีประสิทธิภาพ

2.2.2 การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม เน้นการอบรม ส่งเสริม และพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (Logistics in Real Sector) ในอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลาสติก อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทต่างชาติและบริษัทขนาดใหญ่มีการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่มาใช้บริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมากขึ้น อาทิ ระบบ Barcode RFID GPS และ WMS ในขณะที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ขาดโอกาสด้านการพัฒนาองค์ความรู้ ไม่มีระบบการจัดเก็บข้อมูลมาตรฐานเพื่อวางแผน ดำเนินงาน และควบคุมกระบวนการทางธุรกิจ ตั้งแต่การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ การผลิต การขนย้าย การจัดเก็บ การกระจายสินค้า นอกจากนี้ การพัฒนาความร่วมมือระดับโซ่อุปทานตั้งแต่ปลายน้ำถึงต้นน้ำ โดยเฉพาะสาขาบริการที่สำคัญของประเทศ อาทิ การท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ยังดำเนินการในวงจำกัดและไม่สะท้อนผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

¹ ตั้งแต่ปี 2558 ธนาคารโลกได้มีการเปลี่ยนวิธีการประเมินแบบใหม่ (Distance to Frontier) จึงส่งผลให้การจัดลำดับมีการเปลี่ยนแปลงแบบก้าวกระโดด

2.2.3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์บริเวณชายแดน เน้นการพัฒนาเชิงโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก มีการลงทุนพัฒนาและปรับปรุงด้านศุลกากรให้ได้มาตรฐานสากล กำหนดให้มีการแยกจุดตรวจ การผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงบริเวณชายแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม พบว่ายังมีปัญหาติดขัดในขั้นตอนและวิธีการการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออกสินค้าที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรณีสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบเกี่ยวกับการขออนุญาตและการควบคุมการนำเข้าส่งออกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการตรวจคนเข้าเมือง นอกจากนี้ยังขาดแผนแม่บทการพัฒนาการใช้พื้นที่เฉพาะลักษณะ บูรณาการ (Integrated Master Plan) ทั้งด้านการผลิต การค้า การขนส่ง และการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า-ส่งออก (CIQ) และกลไกพิเศษเฉพาะในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนเพื่อรองรับการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาต่างๆ ในลักษณะ Cross Functional Approach

2.3 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

2.3.1 พัฒนาการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ สนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งยังไม่ประสบผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการลงทุนโครงข่ายรถไฟ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง อาทิ การพัฒนารถไฟทางคู่ สถานีเก็บตู้สินค้า (Inland Container Depot : ICD) และระบบการบริหารจัดการรถไฟ ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาของหน่วยงาน โครงการสำคัญ มีความล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในแผนดำเนินงานของโครงการ อาทิ การก่อสร้างท่าเรือสงขลา 2 และการขยายท่าเรือแห่งใหม่ฝั่งอันดามัน การเพิ่มศักยภาพระบบโครงข่ายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ คาดว่าเมื่อโครงการพัฒนาต่างๆ แล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำมีประสิทธิภาพพามากยิ่งขึ้น

2.3.2 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) มีความคืบหน้าอย่างมาก สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างสมบูรณ์ การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง หรือเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW ระหว่าง 36 หน่วยงานแล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการปรับกระบวนการเพื่อลดขั้นตอนและเอกสารให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW โดยเฉพาะการปรับกฎหมายภายในของแต่ละหน่วยงานให้รองรับการทำธุรกรรมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ยังมีข้อจำกัดและเป็นไปอย่างล่าช้า ในภาพรวมผู้ประกอบการยังต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐแต่ละหน่วยงาน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งผลักดันการจัดตั้งหน่วยงานถาวรเพื่อรับผิดชอบการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW เพื่อให้การพัฒนาและขยายการให้บริการระบบ NSW ของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น

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

2.4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

2.4.1 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน พบว่า การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ สถาบันการศึกษาต่างๆ ทั้งในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา มีการผลิตจำนวนนักศึกษาเพิ่มในทุกระดับจำนวนมาก ในภาพรวมพบว่ายังมุ่งเน้นผลิตบุคลากรด้านการบริหารจัดการทั่วไปเกือบทั้งสิ้น ขาดหลักสูตรเฉพาะที่เน้นการผลิตบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิค (Technical Skill) หรือความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน (Advanced Skill) นอกจากนี้ การฝึกอบรมของภาครัฐส่วนมากเน้นการพัฒนาฝีมือแรงงานระดับปฏิบัติการ เช่น คนขับรถบรรทุก คนขับรถยกสินค้า (Fork Lift) บุคลากรคลังสินค้า เป็นต้น สำหรับแรงงานฝีมือด้านโลจิสติกส์ที่ต้องมีทักษะสูงและมีความรู้เฉพาะทาง ยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรบางสาขาเป็นจำนวนมาก อาทิ บุคลากรท่าอากาศยาน บุคลากรท่าเรือ บุคลากรระบบราง บุคลากรคลังสินค้าสมัยใหม่ที่ต้องใช้อุปกรณ์อัตโนมัติและมีความรู้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นสากลในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้พบว่าปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าโดยนำบุคลากรต่างชาติปฏิบัติงานในระดับหัวหน้างาน ผู้บริหารระดับกลางและระดับสูง เป็นจำนวนมาก

