



**แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย
พ.ศ. 2566-2570**

ฉบับเผยแพร่

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



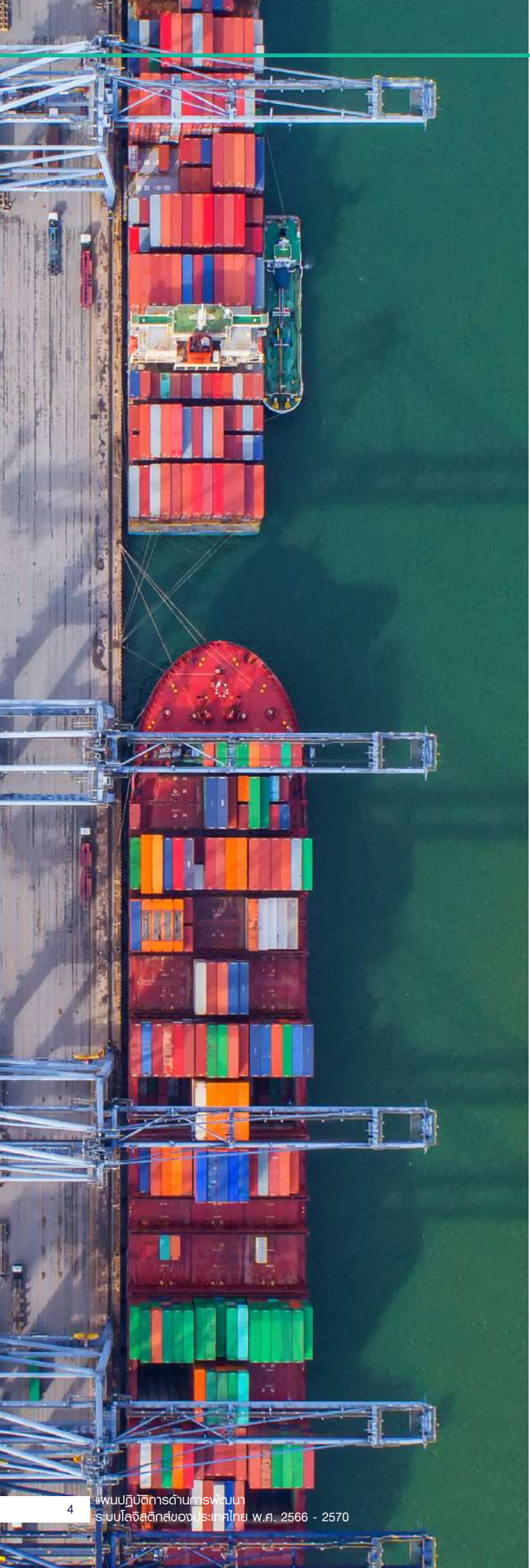
คำนำ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 จัดทำขึ้นภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) และได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แห่งสหประชาชาติรวมถึงแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีความต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) ตามกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี ซึ่งได้ปรับเปลี่ยนชื่อแผนจาก “แผนยุทธศาสตร์” เป็น “แผนปฏิบัติการ” ตามแนวทางของคู่มือการจัดทำแผนระดับที่ 3

แผนปฏิบัติการฉบับนี้มีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ประกอบด้วย 5 แนวทางการพัฒนา ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน 3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ 4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers : LSPs) และ 5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายตัวชี้วัดให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP และสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง และประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านพิธีการศุลกากรและด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ รวมถึงมีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคทั่วประเทศเพื่อนำความเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการให้มีความชัดเจนและสมบูรณ์ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 สำนักงานฯ จึงจัดพิมพ์เอกสารฉบับนี้ขึ้น เพื่อเผยแพร่และสร้างการรับรู้แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งนำไปสู่การปฏิบัติอย่างมีทิศทางและเกิดประสิทธิภาพสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
มกราคม 2566



สารบัญ

บทนำ

8 แนวคิด

10 หลักการและเหตุผล
วัตถุประสงค์

ความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

12 ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

- 17 เป้าหมายและตัวชี้วัด
- 20 แผนที่แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

- 22 **แนวทางการพัฒนาที่ 1**
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ
สิ่งอำนวยความสะดวก
- 28 **แนวทางการพัฒนาที่ 2**
การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
- 32 **แนวทางการพัฒนาที่ 3**
การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการ
นำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
- 38 **แนวทางการพัฒนาที่ 4**
การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ไทย (Logistics Service Providers : LSPs)
- 42 **แนวทางการพัฒนาที่ 5**
การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม
การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผล
ด้านโลจิสติกส์

การนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

- 49 ระดับนโยบาย
ระดับการขับเคลื่อนแผน

ภาคผนวก

- 52 ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา
- 54 บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอก
และภายในประเทศ
- 64 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนา
ที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ
- 66 มติคณะรัฐมนตรี

บทนำ

แนวคิด

- ความต่อเนื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา
- การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่
- การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
- เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ

หลักการและเหตุผล

วัตถุประสงค์

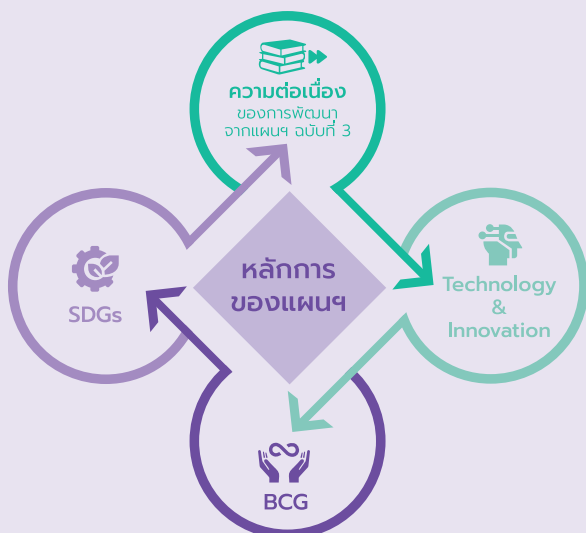


แนวคิด



แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีฐานะเป็นแผนระดับที่ 3 ซึ่งเป็นกลไกในการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) โดยอาศัยหลักการและแนวคิด 4 ประการ ดังนี้



1



ความต่อเนื่องของ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ที่ผ่านมา

...

พิจารณาผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมาและนำไปสู่การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ต่อเนื่องโดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคตเพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยมีความต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมายการพัฒนาในระยะยาว



2



การประยุกต์ใช้เทคโนโลยี สมัยใหม่

...

กำหนดทิศทางการพัฒนากิจกรรม
โลจิสติกส์ให้มีการนำเทคโนโลยี
และนวัตกรรมมาใช้ประโยชน์ใน
ภาคส่วนต่าง ๆ อย่างครอบคลุม
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร
จัดการและการให้บริการด้านโลจิสติกส์
ตลอดโซ่อุปทาน และรองรับการเติบโต
ของอุตสาหกรรม

3



การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และ เศรษฐกิจสีเขียว (BCG)

...

ให้ความสำคัญกับการประยุกต์ใช้
องค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์
เทคโนโลยีสมัยใหม่ และความคิด
สร้างสรรค์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
ทางเศรษฐกิจ ควบคู่กับการรักษา
ความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และ
การใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากร
ธรรมชาติและความหลากหลาย
ทางชีวภาพรวมถึงการปรับเปลี่ยน
รูปแบบการผลิตการให้บริการและ
การบริโภคเพื่อลดผลกระทบต่อ
สิ่งแวดล้อม

4



เป้าหมายการพัฒนา อย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs)

...

กำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่ง
เสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับ
ประชาชนทุกกลุ่ม ทั้งในมิติส่งเสริม
การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่
ต่อเนื่อง การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน
ที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง
ครอบคลุม และยั่งยืน การส่งเสริม
นวัตกรรม และการมีสภาพแวดล้อม
ที่ดี

หลักการ และเหตุผล



แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 1-2 พ.ศ. 2550 - 2559

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้ดำเนินการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 1-2 ในช่วงระยะเวลาระหว่าง พ.ศ. 2550-2559 ภายใต้กรอบภารกิจหลักในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนซึ่งสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้ในระดับที่น่าพอใจ



แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2565

และต่อมาภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 ได้มีกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี โดยในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2561-2565) เป็นการวางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 มีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญในการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า การยกระดับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน การพัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ การปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล



การพัฒนาสู่การเป็นประตู การค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค พ.ศ. 2566 - 2570

ระยะ 5 ปีถัดมาเป็นการพัฒนาเพื่อผลักดันสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์



การพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลาง ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของ ภูมิภาค พ.ศ. 2571 - 2580

ระยะ 10 ปีต่อไปเป็นการพัฒนาสู่การเป็นประตูและศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค มุ่งสู่ความเป็นชาติการค้าและการบริการ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากโซ่มูลค่าในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและพัฒนานวัตกรรม



วัตถุประสงค์

เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565) ตามกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี

**“ให้ระบบโลจิสติกส์
เป็นกลไกสำคัญในการผลักดัน
ให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้า
ในอนุภูมิภาคและภูมิภาค”**

เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์ และเพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้าการลงทุน และกิจกรรมโลจิสติกส์



ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

- ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580
- แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

02

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ยุทธศาสตร์หลัก ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

- เป้าหมาย**
- ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
 - ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น



การเกษตรสร้างมูลค่า



อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต



โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

(เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ และสร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ)



พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่

ยุทธศาสตร์รอง

- ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ประเด็นหลัก

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

เป้าหมาย

ให้ความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

แผนเป้าหมายระดับย่อย

- ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
- ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ประเด็นรอง

- ประเด็นการเกษตร
- ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- ประเด็นผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่
- ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- ประเด็นการพัฒนาทรัพยากรคนตลอดช่วงชีวิต
- ประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน
- ประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ
- ประเด็นกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
- ประเด็นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

การพัฒนา:ระบบโลจิสติกส์
ของประเทศกำหนดไว้ในมิติ
ภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย

หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

เป้าหมายหลัก ปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการ
สู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรมและเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน

โดยทำให้ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุนสามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง เชื่อมโลก มุ่งเน้นเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ เพิ่มโอกาสผู้ประกอบการไทยให้เชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ

หมวดหมู่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- หมวดหมู่ที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
- หมวดหมู่ที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน
- หมวดหมู่ที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก
- หมวดหมู่ที่ 6 ไทยเป็นฐานการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะที่สำคัญของโลก
- หมวดหมู่ที่ 7 ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูงและสามารถแข่งขันได้
- หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน
- หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ
- หมวดหมู่ที่ 12 ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต
- หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพและตอบโจทย์ประชาชน

แผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

เป้าหมายและตัวชี้วัด

- เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม
- ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา

แผนที่แนวทางการพัฒนา

- รูปภาพแผนที่แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
- การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
- การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
- การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
- การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

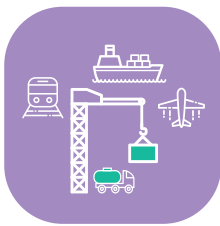


03

5 แนวทางพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทย
เป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค”



การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
และสิ่งอำนวยความสะดวก



การยกระดับ
มาตรฐานและเพิ่ม
มูลค่าโซ่อุปทาน



การพัฒนาพิธีการ
ศุลกากร กระบวนการ
นำเข้า-ส่งออก
ที่เกี่ยวข้อง และ
การอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งระหว่าง
ประเทศ



การพัฒนาศักยภาพ
ผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ไทย



การส่งเสริมการวิจัย
และพัฒนานวัตกรรม
การพัฒนาบุคลากร
และการติดตามผล
ด้านโลจิสติกส์

4 เป้าหมาย



ต้นทุนการขนส่งสินค้า
ต่อ GDP ลดลง



ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า
คงคลังต่อ GDP ลดลง



LPI ด้านพิธีการศุลกากร
ดีขึ้น



LPI ด้านสมรรถนะ
ผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ทั้งภาครัฐ
และธุรกิจดีขึ้น

4 ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5
- สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5
- อันดับ LPI ด้านพิธีการศุลกากร อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20
- อันดับ LPI ด้านสมรรถนะ LSPs ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์) ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) ดัชนีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ 2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (ประเด็นหลัก) และเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุน

และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายระดับหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 1 ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ยุทธศาสตร์หลัก) ได้แก่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

ตารางเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP ลดลง	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP	ลดลงเหลือร้อยละ 5
สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า คงคลังต่อ GDP ลดลง	สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า คงคลังต่อ GDP	ลดลงเหลือร้อยละ 5
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น	อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านพิธีการศุลกากร	อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น	อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

ความเชื่อมโยงเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ กับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ (ยุทธศาสตร์หลัก) แผนแม่บท (ประเด็นหลัก) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน



เป้าหมาย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ
และยั่งยืน ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

แผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



เป้าหมายระดับประเด็น
070001 ความสามารถในการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์



เป้าหมายระดับแผนย่อย
070101 ดัชนีทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ต่อ GDP ลดลง
070102 LPI ของประเทศไทยดีขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

หมวดหมู่ที่ 5 : ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและ
ยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ
ของภูมิภาค



เป้าหมายระดับหมวดหมู่
ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่าย
คมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570



ดัชนีการขนส่งสินค้า
ต่อ GDP ลดลง



ดัชนีการเก็บรักษาสินค้า
คงคลังต่อ GDP ลดลง



LPI ด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น



LPI ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระดับ แนวทางการพัฒนา

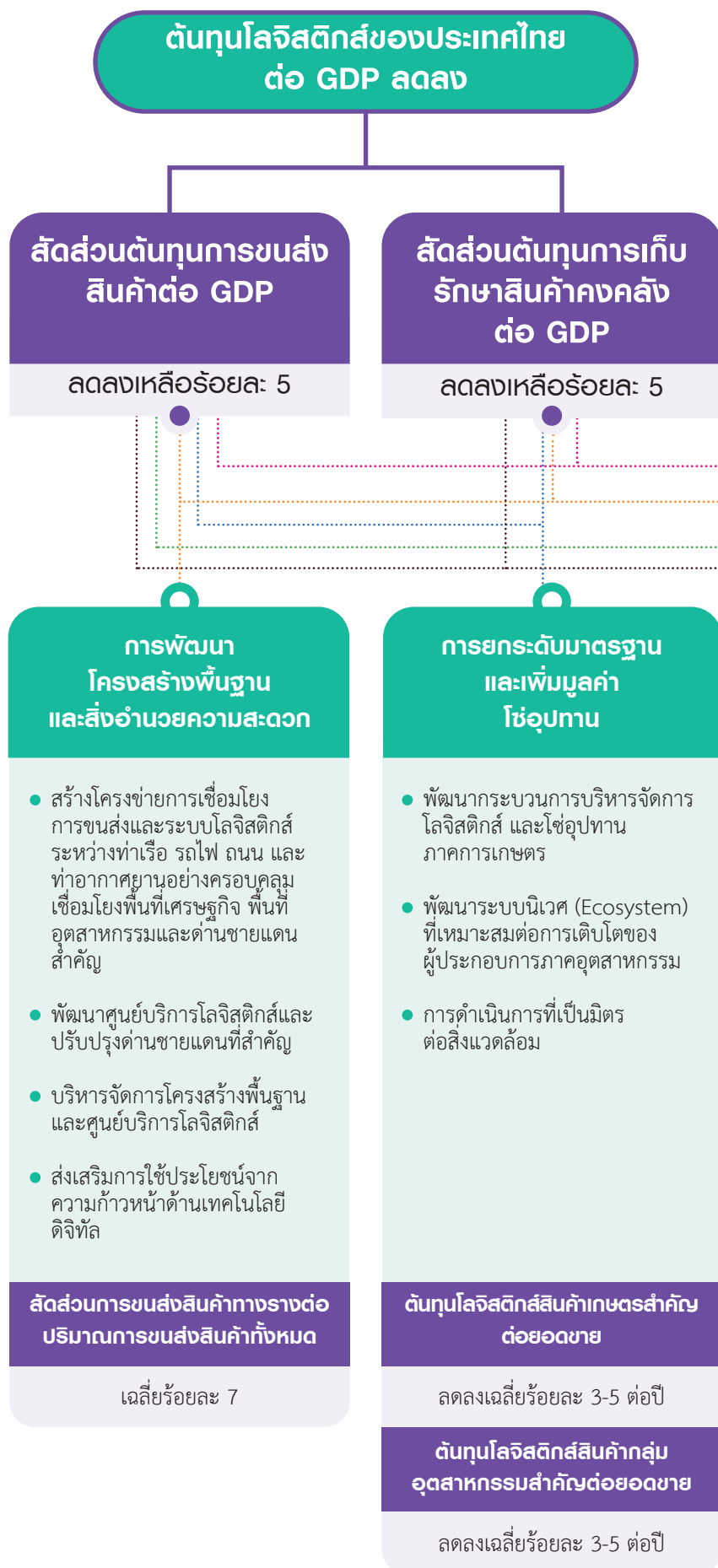
ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนาจำนวน 5 แนวทาง รวมถึงได้กำหนดเป้าหมายของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ดังนี้

แนวทางการพัฒนาและเป้าหมายระดับแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
1.การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด	เฉลี่ยร้อยละ 7
2.การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 3-5 ต่อปี
		ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 3-5 ต่อปี
3.การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	เป็นร้อยละ 100
4.การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี
5.การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์	เพิ่มขึ้นทุกปี

แผนที่แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาทั้ง 5 แนวทาง มีลักษณะเชื่อมโยงระหว่างกัน ซึ่งสามารถสนับสนุนเป้าหมายรวมได้มากกว่าหนึ่งเป้าหมาย ดังนี้



LPI ของประเทศไทย ดีขึ้น

อันดับ LPI ด้านพิธีการศุลกากร

อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20

อันดับ LPI ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ

อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออก ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งระหว่างประเทศ

- พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW
- พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ
- เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี

จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์

เป็นร้อยละ 100

การพัฒนาศักยภาพ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย (LSPs)

- เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี

มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์

เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี

การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

- ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ
- ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์
- พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์
- ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์

เพิ่มขึ้นทุกปี



แนวทางการพัฒนา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก



กลยุทธ์ที่ 1

**สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ
รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ
พื้นที่อุตสาหกรรม และด้านชายแดนสำคัญ**



พัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองและถนนเลียบเมือง อาทิ การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดระนอง-ชุมพรให้มีความสมบูรณ์ และพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้สามารถส่งต่อสินค้าไปยังภาคต่าง ๆ รวมทั้งการสร้างสะพานเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน



เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า โดยจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนแต่ละเส้นทางตามความเร่งด่วน โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุก และอุปกรณ์ยกขนให้เพียงพอกับความต้องการ รวมถึงพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค



พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และจัดการความแออัดบริเวณพื้นที่หลังท่าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งลงทุนพัฒนาและจัดหาอุปกรณ์การยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ของท่าเรือ อาทิ ท่าเรือเอนกประสงค์ระนอง และท่าเรือสงขลา ตลอดจนการพัฒนาและขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ



พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพ ให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แม่สอด อุดรธานี อุบลราชธานี หาดใหญ่ และระนอง



กลยุทธ์ที่ 2

พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ



พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางส่งและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า คลังปลอดภาษีอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค รวมถึงจุดจอดพักรถบรรทุกเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า



ปรับปรุงด่านศุลกากรหรือพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า อาทิ ด้านศุลกากร เชียงของ ด้านศุลกากรแม่สอด ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนม ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรสะเตา และด้านศุลกากรปางดงเบงกาลีให้สามารถรองรับการอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนในแต่ละรูปแบบการขนส่งโดยครอบคลุมทุกกิจกรรมของการตรวจปล่อยสินค้า อาทิ พิธีการศุลกากร การตรวจพืชและสัตว์ การตรวจคนเข้าเมือง การตรวจควบคุมโรค และการซั่งนำหนักรถบรรทุก



กลยุทธ์ที่ 3

บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และศูนย์บริการโลจิสติกส์



จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ ในพื้นที่ ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง



ส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางน้ำ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามความเหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้า โดยใช้ระบบรางหรือลำน้ำ การพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าใช้บริการท่าเรือ (Port Tariff/Port Charge) ของท่าเรือแต่ละแห่งตามประเภทสินค้าและประเภทหรือขนาดของเรือที่เข้าใช้บริการ



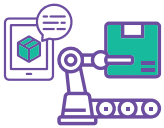
ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการ ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่และตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ อาทิ การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพิจารณาความเหมาะสมและความต้องการลงทุนของภาคเอกชนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ



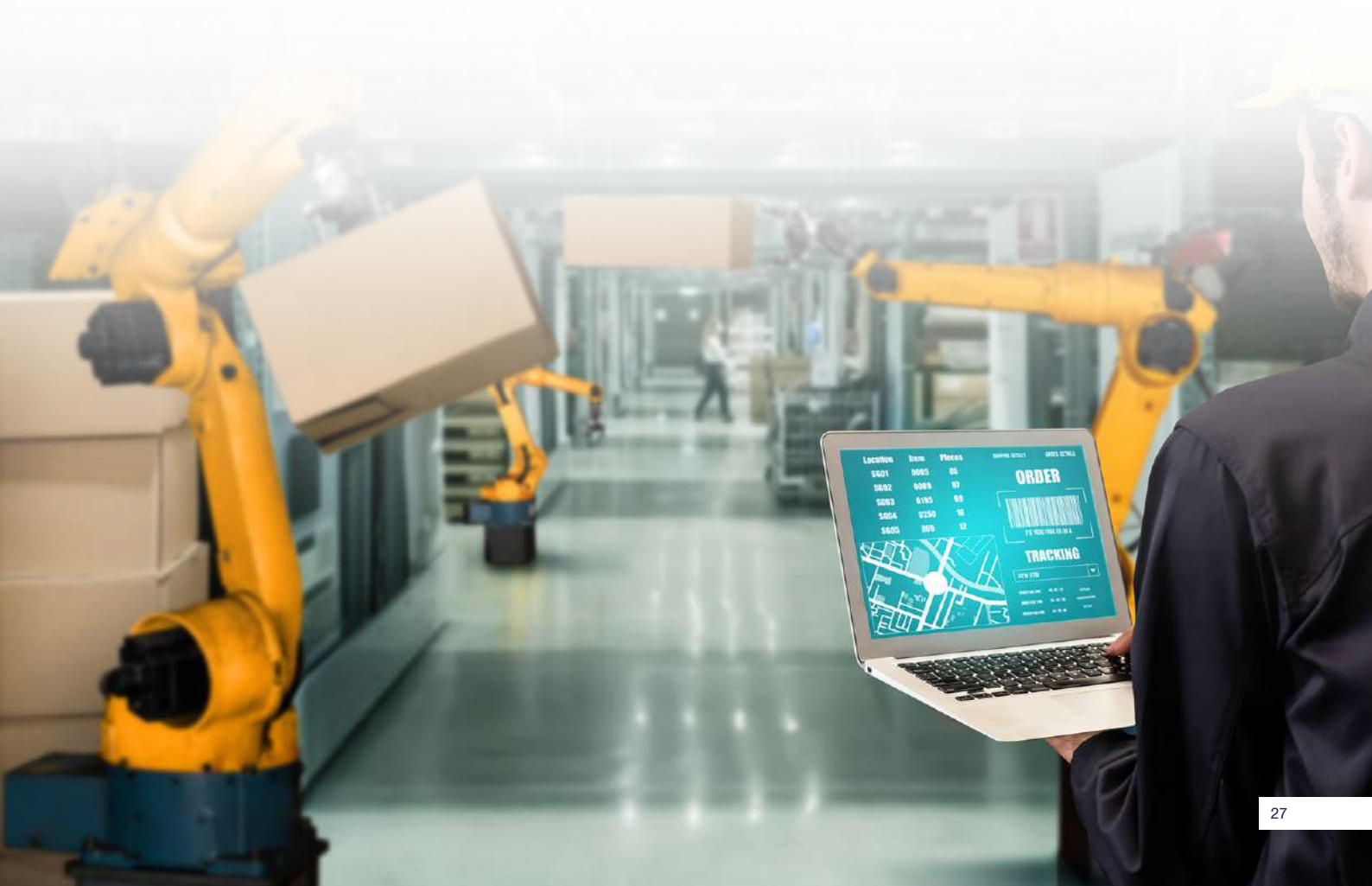
ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการ โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้ โดยมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน อาทิ การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนสามารถให้บริการเดินรถไฟขนส่งสินค้าได้ โดยมีการเตรียมการเพื่อบริหารจัดการเส้นทางการจัดสรรเวลาการเดินรถ การพิจารณาอัตราค่าใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เหมาะสม รวมถึงการกำหนดมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ที่ 4

ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล



ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาและปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนและยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม อาทิ การใช้ประโยชน์จากยานยนต์ไร้คนขับ และการพัฒนา Digital Platform ให้เป็นระบบหลัก (Backbone System) ในการบริหารจัดการการขนส่งและติดตามสินค้า (Tracking) สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม





แนวทางการพัฒนา

การยกระดับมาตรฐาน และเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน



กลยุทธ์ที่ 1

พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานภาคการเกษตร



ให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร ทั้งในด้านวิชาการและเงินทุนในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในกระบวนการผลิตและบริหารจัดการโลจิสติกส์ อาทิ การใช้ระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics)



ส่งเสริมให้เกษตรกรลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาให้มีกระบวนการคัดแยกและตัดแต่งผลผลิตตั้งแต่ในระดับพื้นที่เพาะปลูก และใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) ผ่านสถาบันเกษตรกร



สนับสนุนให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงช่องทางการตลาด ที่หลากหลายและมีประสิทธิภาพ อาทิ ช่องทางการจำหน่ายในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และศูนย์กระจายหรือศูนย์จำหน่าย



เสริมสร้างศักยภาพสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลัก ในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจและเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต การรวบรวมและกระจายสินค้า การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้องให้แก่เกษตรกร



กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลัก เพื่อกำกับดูแลตลอดโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญและบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ



กลยุทธ์ที่ 2

พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม



สนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การบริหารจัดการคลังสินค้า การติดตามและตรวจสอบย้อนกลับ และการพัฒนารูปแบบธุรกิจที่ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามความเหมาะสม



สนับสนุนการพัฒนาช่องทางตลาดใหม่ๆ โดยเฉพาะช่องทางการตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) อาทิ ช่องทางการตลาดที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ



สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการใช้นวัตกรรมทางการเงินอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง อาทิ การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ข้อมูลทางเลือกต่างๆ เช่น ใบยืนยันการสั่งซื้อสินค้า เป็นต้น เพื่อยื่นขอสถาบันการเงินพิจารณาการให้สินเชื่อได้ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพสามารถเข้าถึงสินเชื่อได้มากขึ้น



ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในอนุภูมิภาคสุมาตรา อาทิ อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน เนื่องจากประเทศไทยกำลังก้าวสู่สังคมผู้สูงอายุและสนับสนุนการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมในประเทศสู่อุตสาหกรรมมูลค่าสูง

