



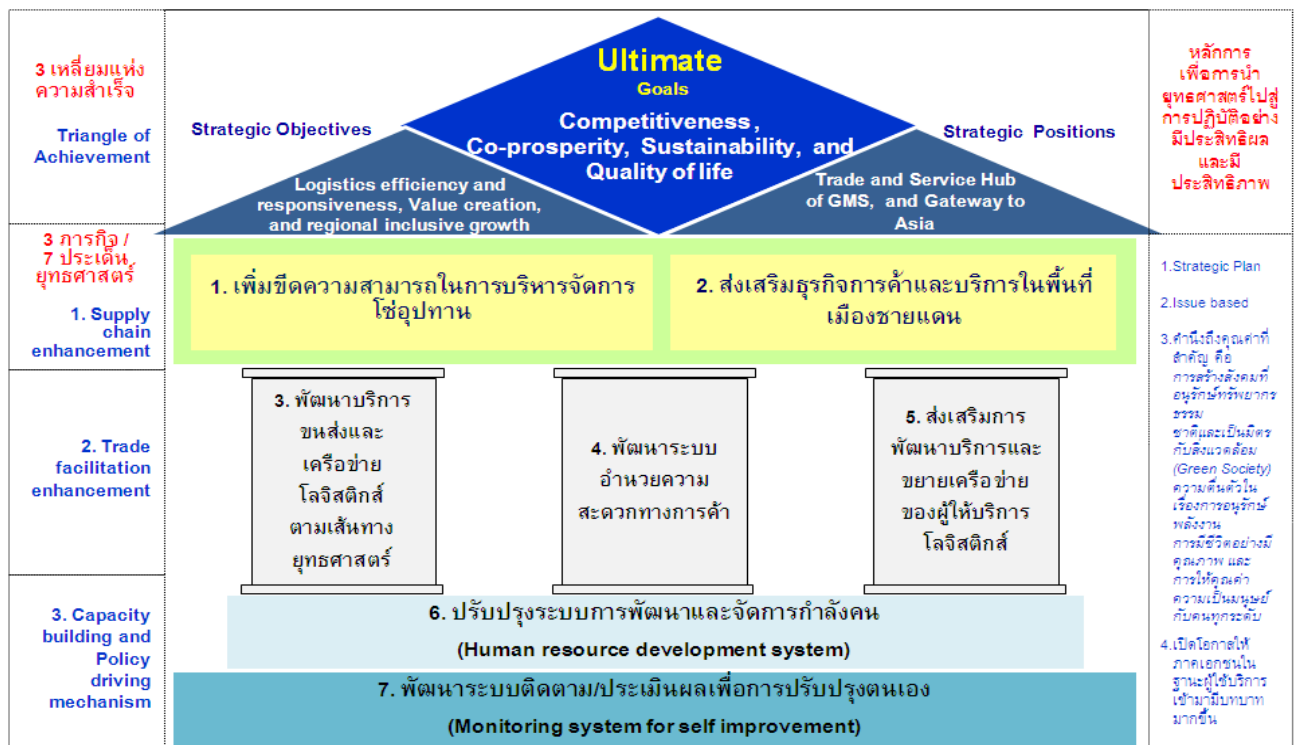
## แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

### ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

“การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ได้มีการพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ดังนี้

- 1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)** แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับนี้ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนและยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมด้วยการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล และการสร้างความมั่นคงด้านพลังงานด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนากำลังงานทางเลือก และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก
- 2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของรัฐบาล (Country Strategy)** เป็นแนวทางการขับเคลื่อนเพื่อเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมการเติบโตอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประสานให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคสังคมต่างๆ เข้าใจและเข้าร่วมในการพัฒนาประเทศ พัฒนาบุคลากร โดยมีเป้าหมายไปสู่อนาคตที่มั่นคง ยั่งยืนและสมดุล ซึ่งแผนยุทธศาสตร์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนของรัฐบาลด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งภายในและต่างประเทศ
- 3. ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี 2558** ที่กำหนดวิสัยทัศน์ให้ประเทศไทยเป็นสมาชิกที่เข้มแข็งและสนับสนุนคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนอาเซียนร่วมกัน โดยสอดคล้องกับแนวทางของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและโลจิสติกส์เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับพร้อมทั้งมีกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนและสอดคล้องกับพันธกรณีและข้อตกลงอาเซียนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียนในด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยว บริการและเมืองชายแดน