2.4.2 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ พบว่า การจัดทำฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ ยังคงอยู่ในรูปแบบเอกเทศ ต่างหน่วยงานต่างดำเนินการและขาดการบูรณาการข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน นอกจากนี้ ข้อมูลบางอย่างที่จำเป็นก็ยังไม่มีการดำเนินการเก็บรวบรวมอย่างเป็นระบบ อาทิ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ข้อมูลต้นทุนค่าใช้จ่ายและประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์แยกตามหมวดการขนส่ง ปริมาณการขนส่งสินค้าไปยังประตูการค้าต่างๆ จากต้นทางสู่ปลายทาง ข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าในลักษณะข้อมูล Geographic Information System (GIS) เพื่อใช้ในการวางแผนต่างๆ

3. บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอกและภายในประเทศ

3.1 บริบทภายนอก

- 3.1.1 การย้ายฐานศูนย์กลางการผลิตการค้าของโลก จากการเปลี่ยนช่องทางเศรษฐกิจมายังประเทศในเอเชียซึ่งยังมีโอกาสขยายตัวของระบบเศรษฐกิจพร้อมกับกำลังซื้อของชนชั้นกลาง การพัฒนาฐานการผลิตใหม่ในอนุภูมิภาคผลักดันให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแห่งใหม่ของภูมิภาคที่ทวาย เกิดโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างระเบียบเศรษฐกิจใหม่และโซุ่ปทานในอนุภูมิภาคซึ่งช่วยเปิดเส้นทางการค้าไปยังตลาดฝั่งตะวันตกของประเทศไทยและอาเซียน ขยายความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต การค้า การลงทุนและการขนส่งตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงานจากกิจกรรมที่ใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนของไทย เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายบริการโลจิสติกส์ในภูมิภาคได้คล่องตัวขึ้น ถือเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเข้าถึงตลาดการค้าใหม่ ซึ่งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงต่อไปจำเป็นต้องปรับทิศทางยุทธศาสตร์ระบบเชื่อมโยงเส้นทางสู่ประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค การบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ดังกล่าว
- 3.1.2 รูปแบบการค้ามีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงสู่การค้าเสรีเฉพาะกลุ่มมากขึ้นและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย เพื่อขยายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ การผลักดันให้เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจรูปแบบใหม่เพื่อสร้างอำนาจต่อรอง อาทิ Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) ซึ่งจะเป็นทั้งโอกาสที่เปิดกว้างขึ้นสำหรับการค้าและการลงทุนในขณะเดียวกัน ส่งผลให้รูปแบบการค้าในระยะต่อไปมีความเป็นเสรีและการแข่งขันเข้มข้นมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรียังก่อให้เกิดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีเพิ่มมากขึ้น เช่น การออกกฎระเบียบ มาตรฐานสินค้าและบริการ มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม และสิทธิมนุษยชน เป็นต้น ซึ่งทำให้ประเทศไทยต้องพัฒนามาตรฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้ง ปรับปรุงกฎระเบียบภายในให้สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ
- 3.1.3 การเปิดเสรีภาคสินค้าและบริการของอาเซียนหลังปี 2558 ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต ทุน แรงงาน อย่างเสรี เป็นโอกาสในการลดข้อจำกัดด้านอุปสงค์ในประเทศซึ่งทำให้ภาคการผลิตสามารถขยายตลาดและพัฒนาตนเองให้มีความเข้มแข็งมากขึ้น โดยเฉพาะการเปิดประเทศของเมียนมาที่จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ด้านตะวันตกเพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลงทุน ซึ่งประเทศไทยสามารถใช้ความได้เปรียบด้านสถานที่ตั้ง ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้เป็นศูนย์กลางทางการค้า การลงทุน การเงิน การบริการและการผลิตภาคอุตสาหกรรม รวมทั้งการแข่งขันของประเทศในภูมิภาคอาเซียนจะสูงขึ้น ทั้งในเรื่องมาตรฐานสินค้าและบริการ สินค้าเกษตรไทยจะแข่งขันยากขึ้นจากแนวโน้มการเริ่มลดภาษีสินค้าของประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม การเคลื่อนย้ายเสรีแรงงานทักษะจะเป็นทั้งโอกาสและอุปสรรค และการที่หลายประเทศมีเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการในอนาคตที่คล้ายคลึงกันไม่ว่าจะเป็น อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม และไทย ทำให้การพัฒนาของแต่ละประเทศต้องคำนึงถึงความได้เปรียบเฉพาะตัวในการวางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์การค้าสินค้าและบริการของตนเอง ซึ่งไทยต้องผลักดันการลงทุนของไทยไปประเทศอาเซียนมากขึ้น