กลยุทธ์ที่ 3

การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



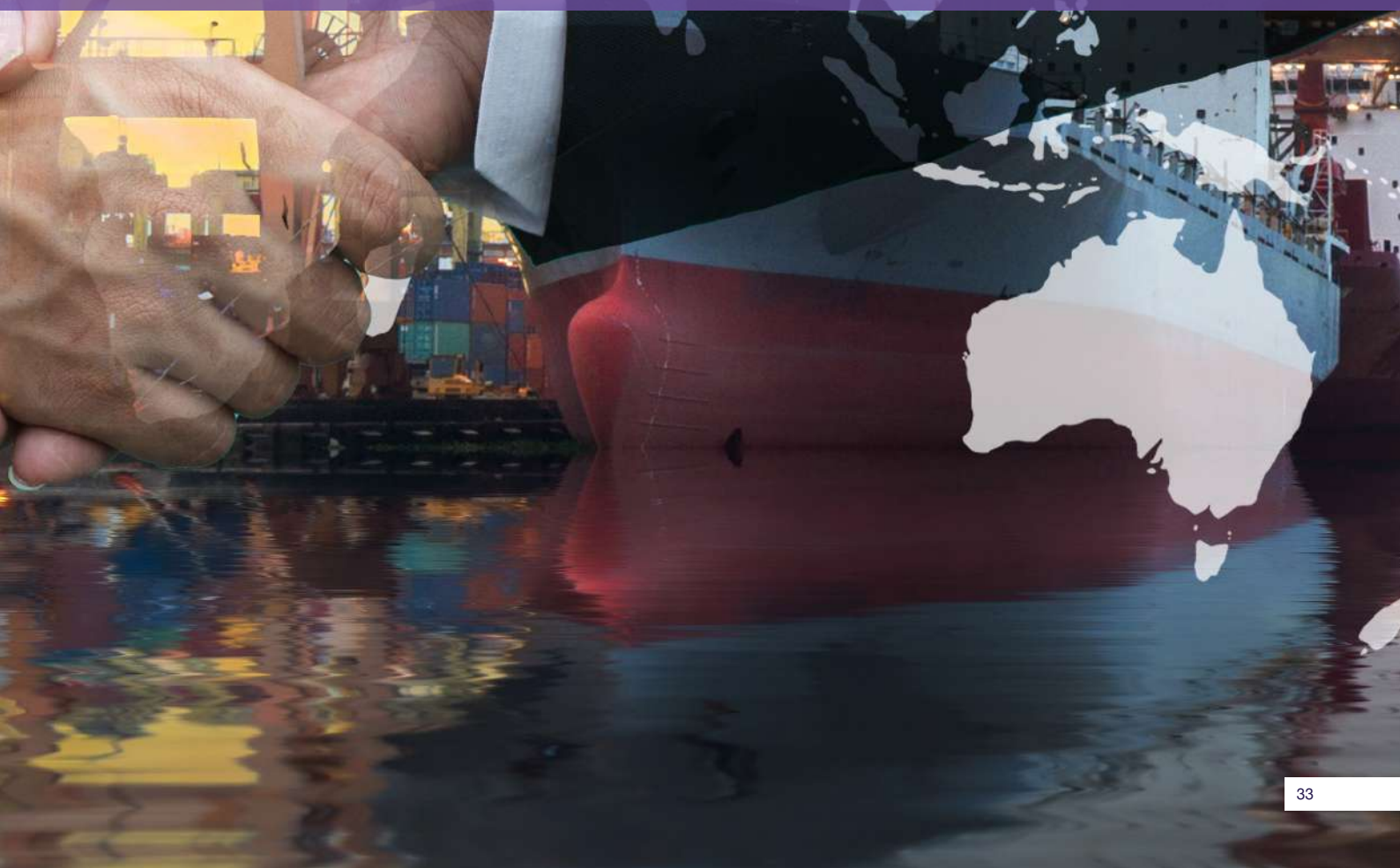
ผลักดันให้มีการดำเนินมาตรการต่างๆ อาทิ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงชีวภาพและก๊าซธรรมชาติ ในโซ่การผลิต รวมถึงการสนับสนุนมาตรการทางเงินหรือภาษีเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานทางเลือก เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสอดคล้องตามแนวทาง BCG





แนวทางการพัฒนา

การพัฒนาพิธีการศุลกากร
กระบวนการนำเข้า - ส่งออก
ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่ง
ระหว่างประเทศ



กลยุทธ์ที่ 1

พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW



พัฒนาระบบ NSW ให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform : NDTP) และระบบ Port Community System (PCS)



ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Window (ASW)

กับประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มเติม รวมถึงประเทศอื่นๆ ภายนอกอาเซียน อาทิ การเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) และข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate)



ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากระบบ NSW ทั้งในรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจด้วยกัน (Business-to-Business : B2B) รูปแบบธุรกิจและผู้บริโภค (Business-to-Customer: B2C) และรูปแบบธุรกิจในลักษณะ Business-to-Business-to-Customer (B2B2C)

กลยุทธ์ที่ 2

พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์



เร่งปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองของสินค้ายุทธศาสตร์ที่สำคัญผ่านระบบ NSW



เร่งรัดการกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติเพื่อควบคุมการนำเข้า การส่งออก และการนำผ่าน ของทุกหน่วยงานให้ครบถ้วนและสอดคล้องกับพิกัดศุลกากรระบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonized System : HS Code) เพื่อใช้และจัดทำฐานข้อมูลสินค้าควบคุมและเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW



เร่งรัดการเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกระหว่างหน่วยงาน สำหรับประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรที่ให้บริการผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนการงาน



พัฒนาแบบฟอร์มกลางการขอใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single e-Form) ให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล (ผ่านระบบ NSW) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเร่งรัดปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบของหน่วยงานให้สามารถดำเนินกระบวนการนำเข้า - ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง และการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงกับระบบ NSW

กลยุทธ์ที่ 3

พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า ผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ



บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ณ ประตูการค้าที่สำคัญ



ผลักดันและพัฒนาความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ สำหรับการดำเนินการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) อาทิ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนม และด้านศุลกากรเชียงของ



พิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ อาทิ พระราชบัญญัติและประกาศด้านศุลกากรเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาและเอกสารในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ รวมถึงการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำ



กลยุทธ์ที่ 4

เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



เร่งจัดการเจรจาเชิงรุกทั้งในระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี เพื่อพัฒนาความร่วมมือและขจัดอุปสรรคด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตลอดเส้นทางที่มีผลต่อการค้าชายแดนและผ่านแดน อาทิ การขยายโควตา CBTA ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA) พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สามเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน การจัดสรรโควตาตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่านรถไฟจีน - ลาว



เร่งจัดการดำเนินการตามกรอบความตกลงทางการค้าและโลจิสติกส์โดยเฉพาะคู่ค้าหลัก ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาคและระดับโลกที่จะช่วยเสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจให้มีความสะดวกและคล่องตัวในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ



จัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงรองรับการขนส่งสินค้าในสถานการณ์ฉุกเฉิน อาทิ การปิดด่านพรมแดนชั่วคราว การห้ามไม่ให้เรือขนส่งจากต่างประเทศเทียบท่า การบังคับให้เปลี่ยนคนขับรถบรรทุกเป็นคนสัญชาติตนเองรับช่วงต่อในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน โดยมีการระบุขั้นตอนการดำเนินงานและการกำหนดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ



กลยุทธ์ที่ 5

ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง กับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ



พิจารณาพันธกรณีระหว่างประเทศ และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และนำมาปรับใช้ในการปรับปรุงกฎหมายของไทยที่ล้าหลังหรือยังไม่สอดคล้อง



พัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รองรับการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ อาทิ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce) กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายรูปแบบ



สร้างการรับรู้หรือประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบให้แก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง





แนวทางการพัฒนา

การพัฒนาศักยภาพ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)



กลยุทธ์ที่ 1

เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์



สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และ Digital Platform ในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดกระบวนการ อาทิ พัฒนาการให้บริการผ่าน Platform Online แบบครบวงจร การใช้ Smart GPS และ QR Code Tracking สำหรับติดตามการจัดเก็บและการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางและ การใช้ Digital Sensors สำหรับการขนส่งสินค้าที่จำเป็นต้องควบคุมอุณหภูมิ ความชื้น และการสั่นสะเทือน



สนับสนุนการพัฒนาและยกระดับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ อาทิ การขนส่งยาและเวชภัณฑ์ การขนส่งสินค้าอันตราย



สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจไปสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ที่มุ่งเน้นให้เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกันและลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ อาทิ พัฒนา Platform ให้บริการร่วมกันเพื่อลดการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhauling)



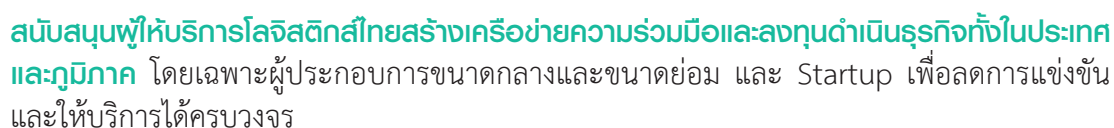
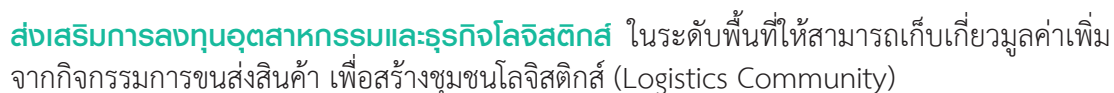
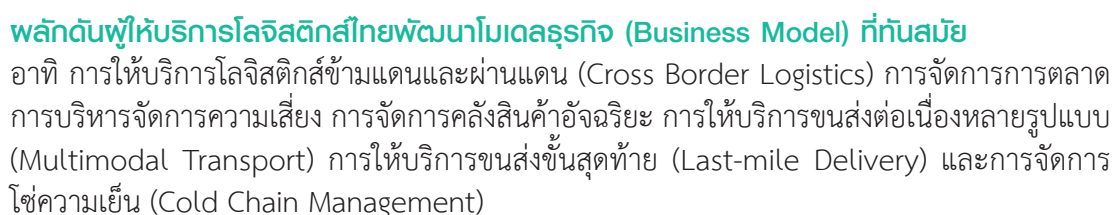
สนับสนุนการเข้าถึงฐานข้อมูล อาทิ ข้อมูลสำหรับการพัฒนาบุคลากร ข้อมูลด้านเทคโนโลยี และข้อมูลด้านกฎระเบียบ โดยเฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายย่อย เพื่อให้สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการ



สนับสนุนการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อาทิ การใช้ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในการขนส่งสินค้า



ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล





แนวทางการพัฒนา

การส่งเสริมการวิจัยและ
พัฒนานวัตกรรม การพัฒนา
บุคลากร และการติดตามผล
ด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1

ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ ที่ทันสมัยภายในประเทศ



**กำหนดกลไกการให้ทุนวิจัยแก่ข้อเสนองานวิจัยที่มีแนวโน้มสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ได้จริง
ในเชิงพาณิชย์** อาทิ การมีข้อตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและสถาบันการศึกษาหรือผู้วิจัย



สร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในประเทศและต่างประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อบูรณาการงานวิจัยให้สามารถประยุกต์ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ในการจัดเรียงและลดความเสียหายในการขนส่งสินค้า การใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ในการบริหารจัดการคลังสินค้า และการใช้เทคโนโลยีระบุลักษณะของวัตถุด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) ในการกระจายและขนส่งสินค้า



**ส่งเสริมการเข้าถึงผลงานวิจัยเพื่อผลักดันการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ได้จากการวิจัยไปใช้
ต่อยอดการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม** อาทิ การจัดแสดงนิทรรศการเผยแพร่ผลงานวิจัย และการบูรณาการความเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลงานวิจัย



กลยุทธ์ที่ 2

ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการพัฒนาทักษะดิจิทัล



กำหนดนโยบาย มาตรการจูงใจและสิทธิประโยชน์ เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ สนับสนุนเงินทุนอัตราดอกเบี้ยต่ำ การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช่ภาษี



สนับสนุนให้ภาครัฐดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างที่ส่งเสริมผู้ประกอบการ และอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมจากผลงานวิจัยด้านโลจิสติกส์ในประเทศ



กลยุทธ์ที่ 3

พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์



สนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์) ในการกำหนดและปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมเพื่อให้ได้หลักสูตรที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน อาทิ ส่งเสริมให้บุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเชี่ยวชาญหรือผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการปรับหลักสูตรการเรียนการสอน และสร้างความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาและผู้ประกอบการเพื่อให้นักศึกษาเข้ามาปฏิบัติงานจริงในสถานประกอบการ



พัฒนาทักษะ (Up-skill) และสร้างทักษะใหม่ (Re-skill หรือ New-skill) และยกระดับทักษะแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานฝีมือแรงงานและมีทักษะที่จำเป็นเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานสากล สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี



กลยุทธ์ที่ 4

ติดตามและประเมินผลการพัฒนาฐานโลจิสติกส์



ปรับปรุงข้อมูลหรือตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ให้เป็นปัจจุบันและพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง



ผลักดันให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนสามารถนำข้อมูลมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ



ติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์



การนำแผนปฏิบัติการ ไปดำเนินการ

1. ระดับนโยบาย

2. ระดับการขับเคลื่อนแผน

ระดับนโยบาย คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ ส่งเสริม และกำกับดูแลการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ให้ความเห็นหรือเสนอแนะในประเด็นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องและกำหนดแผนยุทธศาสตร์ (แผนปฏิบัติการฯ) ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งกำหนดส่วนราชการระดับกระทรวงเป็นหน่วยงานหลัก ผู้รับผิดชอบแนวทางการพัฒนาในแต่ละด้าน โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทำหน้าที่เป็น สำนักงานของ กบส. และพิจารณาเสนอความเห็นต่อ กบส. เกี่ยวกับความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ และแผนแม่บท (แนวทางการพัฒนา) รวมถึงติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการและรายงานต่อ กบส.

ระดับการขับเคลื่อนแผน หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนมีหน้าที่ดำเนินการตามภารกิจที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ และดำเนินการตามนโยบายที่ กบส. มอบหมาย โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานของแต่ละแนวทางการพัฒนาเพื่อดำเนินงานขับเคลื่อนและวัดผลการดำเนินงาน ดังนี้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	กระทรวงคมนาคม	กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย และภาคเอกชน
การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และภาคเอกชน
การพัฒนาพิธีการศุลกากรและการระบอบการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	กระทรวงการคลัง	กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงกลาโหม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และภาคเอกชน
การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	กระทรวงพาณิชย์	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และภาคเอกชน
การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงแรงงาน	กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม และภาคเอกชน

ภาคผนวก

—
ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา

บริบทการเปลี่ยนแปลงภายนอก
และภายในประเทศ

ความสอดคล้องกับ
เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)
แห่งสหประชาชาติ

มติคณะรัฐมนตรี



ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา



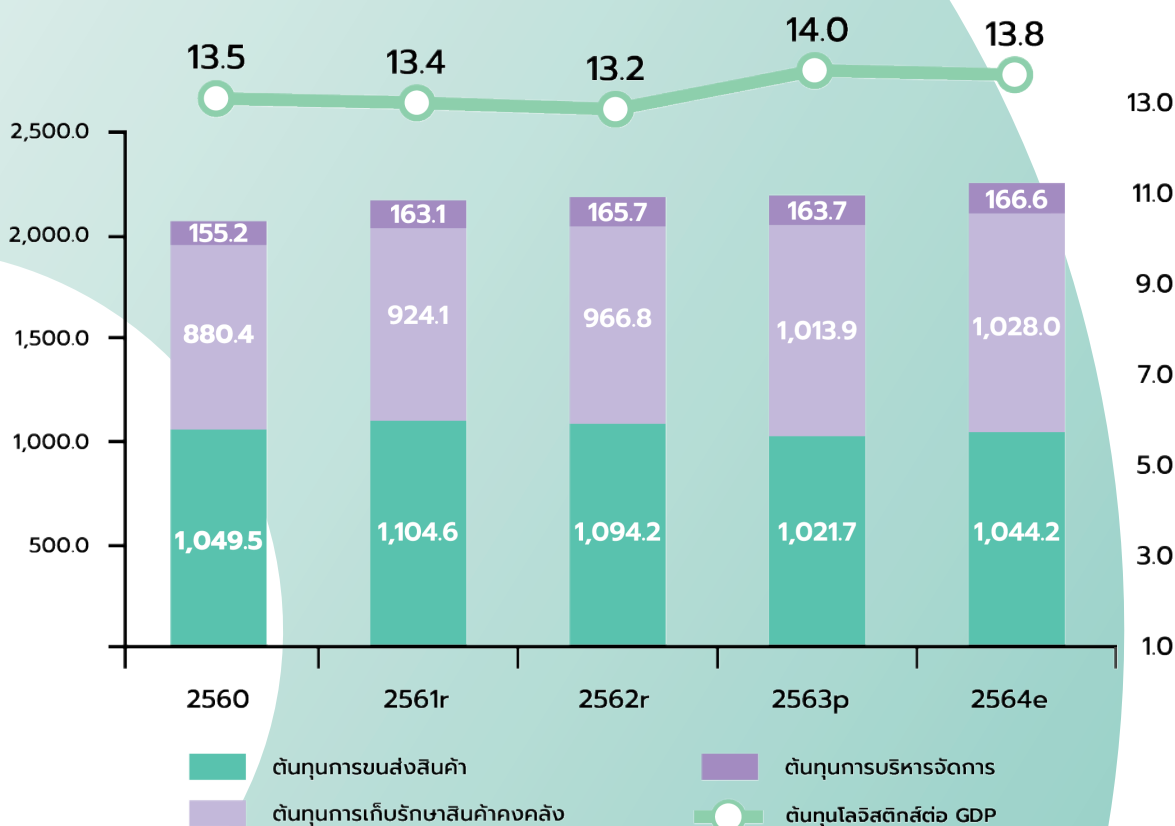
1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในปี 2563

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,199.3 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) โดยมีมูลค่าลดลงจากปี 2562 หรือลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.2 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศที่หดตัว โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ในปี 2564

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 2,238.8 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.8 ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศจากการผ่อนคลายมาตรการ COVID-19 และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการส่งเสริมการท่องเที่ยว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน รวมถึงการส่งออกกลับมาขยายตัว





2 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ โดยองค์ระหว่างประเทศ

ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI)

ปัจจุบัน

จากข้อมูลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) จัดทำโดยธนาคารโลก ประจำปี 2561 (2018) พบว่า



2559

ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ดีขึ้นจากอันดับที่ 45 ในปี 2559 (2016) โดยมีคะแนนอยู่ที่ 3.41 เลื่อนขึ้นมาอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics friendly) ของกลุ่มที่สอง (Consistent performance) สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ดีขึ้น

อันดับที่ 28

จากอันดับที่ 52 ในปี 2559



ด้านความตรงต่อเวลา
ของการบริการ
(Timeliness)

เป็นเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการ
ด้านอันดับมากที่สุด อันดับ
ดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 28
จากอันดับที่ 52 ในปี 2559

อันดับที่ 32

จากอันดับที่ 49 ในปี 2559



ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ
(Logistics quality and competence)

เป็นเกณฑ์ชี้วัดที่มีอันดับ
ดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 32
จากอันดับที่ 49 ในปี 2559

อันดับที่ 33

จากอันดับที่ 50 ในปี 2559



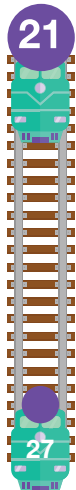
ด้านระบบติดตาม
และตรวจสอบสินค้า
(Tracking and Tracing)

เป็นเกณฑ์ชี้วัดที่มีอันดับ
ดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 33
จากอันดับที่ 50 ในปี 2559

การจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of Doing Business)

ปัจจุบัน

จากข้อมูลการจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ จัดทำโดยธนาคารโลกประจำปี 2563 (2020) พบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 21 ดีขึ้นจากอันดับที่ 27 ในปี 2562 โดยด้านที่มีอันดับดีขึ้นและคะแนนสูงขึ้น ได้แก่



2562

อันดับที่ 34

จากอันดับที่ 67 ในปี 2562

ด้านการขออนุญาตก่อสร้าง
(Dealing with Construction Permits)

มีอันดับดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 34 (77.30 คะแนน) จากอันดับที่ 67 (71.86 คะแนน) ในปี 2562 เป็นผลมาจากการดำเนินการลดขั้นตอนในการขออนุญาตก่อสร้าง (Procedures) ลงจาก 19 ขั้นตอน เหลือ 14 ขั้นตอน และลดระยะเวลาดำเนินการ (Time) ลงจาก 118 วัน เหลือ 113 วัน

อันดับที่ 3

จากอันดับที่ 15 ในปี 2562

ด้านการคุ้มครองผู้ลงทุน
เสียงข้างน้อย
(Protecting Minority Investors)

มีอันดับที่ดีขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 3 (86.00 คะแนน) จากอันดับที่ 15 (75.00 คะแนน) ในปี 2562



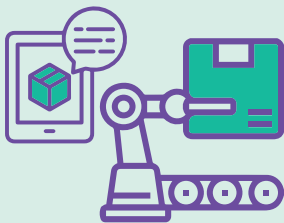
ทั้งนี้ ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ คือ

การค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders)

โดยในปี 2563 อันดับการค้าระหว่างประเทศของไทยอยู่ในอันดับที่ 62 ลดลงจากอันดับที่ 59 ในปี 2562

บริบทการเปลี่ยนแปลง ภายนอกและภายในประเทศ

ภายนอกประเทศ



ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

ปัจจุบันโลกอยู่ในยุคของการต่อยอดและผสมผสานเทคโนโลยีต่างๆ เข้าด้วยกัน ส่งผลให้เกิดการเร่งความเร็วและความครอบคลุมของการเปลี่ยนแปลงในหลากหลายมิติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงของโลกเข้าสู่ยุคดิจิทัล ที่มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์ในภาคส่วนต่างๆ อย่างกว้างขวาง อาทิ การใช้ระบบอัตโนมัติในกระบวนการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิตภาพ การใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) ในการกำหนดทิศทางธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการผู้บริโภคได้อย่างเฉพาะเจาะจงสำหรับการพัฒนาเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้มีการนำเทคโนโลยี อาทิ อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง

(Internet of Things: IoT) การระบุลักษณะของวัตถุด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) และการชี้เฉพาะอัตโนมัติและจัดเก็บข้อมูล (Automatic Identification and Data Capture: AIDC) มาพัฒนาการบริหารจัดการคลังสินค้า หรือการนำอากาศยานไร้คนขับที่ควบคุมการบินจากภายนอก (Drone) หรือพาหนะขับเคลื่อนเอง (Driverless Vehicles) มาใช้ในการขนส่งสินค้าในเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่มีการระบาดของโรคติดเชื้อโคโรนาไวรัส 2019 ได้เร่งการเปลี่ยนแปลงสู่ยุคดิจิทัลมากยิ่งขึ้น ส่งผลต่อภาคเศรษฐกิจ สังคม และการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ



การขยายตัวของความเป็นเมือง

ด้วยความสะดวกรวดเร็วด้านคมนาคมขนส่ง การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและบริการสาธารณะ และการเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้พื้นที่ส่วนใหญ่ของโลกมีการย้ายถิ่นฐานของประชากรเข้ามาอาศัยและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมในเขตเมืองและมีการขยายตัวของเมืองที่รวดเร็วมากขึ้น ทั้งนี้ ความเป็นเมืองมีส่วน

ในการสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ อันเป็นผลจากข้อได้เปรียบของความเป็นเมืองผ่านการรวมกลุ่มของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในภาคบริการและภาคการผลิต และการประหยัดต่อขนาด จากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค เช่น ทำอวกาศยาน โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตเมือง และสถานีรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น



แนวนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดดของประเทศไทยในทวีปเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีนที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดระเบียบเศรษฐกิจการเมือง รวมถึงการปรับเปลี่ยนทิศทางการสร้างเชื่อมโยงการพึ่งพาเศรษฐกิจระหว่างกันภายในภูมิภาคมากขึ้น (Regionalization) ทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบการผลิตใหม่และโซ่อุปทานใหม่ในภูมิภาค นำไปสู่การขยายความเจริญ

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต การค้า การลงทุน และการขนส่งตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการเข้าถึงตลาดใหม่ ทำให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไปจะต้องเชื่อมโยงเส้นทางสู่ประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ



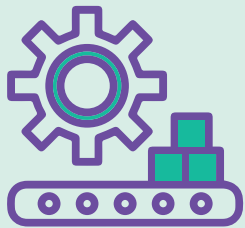


การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และรุนแรงขึ้น ส่งผลให้หลายภูมิภาคต้องเผชิญกับความผันผวนของภูมิอากาศที่มากขึ้นและบ่อยครั้งขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบตามสภาพภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าภาคการเกษตรจะได้รับผลกระทบมากกว่าภาคการผลิตอื่นๆ ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตลดลง

ระยะเวลาการให้ผลผลิตเปลี่ยนแปลงไป หรือพื้นที่เกษตรบางพื้นที่ไม่สามารถทำการเพาะปลูกได้ ทำให้โซ่อุปทานภาคการเกษตรได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นอกจากนี้ สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงที่ก่อให้เกิดภัยธรรมชาติจะเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่นั้นๆ เพิ่มขึ้นด้วย

ภายในประเทศ



การปรับตัวของภาคการผลิตของไทย

• ภาคการเกษตร

แม้ว่าในช่วงหลายปีที่ผ่านมาภาคการเกษตรจะมีแนวโน้มสัดส่วนมูลค่าเพิ่มต่อ GDP ลดลง แต่ภาคการเกษตรยังคงมีส่วนการจ้างงานในระดับสูงจากการจ้างงานทั้งหมดของประเทศ สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของภาคการเกษตรที่ยังคงเป็นแหล่งรายได้ของประชากรจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของมูลค่าเพิ่มกับสัดส่วนการจ้างงานในภาคการเกษตร กลับพบว่าผลิตภาพของแรงงานในภาคการเกษตรยังอยู่ในระดับต่ำ อนึ่ง ภาคการเกษตรในปัจจุบันยังมีจุดอ่อนหลายประการ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มผลิตภาพ การสร้างและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่คุณค่าโดยเฉพาะเกษตรกรทั่วไปยังมีข้อจำกัดในการบริหารกิจการเชิงธุรกิจและเชื่อมโยงกับตลาด รวมถึงการขาดแคลนทุนที่เพียงพอสำหรับ

การปรับเปลี่ยนกิจการและพัฒนาตัวเองเข้าสู่กระบวนการผลิตและธุรกิจดิจิทัล ทั้งนี้ แนวโน้มที่คนรุ่นใหม่หรือต่างอาชีพได้หันมาสนใจทำการเกษตรมากขึ้น โอกาสการเข้าถึงองค์ความรู้มากขึ้น และสถาบันภาควิชาการมีการปรับทิศทางการสนับสนุนการเพิ่มผลิตภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคการเกษตร การแพร่หลายของการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและตลาดออนไลน์ได้เพิ่มโอกาสให้เกษตรกรรายเดี่ยวและกลุ่มเกษตรกรสามารถเข้าถึงตลาดและผู้บริโภคโดยตรงได้มากขึ้น เหล่านี้เป็นสัญญาณที่ช่วยผลักดันให้ภาคการเกษตรปรับเปลี่ยนรูปแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าในโซ่การผลิตได้เพิ่มขึ้น ส่งผลต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เชื่อมโยงกับภาคการเกษตร ซึ่งจะเป็นโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดโซ่อุปทาน



• ภาคอุตสาหกรรม

ในช่วงที่ผ่านมาโครงสร้างการผลิตมีการเปลี่ยนผ่านจากภาคการเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรมและบริการมากขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มในการพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและสามารถเติบโตอย่างเข้มแข็ง โดยมีความพยายามในการปรับโครงสร้างภาคการผลิตสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง รวมถึงการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสนับสนุนการบริหารจัดการ

โซ่อุปทาน การวางแผนบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ อิเล็กทรอนิกส์ (E-Logistics) การพัฒนาระบบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ อาทิ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment) ซึ่งจะเป็นการรองรับการปรับเปลี่ยนสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคการผลิตรูปแบบใหม่ได้



บทบาทของไทยในการเป็น ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาค

ที่ผ่านมาประเทศไทยได้ลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งเป็นจำนวนมาก ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการคมนาคมขนส่งสูงเป็นอันดับต้น ๆ ในภูมิภาค ประกอบกับจุดแข็งด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของหลายประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายในอาเซียนและภูมิภาคอื่น รวมถึงแนวโน้มการหันมาลงทุนภายในภูมิภาคเดียวกันแทนการลงทุนในประเทศที่อยู่ห่างไกล ทำให้ประเทศไทยมีโอกาที่จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนและจุดกระจายสินค้าเพิ่มมาก

ยิ่งขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องสร้างความเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่โดยเฉพาะระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงจะต้องมีการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่มีทักษะสูง (Advance Skills) และการสร้างความยืดหยุ่นของระบบการขนส่งในทุกสถานการณ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้แก่ผู้ประกอบการ และสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้าของประเทศ



ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ ระหว่างประเทศ

ประเทศไทยมีการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคเอเชียภายใต้การดำเนินนโยบายส่งเสริมการค้าและการลงทุนอย่างต่อเนื่อง อาทิ ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชาในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนระหว่างกัน การพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตกเพื่อพัฒนารูปร่างเศรษฐกิจที่สำคัญเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศบริเวณอ่าวเบงกอล ทั้งนี้ จากความเชื่อมโยงของเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ยังคงมีความสำคัญ โดยเฉพาะในกลุ่มอนุภูมิภาคและภูมิภาคเอเชียที่มีพลังมากขึ้นจากการเติบโตของเศรษฐกิจ

ในภูมิภาคซึ่งจะเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยในการขยายความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และเทคโนโลยีสารสนเทศ กับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี และขยายออกไปในระดับระหว่างภูมิภาค ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างประเทศอย่างเต็มศักยภาพ

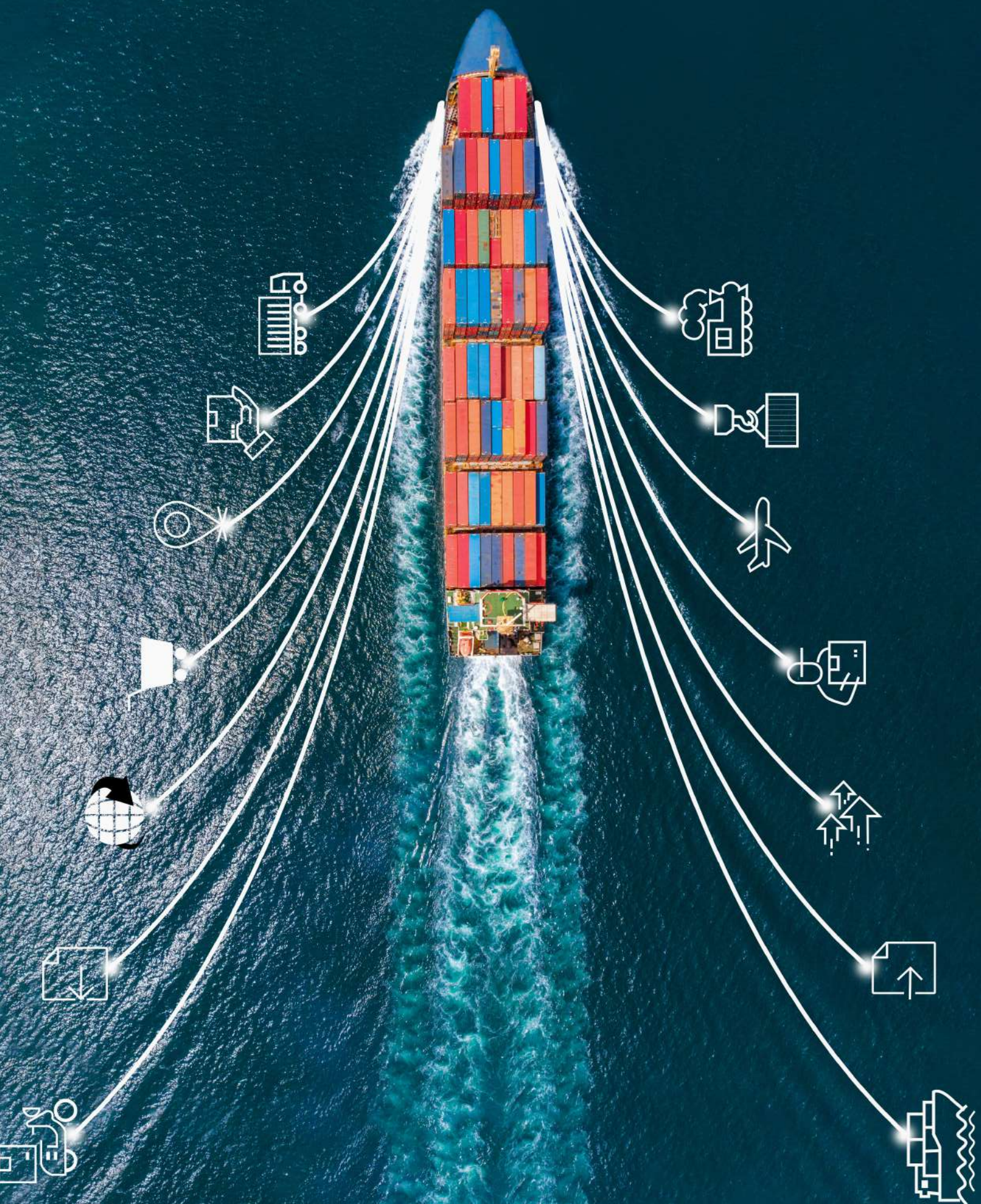




แรงขับเคลื่อน จากปัจจัยแรงงาน

เนื่องจากการลดลงของกำลังแรงงานภายใต้สังคมสูงวัยของประเทศไทย ส่งผลให้กำลังแรงงานของประเทศไทยลดลงตั้งแต่ปี 2559 ประกอบกับปัญหาความไม่สอดคล้องระหว่างความต้องการของตลาดแรงงานและคุณภาพของแรงงาน (Skill mismatching) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการขาดความเชื่อมโยงระหว่างระบบการศึกษาในการออกแบบหลักสูตรเพื่อผลิตผู้ที่จะเข้าสู่ตลาดแรงงานให้มีทักษะฝีมือตรงกับความต้องการของตลาดโดยเฉพาะ

อย่างยิ่งภายใต้แนวโน้มความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วที่ส่งผลให้ความต้องการทักษะแรงงานเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงความต้องการแรงงานบางส่วนจะลดลงเนื่องจากถูกแทนที่ด้วยการใช้เทคโนโลยีมากขึ้น ดังนั้น ด้วยปัจจัยด้านแรงงานเหล่านี้ทั้งในด้านขนาดของกำลังแรงงานและผลิตภาพของแรงงานจึงเป็นความท้าทายที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในระยะต่อไป



ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

เป้าหมายตามแนวทางการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580 และแผนแม่บทฯ และเป้าหมาย (Goal) และเป้าหมายย่อย (Target) ของ SDGs มีความสอดคล้องกัน โดยมีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาแบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย ประกอบด้วย

เป้าหมาย (Goal)

SDG02	ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหาร และยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมยั่งยืน
SDG03	สร้างหลักประกันการมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย
SDG04	สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต
SDG05	บรรลุความเสมอภาคระหว่างเพศและเสริมพลังแก่สตรีและเด็กหญิงทุกคน
SDG08	ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน
SDG09	สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม
SDG10	ลดความไม่เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศ
SDG13	ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น
SDG16	ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ

เป้าหมายย่อย (Target)

● สอดคล้องโดยตรง

SDG0203	เพิ่มผลิตภาพทางการเกษตรและรายได้ของผู้ผลิตอาหารรายเล็ก โดยเฉพาะผู้หญิง คนพื้นเมือง ครุฑเรือนเกษตรกร เกษตรกรผู้เลี้ยงสัตว์ และชาวประมง ให้เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า โดยรวมถึงการเข้าถึงที่ดิน ทรัพยากรและปัจจัยการผลิต ความรู้บริการทางการเงิน ตลาด และโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มและการจ้างงานนอกภาคการเกษตรอย่างมั่นคงและเท่าเทียมภายใน พ.ศ. 2573
SDG0404	เพิ่มจำนวนเยาวชนและผู้ใหญ่ที่มีทักษะที่เกี่ยวข้องจำเป็น รวมถึงทักษะทางเทคนิคและอาชีพสำหรับการจ้างงาน การมีงานที่มีคุณค่า และการเป็นผู้ประกอบการ ภายในปี พ.ศ. 2573
SDG0805	บรรลุการจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับหญิงและชายทุกคนรวมถึงเยาวชนและผู้พิการ และให้มีการจ่ายค่าจ้างที่เท่าเทียมสำหรับงานที่มีคุณค่าเท่าเทียมกัน ภายในปี พ.ศ. 2573
SDG0803	ส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาที่สนับสนุนกิจกรรมที่มีผลิตภาพ การสร้างงานที่มีคุณค่า ความเป็นผู้ประกอบการ ความสร้างสรรค์และนวัตกรรม และให้การสนับสนุนการรวมตัวและการเติบโตของวิสาหกิจรายย่อย ขนาดเล็ก และขนาดกลาง ผ่านการเข้าถึงบริการทางการเงิน
SDG1610	สร้างหลักประกันว่าสาธารณชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและมีการปกป้องเสรีภาพขั้นพื้นฐาน ตามกฎหมายภายในประเทศและความตกลงระหว่างประเทศ

● สอดคล้องโดยเสริม

SDG020B	แก้ไขและป้องกันการกีดกันและการบิดเบือนทางการค้าในตลาดเกษตรโลก รวมถึงการจัดการอุดหนุนสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกทุกรูปแบบและมาตรการเพื่อการส่งออกที่ให้ผลในลักษณะเดียวกัน โดยให้เป็นไปตามอาณัติของกรอบการพัฒนาโดฮา
SDG020C	ใช้มาตรการเพื่อสร้างหลักประกันว่าตลาดโลกด้านอาหารและตลาดอนุพันธ์สามารถทำงานได้อย่างเหมาะสมและอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลของตลาด รวมถึงข้อมูลคลังสำรองอาหารได้อย่างทันการณ เพื่อจำกัดความผันผวนของราคาอาหารที่รุนแรง
SDG0204	สร้างหลักประกันว่าจะมีระบบการผลิตอาหารที่ยั่งยืนและดำเนินการตามแนวปฏิบัติทางการเกษตรที่มีภูมิคุ้มกัน เพื่อเพิ่มผลิตภาพและการผลิต ซึ่งจะช่วยรักษาระบบนิเวศ เสริมขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สภาวะอากาศรุนแรง ภัยแล้ง อุทกภัย และภัยพิบัติอื่น ๆ และจะช่วยพัฒนาที่ดินและคุณภาพดินอย่างต่อเนื่อง ภายในปี พ.ศ. 2573