3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)

การวางเป้าหมายแห่งความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

- 1) ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ประเทศไทยควรวางบทบาทตนเองเป็น ศูนย์กลางธุรกิจการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่ตลาด เอเชีย (Trade and Service Hub of GMS, and Gateway to Asia) เพื่อให้สอดคล้องกับ ศักยภาพและหลักความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative advantage) และนำไปสู่ ความร่วมมือและการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกันในภูมิภาค
- 2) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ประกอบด้วย 3 ส่วนคือ (1) การเพิ่ม ประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์ (Logistics efficiency and responsiveness) ทั้งในระดับสถานประกอบการระดับโลกและ กระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ (2) การสร้างความเข้มแข็งและ มูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทยในโซ่อุปทาน(Value creation) และ (3) การเติบโตที่ช่วยลดความ เหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค (Regional inclusive growth)

- 3) **ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal)** การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ และการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็ง มีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมต้องการทั้งเรื่องของการ อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้ คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บูรณาการไปสู่ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันอย่างยั่งยืนในภูมิภาค (Competitiveness, Co-prosperity, Sustainability, and Quality of life)

## ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บ เกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply chain enhancement)

### ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน

เพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทานมีกลยุทธ์หลัก ประกอบด้วย

**กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตร  
และอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farms to Forks) ด้วยการ

- 1) พัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มให้กับกลุ่มและสถาบัน  
เกษตรกร เพื่อลดต้นทุนในกระบวนการและเพิ่มศักยภาพให้เกษตรกรในการเข้า  
ร่วมจัดการและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทานของตนเองมากขึ้น
- 2) ส่งเสริมการพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้ทำหน้าที่เป็นกลไกการจัดการธุรกิจ  
(Business Arm) ให้กับเกษตรกร เพื่อสนับสนุนกิจการจัดหาวัตถุดิบ/ปัจจัยการ  
ผลิตการใช้ทรัพยากรการผลิตร่วม การเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุน  
การควบคุมคุณภาพผลผลิตการรวบรวม การจัดการด้านตลาด การซื้อขาย และ  
การกระจายหรือจัดส่งผลผลิตให้ถึงมือผู้ซื้อปลายทาง ตลอดจนร่วมมือระหว่าง  
สถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในโซ่อุปทานเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม  
ให้กับสินค้าเกษตรของผู้ประกอบการไทยตลอดโซ่อุปทาน

**กลยุทธ์ที่ 2** เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการ  
อุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูงด้วยการ

- 1) สร้างความเป็นมืออาชีพด้านการจัดการโลจิสติกส์ให้กับภาคอุตสาหกรรมโดย  
การส่งเสริม "Best Practices" การใช้เครื่องมือประเมินและพัฒนาประสิทธิภาพ  
การดำเนินงานทั้งในระดับองค์กรและระดับโซ่อุปทานสำหรับสถานประกอบการใน  
แต่ละอุตสาหกรรมรายสาขาพัฒนาบุคลากรทั้งในด้านความรู้และทักษะทั้งระดับ  
บริหารจัดการและระดับปฏิบัติการให้ได้มาตรฐานสากลสนับสนุนการพัฒนา  
ระบบงานมาตรฐานและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมในการ  
ปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการทำงานรวมทั้งสนับสนุนการใช้บริการจาก  
ผู้ให้บริการบุคคลที่สาม (LSPs) ที่ได้มาตรฐานมืออาชีพ