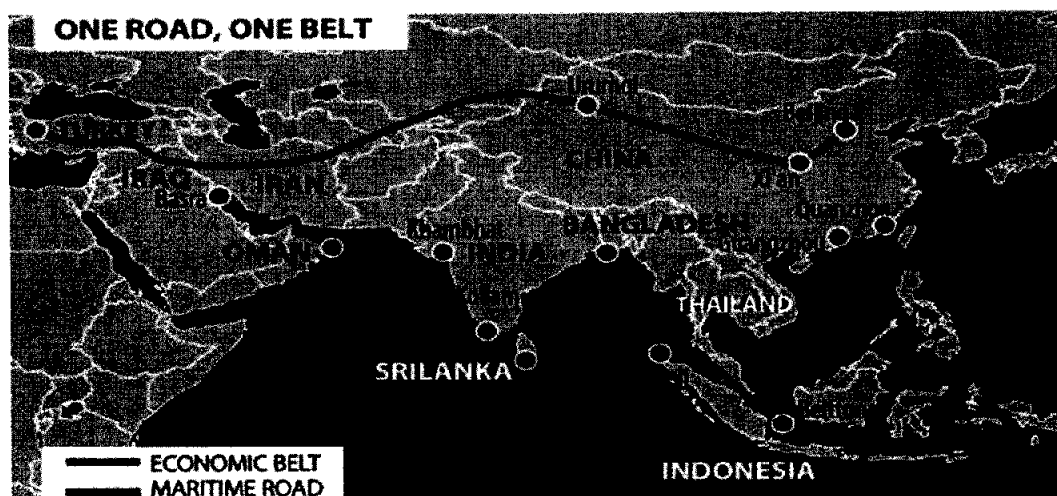
3.1.4 การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการค้าของต่างประเทศ ผลการเปลี่ยนแปลงผู้นำของสหรัฐอเมริกา อาจส่งผลกระทบต่อการค้าและการความร่วมมือเรื่องกรอบการค้าระหว่างประเทศ จากแนวนโยบาย ที่มุ่งเน้นเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาเป็นหลักและให้ความสำคัญกับการเพิ่มอุปสงค์ภายในประเทศ รวมทั้งการปกป้องการค้าของสหรัฐฯ เช่น การเคลื่อนย้ายเงินลงทุนในประเทศต่างๆ และมาตรการ การตั้งกำแพงภาษีต่อสินค้านำเข้า เป็นต้น ซึ่งหากเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยอย่าง สหรัฐฯ หรือจีนชะลอตัวลงอาจส่งผลกระทบกับการค้าโลกโดยรวมที่อาจหดตัว และหากนโยบาย การค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ทวีความรุนแรงจนเป็นสงครามการค้าจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะการส่งออกไทยที่กำลังฟื้นตัวอาจสูญเสียแรงส่ง นอกจากนี้เศรษฐกิจประเทศไทยอาจ ได้รับผลกระทบทางอ้อมจากการสั่นคลอนของสหภาพยุโรป หลังจากการถอนตัวของอังกฤษจาก สหภาพยุโรป (Brexit) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของภูมิ รัฐศาสตร์โลกและก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงฐานการผลิตและห่วงโซ่อุปทานของเศรษฐกิจโลก โดย ประเทศไทยต้องเฝ้าระวังปัจจัยเสี่ยงจากนโยบายการค้าและปรับปรุงมาตรการหรือกำหนดแนว ทางการแก้ไขปัญหาจากผลกระทบดังกล่าวอย่างใกล้ชิด

3.1.5 ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) เป็นความตกลงขององค์การการค้าโลก (WTO) ที่เป็น Multilateral Agreement ใช้กับทุกประเทศ สมาชิกทั่วโลก เพื่อลดระยะเวลาและลดต้นทุนการค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากความล่าช้า ปรับพิธี การขนส่งสินค้าข้ามแดน พิธีการศุลกากร และข้อกำหนด/กฎระเบียบของหน่วยงานกำกับต่างๆ ให้ เป็นสากล โดยสมาชิก WTO บรรลุความตกลง TFA ในเดือนธันวาคม 2556 และเริ่มลงสัตยาบัน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สำหรับประเทศไทยได้ให้สัตยาบันลำดับที่ 22 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2558 ทั้งนี้ ความตกลงมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 เมื่อสมาชิกให้ สัตยาบันครบ 2 ใน 3 หรือ 110 จาก 164 ประเทศ

WTO TFA มี 24 บทบัญญัติ (Article) แบ่งออกเป็น 143 บทบัญญัติย่อย ประเทศไทยแจ้ง บทบัญญัติที่พร้อมปฏิบัติทันทีที่ความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ (Category A) จำนวน 131 บทบัญญัติ ย่อย และบทบัญญัติที่ต้องใช้เวลาในการปรับตัว (Category B) จำนวน 12 บทบัญญัติย่อย ซึ่งต้อง แจ้งวันที่สามารถดำเนินการได้ (Definitive Date) แก่ WTO Trade Facilitation Committee ภายใน 1 ปี (วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561) โดย Definitive Date สามารถยืดระยะมากกว่าวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 ได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณารายละเอียดบทบัญญัติของความตกลงฯ ในทาง ปฏิบัติยังมีประเด็นที่ประเทศไทยไม่มีความพร้อม จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการให้เป็นไปตาม ข้อกำหนดเพื่อป้องกันการกีดกันทางการค้าที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต

3.1.6 รูปแบบการแข่งขันทางโลจิสติกส์จากต่างประเทศ รัฐบาลจีนผลักดันนโยบายเชิงรุกในการสร้าง ความเชื่อมโยงและความร่วมมือกับนานาประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป รวมทั้งผลักดันนโยบายการเชื่อมโยง 2 มหาสมุทร (แผน One Belt One Road) คือ มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งทั้งเส้นทางทะเล (Maritime road) และเส้นทางบก (Economic Belt) โดยการเปิดเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างไทย-จีน ทำให้ผู้ประกอบการและสินค้าจากจีนเข้ามาไทยมากขึ้น นอกจากนี้ ประเทศไทยจะต้องรับมือกับ การลงทุนของต่างชาติและประเทศอาเซียนอื่นหลังการเปิดเสรีอาเซียน ปัจจัยดังกล่าวกระตุ้นให้