SDG030B

สนับสนุนการวิจัยและการพัฒนาวัคซีนและยาสำหรับโรคติดต่อและไม่ติดต่อที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อประเทศกำลังพัฒนา ให้มีการเข้าถึงยาและวัคซีนจำเป็นในราคาที่สามารถซื้อหาได้ ตามปฏิญญาโดฮาในส่วนของความตกลงว่าด้วยการค้าที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญา (TRIPS) และการสาธารณสุข ซึ่งเน้นย้ำสิทธิของประเทศกำลังพัฒนาที่จะใช้บทบัญญัติในความตกลง TRIPS อย่างเต็มที่ในเรื่องการผ่อนปรนเพื่อคุ้มครองสุขภาพของประชาชน โดยเฉพาะการเข้าถึงยาโดยถ้วนหน้า

SDG050B

SDG0802

สร้างเสริมการใช้เทคโนโลยี โดยเฉพาะเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อส่งเสริมพลังแก่ผู้หญิง บรรลุการมีผลิตภาพทางเศรษฐกิจในระดับที่สูงขึ้นผ่านการสร้างความหลากหลาย การยกระดับเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมถึงการมุ่งเน้นภาคการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและการผลิตที่ใช้แรงงานเข้มข้น

SDG0806

SDG0810

ลดสัดส่วนของเยาวชนที่ไม่มีงานทำ ไม่ได้รับการศึกษาหรือการฝึกอาชีพลงอย่างมากภายในปี พ.ศ. 2563 เสริมความแข็งแกร่งของสถาบันทางการเงินภายในประเทศเพื่อส่งเสริมและขยายการเข้าถึงการธนาคาร การประกันและบริการทางการเงินแก่ทุกคน

SDG0901

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าไปที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

SDG0903

เพิ่มการเข้าถึงบริการทางการเงิน โดยรวมถึงเครดิตในราคาที่สามารถจ่ายได้ของอุตสาหกรรมและวิสาหกิจขนาดเล็ก โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้งเชื่อมโยงเข้าสู่มูลค่าและตลาด

SDG0904

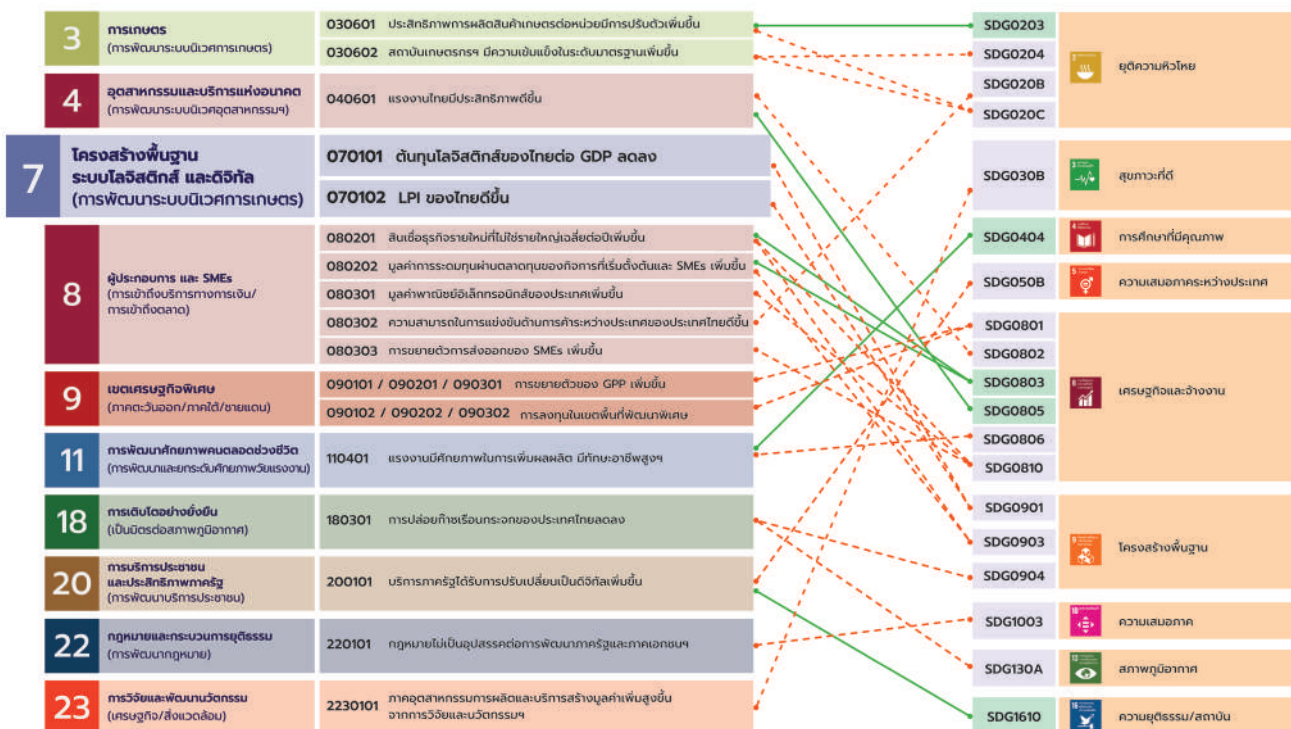
ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศ ภายในปี พ.ศ. 2573

SDG1003

SDG130A

สร้างหลักประกันให้มีโอกาสที่เท่าเทียมและลดความไม่เสมอภาคของผลลัพธ์ รวมถึงการจัดกฎหมาย นโยบาย และแนวปฏิบัติที่เลือกปฏิบัติ โดยการส่งเสริมการออกกฎหมาย นโยบาย และการดำเนินการที่เหมาะสมในเรื่องดังกล่าว ดำเนินการให้เกิดผลตามพันธกรณีที่ผูกพันต่อประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่มีเป้าหมายร่วมกันระดมทุนจากทุกแหล่งให้ได้จำนวน 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2563 เพื่อตอบสนองความต้องการของประเทศกำลังพัฒนา ภายใต้บริบทของการดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกที่ชัดเจนและมีความโปร่งใส ตลอดจนเร่งระดมทุนเพื่อให้กองทุน Green Climate Fund ดำเนินการได้อย่างเต็มที่โดยเร็วที่สุด

ความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายของแผนแม่บทและเป้าหมาย SDGs



มติคณะรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๓๒๑๘๒



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์)
ประธานกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๑/๐๖๕ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

ตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ได้ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
ของประเทศ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๕ พร้อมมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ
ตามมติและรายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพัฒนา
ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศตามขั้นตอนต่อไป

๒. เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

๓. เห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ (เรื่อง ผลการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑)
เพื่อบริหารจัดการให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ National Single Window
และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) [เดิม บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)]
ให้เหมาะสม

ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงแรงงาน
กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ได้เสนอความเห็นและข้อสังเกตไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามบัญชี
สำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

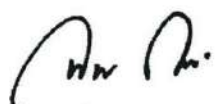
/คณะรัฐมนตรี ...

-๒-

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ ลงมติรับทราบและเห็นชอบทั้ง ๓ ข้อตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศเสนอ และให้กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม สำนักงานปรมาณ สำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นางประไพ คำสะกุล)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนาศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๒๓ (ฉัตรปรียา), ๑๕๓๓ (ปัทมรา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖ www.soc.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@soc.go.th (Te 06-12-65)

บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๒๔/๑๗๒๒๗ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต ๐๗๐๔/๑๖๓๐ ลงวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๕
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ด่วนที่สุด ที่ อว (ปคร) ๐๒๑๓/๒๖๓๓๑ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ด่วนที่สุด ที่ กษ ๑๓๐๔/๔๗๑๔ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๓๘๒ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ด่วนที่สุด ที่ ดศ ๐๑๐๐.๔/๒๕๑๖๕ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงแรงงาน ด่วนที่สุด ที่ รง ๐๒๐๑.๒/๓๕๖๙ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ด่วนที่สุด ที่ สธ ๐๒๐๙.๐๓/๔๑๓๘ ลงวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๕
๙. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๔๐๘/๑๔๒๐๓ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๑๐. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๙/๑๐๖ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๑๑. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๓/๔๐๕ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๑๒. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๑/๖๗๑๑ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๑๓. สำเนาหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร. ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๒๐๐/๑๗๒ ลงวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕
๑๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ สกพอ ๑๐๐๓.๑/๖๕/๔๒๗๔ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ
ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๘. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
๙. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๐. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
๑๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
๑๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๑๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
๑๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม
๑๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
๑๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๑๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๘. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
๑๙. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๒๐. เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๒๑. เลขาธิการ ก.พ.ร.
๒๒. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๒๓. เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
๒๔. เลขาธิการคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส

เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

โทรศัพท์ 02 280 4085 โทรสาร 02 281 1012

Email : Logistic@nesdc.go.th Website : www.nesdc.go.th

ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่



nesdc.go.th