- 2) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยธุรกิจในโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงผู้บริโภคเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันร่วมกันตลอดโซ่อุปทานเช่นการรณรงค์ให้ประชาชนและผู้ประกอบการมีความตื่นตัวต่อการบังคับใช้ “พ.ร.บ. ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551” เพื่อให้เป็นแรงกระตุ้นกลับไปสู่ผู้ประกอบการผลิตทั้งปลายน้ำ กลางน้ำ และต้นน้ำให้มีความร่วมมือกันปรับปรุงและควบคุมคุณภาพสินค้าให้ดียิ่งขึ้นการส่งเสริม Best Practice Guidelines สำหรับการสร้างความร่วมมือในโซ่อุปทาน เพื่อผู้ประกอบการไทยจะได้เรียนรู้และเข้าใจบทเรียนจากผู้ประกอบการอื่นและแนวปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานสากล
- 3) สนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมายโดยการสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคีในโซ่อุปทาน
- 4) ส่งเสริมการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพในสาขาบริการที่มีศักยภาพสูงโดยเฉพาะสาขาบริการท่องเที่ยวและบริการสุขภาพ เพื่อรองรับการเติบโตของนักท่องเที่ยวและการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการสุขภาพได้มาตรฐานระดับโลก

## ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)

### ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

ประเภทธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เมืองชายแดนที่มีการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นกลไกสำคัญทำให้การเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมีการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม (win-win) ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Inclusive growth) ระหว่างกลุ่มประเทศใน GMS และ เอเชีย โดยมีกลยุทธ์หลัก 4 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน ประมาณ 30-50 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดนโดยพัฒนา กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ผลิตรายการค้าอุปโภคบริโภคที่มีคุณภาพดี บริการโลจิสติกส์บริการสุขภาพ บริการฝึกอบรม และบริการการศึกษาขั้นสูง

**กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน เพื่อสร้างช่องทางการค้าที่ถูกต้องกฎหมายบริเวณชายแดน กระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางการค้า ในโซ่อุปทานของภูมิภาคที่ยั่งยืน โดยอาศัยหลักการพื้นฐานความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative advantage) ทำให้เกิดผลลัพธ์การพัฒนาที่ได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน (Co-prosperity) รวมทั้งจัดตั้ง "หน่วยงานส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์" ที่จุดผ่านแดน ทำหน้าที่รวบรวมองค์ความรู้ จัดทำคู่มือส่งเสริมการค้าและระเบียบพิธีการและกระบวนการค้าการขนส่งที่ด่านชายแดนกับแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม การเปิดด่านถาวรดังกล่าว จะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับความพร้อมของสถานการณ์ในพื้นที่ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาด่านถาวรของประเทศเพื่อนบ้านให้ได้มาตรฐานสากลเช่นเดียวกัน

**กลยุทธ์ที่ 3** สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ อาชีพ และยกระดับกำลังซื้อของประเทศเพื่อนบ้านและใช้ประโยชน์จากต้นทุนของโซ่อุปทานที่ลดลงเนื่องจากค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าและได้รับสิทธิประโยชน์ GSP

**กลยุทธ์ที่ 4** สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เพื่อขยายฐานการผลิตของไทย เข้าไปเป็นส่วนประกอบหลักของโซ่อุปทานของภูมิภาคและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปลายน้ำในประเทศ โดยภาครัฐเข้าไปมีบทบาทในการร่วมวางแผนการพัฒนาและจัดตั้งองค์กรร่วม (Consortium) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา และสนับสนุนภาคเอกชนไทยเป็นผู้ลงทุนหรือร่วมลงทุนในการผลิตหรือให้บริการในนิคมอุตสาหกรรมทวาย ในขณะเดียวกันเห็นควรสนับสนุนการพัฒนาบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงเส้นทางสู่ทวายอย่างเป็นขั้นตอนเพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มการลงทุนการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

## ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

### ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้าความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งในรูปแบบที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยมีกลยุทธ์หลัก 4 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก โดยการพัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น การพัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางรางบริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุงประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ให้เพียงพอกับความต้องการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการให้บริการ ตลอดจนการปรับปรุงถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้าและการพัฒนาคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

**กลยุทธ์ที่ 2** ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ด้วยการศึกษาวเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และสนับสนุนการพัฒนาลำน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือพัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและกำหนดอัตราค่าบริการหน้าท่าให้จูงใจให้เอกชนมาใช้บริการ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์

**กลยุทธ์ที่ 3** ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมแผนการลงทุนในระยะ 2 ระยะ 3 และ ปรับปรุงบริการอำนวยความสะดวก