- ผู้ประกอบการไทยต้องเร่งพัฒนาตนเองเพื่อรองรับการแข่งขันที่รุนแรง ใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจพัฒนาเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิตห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกให้เกิดประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย (Green & Safety Logistics)



ที่มา: www.chinausfocus.com

- 3.1.7 การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว แนวโน้มการทำธุรกิจและธุรกรรมบนโครงข่ายดิจิทัลเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการค้าผ่านรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ที่เริ่มให้ความสำคัญกับการซื้อขายและการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ผลิตถึงมือผู้บริโภคโดยตรง การพัฒนาเทคโนโลยีและเครื่องมือทางการเงินใหม่ๆ เช่น Application ทางการเงิน Crowd Funding และ Financial Platform เป็นต้น การพัฒนาเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ การใช้ Internet of Things (IoT) Radio Frequency Identification (RFID) and Automatic Identification and Data Capture (AIDC) technologies มาพัฒนาการบริหารจัดการคลังสินค้า ซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ รู้ตำแหน่งสถานะของสินค้า นวัตกรรมของการขนส่งและธุรกิจรูปแบบใหม่ อาทิ Drone Delivery สำหรับการขนส่งในเมือง การใช้พาหนะขับเคลื่อนด้วยตนเอง (Driverless Vehicles) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัย แนวโน้มการนำเทคโนโลยีหุ่นยนต์มาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องติดตามความก้าวหน้าและผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในอนาคต
- 3.1.8 สถานการณ์ด้านการก่อการร้ายและความขัดแย้งในพื้นที่ต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมา สถานการณ์การก่อการร้ายในทวีปยุโรปและและบางพื้นที่ในทวีปเอเชียเริ่มมีความรุนแรงและความถี่มากขึ้น ประกอบกับความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในคาบสมุทรเกาหลีและทะเลจีนใต้ ยังคงเป็นประเด็นที่ประเทศต่าง ๆ ต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ซึ่งในกรณีเลวร้ายที่สุด หากสถานการณ์พัฒนาไปในเชิงลบจะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลกและเส้นทางการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องติดตามสถานการณ์ดังกล่าวอย่างใกล้ชิด โดยภาครัฐและภาคเอกชนควรต้องจัดเตรียมแผนสำรองในกรณีฉุกเฉินเพื่อให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ายังคงดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง

3.2 บริบทภายใน

3.2.1 ความหลากหลายของฐานการผลิตเป็นจุดแข็งของประเทศไทยและมีความแข็งแกร่งในระดับโลก
 โดยปี 2558 ประเทศไทยมีส่วนแบ่งในมูลค่าการส่งออกสินค้าและบริการของตลาดโลกร้อยละ 1.3 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรสูงเป็นอันดับที่ 7 ของโลก โดยสินค้าเกษตรไทยที่ส่งออกสูงเป็นอันดับที่ 1 คือ ยางพารา และอันดับที่ 2 คือ ข้าว ด้านสินค้าอุตสาหกรรม ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 1 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันดับที่ 5 ของเอเชีย และอันดับที่ 12 ของโลก รวมทั้งเป็นฐานการส่งออกสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่สำคัญในตลาดโลก นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีฐานทรัพยากรด้านการท่องเที่ยว โดยมีรายได้จากภาคบริการท่องเที่ยว 2.26 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยจำนวน 29.92 ล้านคนสูงเป็นอันดับที่ 11 ของโลก ในขณะที่รายได้คิดเป็นอันดับที่ 6 ของโลก สำหรับปี 2559 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยจำนวน 32.59 ล้านคน มีรายได้จากภาคบริการท่องเที่ยว 2.51 ล้านล้านบาท ซึ่งนอกจากการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในภาคการผลิตแล้ว ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ในภาคการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับความต้องการด้านการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคในอนาคต

3.2.2 ภาคการผลิตของไทยมีความพร้อมการพัฒนาต่อยอดเข้าสู่การผลิตและการบริการที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมระดับสูง เพื่อขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจและยกระดับการพัฒนาประเทศ โดยใช้ประโยชน์จาก (1) ความเข้มแข็งที่มีอยู่เดิมทั้งในด้านความหลากหลายของฐานการผลิต เสถียรภาพทางเศรษฐกิจที่ยังอยู่ในเกณฑ์ดี และการสั่งสมฐานความรู้ของเทคโนโลยีการผลิต จนมีความพร้อมสำหรับพัฒนาต่อยอดสู่การผลิตและบริการที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในระดับที่สูงขึ้น (2) นักลงทุนต่างประเทศยังคงให้ความสำคัญกับประเทศไทยที่มีความได้เปรียบในการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่ใช้ทุนและเทคโนโลยีเข้มข้น และ (3) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เป็นจุดเด่นของเศรษฐกิจไทยและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการไปสู่การผลิตที่ใช้เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมในระดับสูง

3.2.3 ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ประเทศไทยมีบทบาทมากขึ้นในเวทีระหว่างประเทศ และการเชื่อมโยงกับนานาประเทศมีความใกล้ชิดกันมากขึ้นโดยเฉพาะในกลุ่มอนุภูมิภาคและภูมิภาคเอเชีย กระแสโลกาภิวัตน์ที่เข้มข้นขึ้นและอำนาจทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียที่มีพลังมากขึ้นเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องปรับตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า การคมนาคมขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และเทคโนโลยีและสารสนเทศกับกลุ่มประเทศต่างๆ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศไทยได้มุ่งเน้นการเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคอาเซียนภายใต้ภาพรวมการดำเนินนโยบายส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาสร้างความร่วมมือภายในประเทศเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างประเทศอย่างเต็มศักยภาพ เช่น การพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการผลิตและการบริการ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การส่งเสริมการเชื่อมโยงการผลิตและการลงทุนร่วมกัน เป็นต้น โดยมีความคืบหน้าที่สำคัญ อาทิ ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชาในการพัฒนาพื้นที่

- เศรษฐกิจบริเวณชายแดนระหว่างกัน ความร่วมมือระหว่างไทยและเมียนมาในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนระหว่างแม่สอด-เมียวดี และการพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่เป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับภูมิภาคของประเทศไทยกับโครงการท่าเรือทวายและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในประเทศเมียนมา

3.2.4 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศไทย การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเป็นแผนงานสำคัญของประเทศด้านการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่ชายแดน โดยใช้ประโยชน์จากภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศไทยที่มีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศเป็นช่องทางการค้าสำคัญในการติดต่อค้าขายและการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รัฐบาลกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อพัฒนาเป็นเศรษฐกิจพิเศษจำนวน 10 แห่ง ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสงขลา จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดเชียงราย จังหวัดนครพนม และจังหวัดกาญจนบุรี โดยปี 2559 การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมูลค่าการค้ารวม 1,200,834.99 ล้านบาท และมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้หากการพัฒนาบรรลุผลจะส่งผลให้เกิดการบูรณาการแก้ปัญหาสำคัญบริเวณชายแดน เช่น การค้าสินค้าผิดกฎหมาย การลักลอบเข้ามาทำงานของแรงงานต่างด้าว และความไม่สงบตามแนวชายแดน เป็นต้น เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ตอนในของประเทศกับห่วงโซ่การผลิตของภูมิภาคมากขึ้น และเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ชายแดนในการเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

3.2.5 ภาครัฐกิจตื่นตัวในการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ (Risk Management) จากปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศ เช่น ความขัดแย้งและความไม่สงบทางการเมือง การเกิดอุทกภัยครั้งร้ายแรงที่สุดปี 2554 ได้สร้างความกระตือรือร้นและการตระหนักรู้ให้ผู้ประกอบการไทยคำนึงถึงแผนบริหารจัดการความต่อเนื่องของธุรกิจ ระบบเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์ในกรณีฉุกเฉินมากขึ้น โดยให้ความสำคัญต่อแนวคิดการจัดทำแผนการเตรียมเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์สำรองในกรณีฉุกเฉิน เช่น การใช้การขนส่งทางชายฝั่งแทนการขนส่งทางบก เป็นต้น

3.2.6 นโยบายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ภาครัฐให้การสนับสนุนนโยบายการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของประเทศอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยการพัฒนาระบบ NSW เป็นรูปธรรมมากขึ้น และเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน การวางแผนบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐกิจ (E-Logistics) รวมทั้งการพัฒนาระบบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ อาทิ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Payment)

3.2.7 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตของประเทศสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง จากการที่รัฐบาลต้องการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจเพื่อเปลี่ยนผ่านจากประเทศไทย 3.0 ที่เน้นอุตสาหกรรมหนักทำให้ประเทศติดอยู่ในกับดักรายได้ปานกลาง มีความเหลื่อมล้ำ และความไม่สมดุลในการพัฒนาไปสู่ประเทศไทย 4.0 ที่เน้นเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและอาศัยกระบวนการนวัตกรรม 3 เรื่องคือ (1) เปลี่ยนจากการผลิตสินค้าโภคภัณฑ์ไปสู่สินค้าเชิงนวัตกรรม (2) เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนด้วยอุตสาหกรรมไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี และ (3) เปลี่ยนจากภาคการผลิตสินค้าไปสู่ภาคบริการมากขึ้น โดยมีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ (1) พัฒนาการเกษตรแบบ

- ดั้งเดิม (Traditional Farming) สู่การเกษตรสมัยใหม่ที่เน้นการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ (Smart Farming) (2) ผลักดัน Traditional SMEs สู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups ที่มีศักยภาพสูง (3) ส่งเสริม Traditional Services ที่สร้างมูลค่าต่ำไปสู่ High value Services และ (4) พัฒนาแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง

จากนโยบายรัฐบาลที่ต้องการการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกโดยยกระดับให้เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จึงได้ขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน ส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เป็นต้น ซึ่งจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมของห่วงโซ่อุปทานเพื่อรองรับการเปลี่ยนสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคการผลิต การค้า และบริการ รูปแบบใหม่ได้ในอนาคต

4. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

สศช. ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ได้ดำเนินการประมวลกรอบแนวคิดทิศทางการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ และผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2560) โดยสรุปในภาพรวมมีปัจจัยผลกระทบที่มีนัยสำคัญหลายประการ ส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการแปลงแผนฯ สู่การปฏิบัติ อาทิ วิกฤตการณ์เมือง ความพร้อมของหน่วยงานในการพัฒนาเชิงบูรณาการทั้งด้านแผนงานและพื้นที่ การผลักดันแนวทางการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาและเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในกรณีนี้ สศช. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ขึ้น โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

4.1 วิสัยทัศน์

“ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”

4.2 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

4.2.1 เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

4.2.2 ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล

4:2.3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบกำลังคน พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

4.3 เป้าหมาย

ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น

4.4 ตัวชี้วัด

4.4.1 ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2563

(อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International LPI))

4.4.2 ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2564

(อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Border))

4.4.3 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ณ ราคาประจำปี ในปี 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP)

4.4.4 จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564

4.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ปี 2560-2564)

แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และ แนวทางดำเนินการ ดังนี้

4.5.1 **ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้ประกอบด้วย

1) **กลยุทธ์ที่ 1** ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

1.1) **ภาคเกษตรกรรม** กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญตลอดห่วงโซ่อุปทาน เช่น โซ่อุปทานข้าว โซ่อุปทานมันสำปะหลัง โซ่อุปทานอ้อย โซ่อุปทานปาล์มน้ำมัน โซ่อุปทานผักและผลไม้ เป็นต้น ให้สามารถบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ สนับสนุนและพัฒนากระบวนการจัดการผลผลิตในฟาร์มเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร สร้างโซ่คุณค่าให้แก่เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ ตั้งแต่วาระระดับฟาร์มจนถึงมอบสินค้าเกษตรถึงผู้บริโภค (Logistic Management from Farm to Fork) เสริมสร้างศักยภาพของสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการและเชื่อมโยงเครือข่ายระบบการผลิต การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้อง

ปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชนหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดโซ่การผลิต อาทิ การสร้างศูนย์รวบรวมคัดแยก ตกแต่งคุณภาพแปรรูป บรรจุภัณฑ์และกระจายผลผลิตของชุมชน สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และเครื่องจักรสมัยใหม่ในกระบวนการผลิต กระบวนการเก็บเกี่ยว กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว และพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) เพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งกระบวนการ ลดต้นทุนตลอดห่วงโซ่การผลิต และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ สนับสนุนเกษตรกร สถาบันเกษตรกร ใช้บรรจุภัณฑ์เพื่อลดการกระแทกหรือทำให้ผลิตภัณฑ์บอบช้ำเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร รวมทั้งการเตรียมแผนบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะมีผลกระทบต่อภาคการเกษตร

1.2) ภาคอุตสาหกรรม ยกกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนผู้ประกอบการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์บริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Industries: SMIs) เพื่อให้ผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมความร่วมมือการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน สร้างความเป็นมืออาชีพ การบริหารห่วงโซ่อุปทานธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่การจัดการโลจิสติกส์ การสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) และส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ นอกจากนี้ ในภาคบริการที่สำคัญ อาทิ ภาคบริการท่องเที่ยวโดยพัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยว สร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว สนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านข่าวสาร (Information Flow) และด้านการเงิน (Financial Flow) รวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวในการสร้างสรรค์กิจกรรมและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่สามารถตอบสนองต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2) กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) พัฒนาศักยภาพสถาบันการเกษตร ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ให้สามารถค้าขายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมืออาชีพ เพื่อขยายตลาด สร้างโอกาสทางธุรกิจ ส่งเสริมพัฒนาการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม สถาบันการเกษตร และสหกรณ์ภาคการเกษตร ในการปรับปรุงกระบวนการทางธุรกิจ การค้า การบริการ การเข้าถึงตลาดผู้บริโภค และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ บ่มเพาะและเป็นที่ปรึกษาแก่ผู้ประกอบการให้สามารถค้าขายสินค้าออนไลน์อย่างครบวงจรทั้งแบบ B2B B2C และ C2C จัดทำคู่มือสำหรับการค้าขายออนไลน์ ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ประกอบการสามารถเชื่อมโยงการค้าสู่ตลาด

ออนไลน์ (e-Marketplace) ทั้งระดับประเทศและระดับโลก พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้าระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภคโดยตรงด้วยการเชื่อมโยงกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าออนไลน์ทั้งแบบผู้ให้บริการขนส่ง (E-Delivery) และผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E-Fulfillment) สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ลดเงื่อนไขหรือกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ ควรเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการเพื่อรองรับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

3) **กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้**

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

3.2) **สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย** โดยสนับสนุนมาตรการทางภาษีมาตรการทางการเงินให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาค อาทิ ประเทศในกลุ่ม CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย โดยการสร้างพันธมิตรการค้าระหว่างผู้ประกอบการ และระหว่างผู้ประกอบการไทยกับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

3.3) **จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศภูมิภาคอาเซียน** ผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจในประเทศนั้นๆ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสถิติต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ

3.4) **ส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green&Safety Logistics)** สนับสนุนความรู้แก่ผู้ประกอบการให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและความสำคัญของผลกระทบของการดำเนินการต่อสภาพสิ่งแวดล้อมของโลก ใช้กลไกทางภาษีและกฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจและลดภาระทางต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการไทย อาทิ สนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกในการขนส่งทางถนน สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) สู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ การจัดทำ Carbon Credit

เพื่อป้องกันและควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) รวมไปถึงให้ความรู้ทางด้านการทำโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) สำหรับ Waste Management

4.5.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ประกอบด้วย

1) กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า

1.1) สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ ได้แก่

1.1.1) ทางราง พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ ก่อสร้างทางคู่บนเส้นทางการขนส่งที่หนาแน่น เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรถไฟสายรอง (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจด่านชายแดนสำคัญ และเขตอุตสาหกรรมเข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ และการพัฒนาระบบรางเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ตลอดจนเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกให้เพียงพอกับความต้องการ และเพิ่มบทบาทภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น

1.1.2) ทางน้ำ ใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันศึกษาแนวทางบูรณาการการบริหารจัดการ การส่งเสริมการตลาด การพัฒนาด้านอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่ สนับสนุนการใช้อุปกรณ์ขนที่ทันสมัยในท่าเรือสำคัญเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปให้สนับสนุนการขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศ และเป็นท่าเรือสนับสนุน (Feeder Port) ให้กับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง การพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่า และสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือ การขนส่งทางรางและทางถนน การเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างท่าเรือภายในประเทศและต่างประเทศ ยกกระดับมาตรฐานการให้บริการของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาค รวมทั้งเตรียมความพร้อมของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศ CLMV เพื่อช่วยสนับสนุนโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ อาทิ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC)

1.1.3) ทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเกา ตามแผนแม่บท ขยายขีดความสามารถของระบบ ท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

- 1.2) สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ปรับปรุงแนวสายทางที่มีความสำคัญลำดับสูงต่อการขนส่งภายในประเทศไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้า การบริการ และการลงทุน พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณด่านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญ พิจารณาเส้นทางที่เหมาะสมเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออก โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ ปรับปรุงถนนสายหลักเชื่อมโยงฐานการผลิตไปสู่ประตูการค้าและขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ เช่น ด้านชายแดน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เป็นต้น เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 1.3) พัฒนาลิขสิทธิ์อำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ พัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก และฐานเกษตรกรรมของประเทศ ไปยังประตูการค้าหลักของประเทศ โดยเฉพาะบริเวณท่าอากาศยาน ท่าเรือระหว่างประเทศ และด่านการค้าที่สำคัญ รวมทั้ง ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น
- 1.4) พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ เร่งรัดการวางผังเมืองในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและจัดรูปแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณด่านชายแดนสำคัญเพื่อให้สามารถสนับสนุนการค้า การลงทุน และการอำนวยความสะดวก พร้อมพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมืองและเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้า ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และธุรกิจโลจิสติกส์โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อสร้างชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) ให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด่านชายแดนได้ พัฒนาจุดผ่านแดนสำคัญที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้

มาตรฐานสากล พร้อมสนับสนุนความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาด่านถาวร ให้ได้มาตรฐานสากลเช่นกัน นอกจากนี้ควรกำหนดหน่วยงานกำกับดูแลบูรณาการ การพัฒนาและการใช้พื้นที่ด่านชายแดนเพื่อความเป็นเอกภาพในการบริหารจัดการด่าน ชายแดน สามารถกำหนดความสอดคล้องโครงการพัฒนาของแต่ละหน่วยงาน และแก้ไข ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้

- 2) **กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์** เร่งรัดการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลาง ระบบ NSW เพื่อทำหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางการเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) โดยเร็ว สามารถเชื่อมโยงระบบ เครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะ เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน (G2B) ตลอดจนสามารถ เชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์ และเตรียมความพร้อมขยาย การเชื่อมโยง NSW ไปสู่ระบบ Port Community System ทั้งท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือ กรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป
- 3) **กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์** สนับสนุนการปรับลด ขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง การนำเข้าส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรองให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์และไร้เอกสาร ตามแนวทางการให้บริการแบบ Single Window และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยเฉพาะ สินค้านำร่อง 5 ชนิด ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย ให้แล้วเสร็จ โดยเร็ว และขยายการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออกสู่สินค้าชนิดอื่นๆ ต่อไป เร่งจัดทำมาตรฐานรหัสพิกัด รหัสสถิติและรหัสสินค้าของทุกหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Harmonized Codes) และพัฒนาระบบรองรับคำขอออิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขอร่วมแบบอิเล็กทรอนิกส์ของ หน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องใน การอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทาง การค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) และมาตรฐานทางการค้าที่จะมีผลบังคับใช้กับ ประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตู การค้าสำคัญ อาทิ ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และด่านชายแดน และผลักดันการออกกฎหมายบังคับ ใช้ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ
- 4) **กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ** ส่งเสริมการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี กำหนดหน่วยงานหลักและทำที่ที่ชัดเจนของไทยและเน้นการเจรจา เชิงรุกเพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งมาตรการทางภาษี (Tariffs) และมาตรการ ที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff barriers-NTBs) อาทิ การเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือนโยบายทางการค้า ของประเทศหรือกลุ่มประเทศคู่ค้า การเปลี่ยนแปลงมาตรการทางภาษี มาตรการทางด้านการ ขนส่ง มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศผ่าน กรอบความตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และระดับโลก โดยเฉพาะกับ

ประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) เกิดความสะดวกคล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.5.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

- 1) **กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์** การเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐ ร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนปรับปรุงกรอบหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวะและระดับปริญญาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน พร้อมมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนองค์ความรู้เกี่ยวกับคู่มือวิชาชีพ มาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ เพื่อบริหารการพัฒนาศักยภาพที่ได้มาตรฐานและเป็นปัจจุบัน
- 2) **กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล** ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ เน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้านครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ กระบวนการจัดเก็บ กระบวนการขนส่ง และกระบวนการดำเนินการ เพื่อให้สินค้าถึงมือลูกค้า เช่น บุคลากรคลังสินค้า บุคลากรด้านพิธีการศุลกากร บุคลากรด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ทางอากาศยาน ทางรถไฟ และทางเรือ เป็นต้น สนับสนุนความร่วมมือกับเครือข่ายภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงานและพัฒนาระบบส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐาน และคำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
- 3) **กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์** ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนมาตรการการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องพร้อมกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันศึกษา ใช้มาตรการทางการเงินหรือมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อทดแทนการนำเข้า สร้างนวัตกรรมของตนเอง และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ ระบบบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า ระบบตรวจสอบย้อนกลับ ระบบหุ่นยนต์อัตโนมัติ อุปกรณ์หุ่นยนต์ อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุง ที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ นวัตกรรมในกระบวนการผลิต กระบวนการเก็บเกี่ยว กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว และการพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อลดการกระแทกและบอบช้ำในระหว่างการขนส่งสินค้าของภาคการเกษตร

- 4) **กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ** ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคีในภูมิภาคและนานาชาติที่มีผลกระทบต่อพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย อาทิ ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการเตรียมการปรับปรุงและวางแผนการพัฒนาพร้อมเพิ่มความสามารถของระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยจัดทำระบบฐานข้อมูลกลางและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพที่สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานเพื่อช่วยติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย อาทิ ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม หรือพาณิชย์ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการ กบส.

5. แนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่แผนปฏิบัติการ

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติจะให้ความสำคัญและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาดังกล่าวด้วยการกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการ เพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการสนับสนุนพัฒนาขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนสามารถวัดผลการดำเนินการตามแผนและการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของแผนเป็นระยะ และสามารถปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องสำหรับการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไป ดังนี้

1. การพัฒนาเพิ่มผลจากระบบห่วงโซ่อุปทาน		
1.1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน		
1.1.1 ภาคเกษตรกรรม	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และภาคเอกชน
1.1.2 ภาคอุตสาหกรรม	กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการคลัง

		กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และภาคเอกชน
1.2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)	กระทรวงพาณิชย์ และ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ และสังคม	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และภาคเอกชน
1.3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้	กระทรวงพาณิชย์ และ กระทรวงคมนาคม	กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และภาคเอกชน
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก		
2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและ เครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อ เชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า	กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทย	กระทรวงการคลัง กระทรวงกลาโหม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และภาคเอกชน
2.2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์	กระทรวงการคลัง	สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย
2.3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์		กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข

		กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กสทช. และภาคเอกชน
2.4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ	กระทรวงพาณิชย์	กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน และภาคเอกชน
3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์		
3.1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์	กระทรวงแรงงาน และ กระทรวงศึกษาธิการ	สำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศ
3.2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตาม มาตรฐานสากล		กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน
3.3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้าน โลจิสติกส์	สำนักนายกรัฐมนตรี และกระทรวงวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี	กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน
3.4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง ประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผล การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	สศช.	หน่วยงานหลักในแต่ละกลยุทธ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ * หน่วยงานหลักอาจพิจารณาปรับหน่วยงานสนับสนุนตามความเหมาะสม

ภาคผนวก

ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ (Key performance indicators) ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

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

ตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ

ประเด็นการพัฒนา	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ	
	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย	หน่วยตรวจวัด
1 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม	1.1 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: International LPI) ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2563 1.2 อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้น ในปี 2564 1.3 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี 2564 1.4 จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564	อันดับของประเทศไทย อันดับของประเทศไทย ร้อยละ ร้อยละ
2 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์	2.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของสินค้าเกษตรสำคัญ ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี* 2.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญ ลดลงร้อยละ 3-5 ต่อปี 2.3 จำนวนสถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการที่มีการเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี* 2.4 มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี* 2.5 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี* 2.6 มูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export Service) ของธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี* 2.7 จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World-recognized Certificate เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี 2.8 ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สาขาการขนส่ง ลดลงร้อยละ 5-10 ภายในปี 2564	ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ ร้อยละ (พันทัน CO ₂ เทียบเท่า)

ประเด็นการพัฒนา		ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ	
		ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย	หน่วยการวัด
3	การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล	3.1 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4 และสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15 ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ในปี 2564	ร้อยละ
		3.2 ปริมาณการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี*	ร้อยละ (ล้านตัน-กิโลเมตร)
		3.3 ปริมาณ/มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ
		3.4 ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ (ชั่วโมง)
		3.5 ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study) ณ ประตูการค้าหลัก ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ (นาที)
4	การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)	4.1 มีมาตรฐานอาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ครอบคลุมทุกสาขา ในปี 2564	มาตรฐาน
		4.2 อบรมบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์โดยเฉพาะระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่เทคนิค และระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเฉลี่ยปีละ 5000 คน	คน
		4.3 จำนวนโครงการวิจัย/มูลค่าเชิงพาณิชย์จากงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี*	ร้อยละ
		4.4 มีระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์เพื่อติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ในปี 2564*	ระบบฐานข้อมูล

หมายเหตุ 1. ชุดข้อมูลตัวชี้วัดตามตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ เป็นชุดตัวชี้วัดที่ สศช. กำหนดในเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการประเมินความสำเร็จในภาพรวมและรายยุทธศาสตร์ ซึ่งในขั้นตอนจัดทำแผนปฏิบัติการจำเป็นต้องพิจารณา ทบทวนและกำหนดตัวชี้วัดร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ตัวชี้วัดที่เหมาะสมและสามารถวัดความสำเร็จรายยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การพัฒนามตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2 * ข้อมูลที่ยังไม่มีการจัดเก็บ/หรือปรับปรุงข้อมูลให้มีความสมบูรณ์