ความสะดวก และธุรกิจให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ในบริเวณสนามบิน โดยเฉพาะบริการเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ให้มีกระบวนการที่ง่าย เป็นอัตโนมัติ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มที่แท้จริงให้กับธุรกิจ

**กลยุทธ์ที่ 4** ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรม บริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ อาทิ การให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า ลานบรรจุสินค้าการให้ผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและออกแบบการก่อสร้าง ท่าเรือหรือบริการอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน และส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนเส้นทางสำรองการขนส่งสินค้ารองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจาก ปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในกรณีฉุกเฉิน

## ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

### ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

โดยเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ NSW อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับโดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

- กลยุทธ์ที่ 1** เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้านทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-Freight) ทั้งที่เกี่ยวข้องสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการผ่านแดนกับระบบ NSW รวมถึงการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ ทั้ง G2G B2G และ B2B ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับประเทศเพื่อนบ้าน
- กลยุทธ์ที่ 2** ดำเนินการจัดตั้งองค์รกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Businessmodel) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกและมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
- กลยุทธ์ที่ 3** ผลักดันการออกกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกและการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

## ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

### ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

การขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าไปในตลาดที่มีศักยภาพ โดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

- กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริม Best practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล (international Certificates) เช่นการได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้นเพื่อพัฒนาความเป็นมืออาชีพให้กับบุคลากรและผู้ประกอบการธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2** สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียนเพื่อให้คำแนะนำนักลงทุน โดยส่งเสริมและพัฒนาบทบาทบุคลากรและหน่วยงานภาครัฐในต่างประเทศให้ทำหน้าที่เป็น Intelligence unit เพื่อสนับสนุนข้อมูลด้านกฎหมาย จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อทำธุรกิจในประเทศนั้นๆ (Approved list)รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสถิติต่างๆที่จะเป็นประโยชน์ของการทำธุรกิจกับประเทศต่างๆ
- กลยุทธ์ที่ 3** ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) โดยการสร้างพันธมิตรทางการค้าระหว่าง LSPs ด้วยกัน และระหว่าง LSPs กับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก รวมทั้งจัดหาบริการสนับสนุนโดยเฉพาะบริการประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน

### ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

### ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)

เพื่อสนับสนุนการสร้างความเป็นมืออาชีพโดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนระบบการเรียนการสอนแบบกรณีศึกษาสหกิจศึกษาและทวิภาคีรวมทั้งส่งเสริมงานวิจัยเชิงประยุกต์เพื่อการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

**กลยุทธ์ที่ 2** การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดนเพื่อให้มีความรู้และทักษะในการดำเนินธุรกิจและการค้าที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของการค้าชายแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน

**กลยุทธ์ที่ 3** ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ โดยเฉพาะเร่งพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานและเส้นทางอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานระดับปฏิบัติการของสาขาโลจิสติกส์อื่นๆ เพื่อจูงใจให้แรงงานไหลเข้ามาทำงานในอาชีพนี้ และมีแรงจูงใจในการยกระดับการปฏิบัติงานให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีศักดิ์ศรีในอาชีพและคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดี

### ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

โดยมีกลยุทธ์หลัก 2 ประการคือ

**กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง โดยให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ให้บริการหรือผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบและกลไกการให้บริการของภาครัฐมีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

**กลยุทธ์ที่ 2** สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity) ด้วยการ

- 1) จัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานภายใต้ สศช. ในฐานะหน่วยงานกลาง ที่ดูแลรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์และรับผิดชอบหลักในการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มหรือจัดตั้งกลุ่มวิชาชีพของภาคเอกชนเพื่อเป็นตัวแทนภาคเอกชนกลุ่มต่างๆ ให้เข้ามามีส่วนร่วมกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) สนับสนุนให้มีการถ่ายโอนภารกิจการนำและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศจากองค์กรภาครัฐไปสู่องค์กรภาคเอกชนใน 10 ปี โดยดำเนินการวางแผนและกำหนดแนวทางการถ่ายโอนภารกิจร่วมกับภาคีภาคเอกชนเพื่อให้แนวทางการพัฒนาสามารถตอบสนองความต้องการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนได้ทันกับสถานการณ์และอย่างมีประสิทธิภาพ

- 3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ ให้มีการแบ่งส่วนงานระดับนโยบาย การกำกับดูแล และการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออก พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว พัฒนากลไกบริหาร/จัดการที่ทำหน้าที่บูรณาการงานและแผนลงทุนที่คาบเกี่ยวหลายหน่วยงานเพื่อแก้ปัญหาการบริหารจัดการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น สถานีขนส่ง ไอซีดี เขตปลอดอากร เป็นต้น

## แนวทางในการแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่แผนปฏิบัติการ

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติจะให้ความสำคัญและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาดังกล่าว ด้วยการกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบในระดับปฏิบัติการ เพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการสนับสนุนพัฒนาขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนสามารถวัดผลการดำเนินการตามแผนและการติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของแผนเป็นระยะ และสามารถปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องสำหรับการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไปดังนี้

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
<b>1. การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน</b>		
<b>1.1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน</b>		
1.1.1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/ ภาคเอกชน
1.1.2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง	กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงการคลัง/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/ ภาคเอกชน

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
<p>1.2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน</p> <p>1.2.1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน</p> <p>1.2.2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน</p> <p>1.2.3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p>1.2.4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย</p>	<p>กระทรวงการคลัง</p>	<p>กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงการต่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงกลาโหม/ กระทรวงอุตสาหกรรม/ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/ กระทรวงสาธารณสุข/ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ มหาดไทย/ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ/ ภาคเอกชน</p>
<b>2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า</b>		
<p>2.1 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์</p> <p>2.1.1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก</p> <p>2.1.2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนน้ำและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน</p> <p>2.1.3 การขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ</p> <p>2.1.4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา Freight Village &amp; Logistics Park</p>	<p>กระทรวงคมนาคม</p>	<p>กระทรวงการคลัง/ กระทรวงอุตสาหกรรม/ กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวงมหาดไทย/ ภาคเอกชน</p>



ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
2.2 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า		
2.2.1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน	กระทรวงการคลัง	กระทรวงเทคโนโลยีและการสื่อสาร/ กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวง อุตสาหกรรม/ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพลังงาน/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/ กระทรวง
2.2.2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW ที่มีประสิทธิภาพ		กระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม/ กระทรวง
2.2.3 ผลักดันการออกกฎหมาย		สาธารณสุข/ กระทรวงวัฒนธรรม/ กระทรวงกลาโหม/ กระทรวงการต่างประเทศ/กสทช./ภาคเอกชน
2.3 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	กระทรวงพาณิชย์/ กระทรวง	กระทรวงการคลัง/ กระทรวงการ
2.3.1 ส่งเสริม Best practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล	อุตสาหกรรม	ต่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงเทคโนโลยีและการสื่อสาร/ ภาคเอกชน
2.3.2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน		
2.3.3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย		

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
<b>3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน</b>		
3.1 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน	กระทรวงแรงงาน/ กระทรวงศึกษาธิการ	กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงการ ต่างประเทศ/ กระทรวงเทคโนโลยี และการสื่อสาร/ สมาคมไทยโลจิส- ติกส์และการผลิต/ สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย/ สภาหอการค้าแห่ง ประเทศไทย/สภา ผู้ส่งสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย
3.1.1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้ สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและ แนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม		
3.1.2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน		
3.1.3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐาน วิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์		
3.2 พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์	สศช.	สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย/ สภาหอการค้าแห่ง ประเทศไทย/สภา ผู้ส่งสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย
3.2.1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) และระบบการติดตามและรายงาน ผลการดำเนินงาน		
3.2.2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ (Center for continuity)		

ก. ดัชนีหลัก (Key Performance Indicators) ชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

เนื่องจากข้อจำกัดของข้อมูล การกำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ จึงเน้นกำหนดดัชนีหลักที่สำคัญเพื่อเป็นการชี้แนะเบื้องต้น โดยในอนาคตจำเป็นต้องมีการพัฒนาตัวชี้วัดเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถวัดผลสำเร็จได้ครบทุกมิติที่สำคัญทั้งในระดับประเทศ สาขาเศรษฐกิจและระดับธุรกิจ โดยมีชุดตัวชี้วัดหลัก ดังนี้

ตารางดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฯ

ประเด็นความสำเร็จตามภารกิจ		ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ	
		สถานะปัจจุบัน (2556)	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย (2560)
1	การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม	(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ร้อยละ 14.2 ปี 2555e (2) มูลค่าเพิ่มของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ 3.1 แสนล้านบาท ณ ปี 2554	(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ภายในปี 2560 ไม่เกินร้อยละ 12 (2) มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 3.5 แสนล้านบาท ในปี 2560
2	การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)	(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของอุตสาหกรรมเป้าหมาย (2) ต้นทุนสินค้าคงคลังของอุตสาหกรรมเป้าหมาย	(1) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายลดลง (หรือต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดโซ่อุปทานของกลุ่มเป้าหมายลดลง) (2) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) ของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มสูงขึ้น (3) มีสถาบันเกษตรกรที่ได้ทำหน้าที่เป็นกลไกเชิงธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกรอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น (4) มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าฝั่งตะวันตกและด่านชายแดน ในตลาดคู่ค้าเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น
3	การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	<u>การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า</u> (1) Trading Across Border Indicator อยู่อันดับ20 (2) ประสิทธิภาพการบริการและการกำกับของหน่วยงานภาครัฐที่ท่าเรือ และท่าอากาศยาน โดย Time Release Study (TRS) ของ WCO	<u>การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า</u> (1) Trading Across Border Indicator อยู่อันดับที่ดีขึ้นทุกปี (2) Time Release Study (TRS) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี (3) สามารถเชื่อมโยงระบบ (e-Freight) กับระบบ NSW ได้ภายในปี 2559 และสามารถดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการภายในปี 2560 (4) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง ณ ประตูการค้าหลักและด่านการค้าชายแดน

ประเด็นความสำเร็จตามภารกิจ		ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ	
		สถานะปัจจุบัน (2556)	ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย (2560)
		<u>การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์</u> (1) สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	<u>การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์</u> (1) อัตราความแออัดของผู้ใช้บริการลดลง ประสิทธิภาพหลัก เช่น ด้านศุลกากรสะเดา และด้านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นต้น (2) ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น (3) สัดส่วนการขนส่งลำน้ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และสัดส่วนการขนส่งทางน้ำชายฝั่งเพิ่มเป็นร้อยละ 6 ภายในปี 2560
		<u>การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์</u> (1) จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย (ราย)	<u>การพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์</u> (1) จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการ (หรือมีเครือข่ายการให้บริการ) ในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น (2) จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics world-recognized Certificates เพิ่มมากขึ้น (คุณภาพและมาตรฐานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดีขึ้น)
4	การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)	<u>การพัฒนากำลังคน</u> (1) จำนวนสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ และจำนวนนักศึกษาที่จบ(อุดมศึกษา/อาชีวศึกษา) (2) บุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับในสากล (3) บุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ได้รับการฝึกอบรม <u>ระบบข้อมูล</u> (1) ระดับประเทศ (ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) (2) ระดับสาขาการผลิต (ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของอุตสาหกรรมเป้าหมาย) <u>กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์</u> (1) กบส. (คกก. 24 คน ผู้แทนภาคเอกชน 4 คน) (2) คณะอนุกรรมการภายใต้ กบส. (3) สำนัก/กลุ่มงานโลจิสติกส์ภายใต้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง	<u>การพัฒนากำลังคน</u> (1) พนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานผ่านสถาบันหรือหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 10,000 คน (2) อบรมบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยเฉพาะในระดับหัวหน้างาน (Supervisor) และระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐาน เฉลี่ยปีละ 5,000 คน (3) มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์และเส้นทางอาชีพของบุคลากรหลักที่ชัดเจน <u>ระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง</u> (1) มีระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค (2) มีระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค <u>องค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์</u> (1) มีผลการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนในอนาคต