



เอกสารประกอบการบรรยาย เรื่อง

# ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย และการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

โดย

**นางธิดา พัชธรอม**

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ  
รักษาการในตำแหน่ง ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์การลงทุน  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

วันอังคารที่ 13 กรกฎาคม 2553

โครงการฝึกอบรมหลักสูตร “นักบริหารการคมนาคม (อำนวยการ)” รุ่นที่ 6

ณ โรงแรมรอยัลปรีนเซส หลานหลวง



13 กรกฎาคม 2553

[www.nesdb.go.th](http://www.nesdb.go.th)

1

นโยบายรัฐบาลกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1

2

ความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย

3

ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (LPI) โดยธนาคารโลก
- ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) โดยธนาคารโลก
- ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) โดย WEF

4

ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

# นโยบายรัฐบาล (นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ) ที่เกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์

## นโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก

1 การสร้างความเชื่อมั่นและกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวม เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ภาคประชาชนและเอกชนในการลงทุน และการบริโภค

1.1.7 **เร่งลงทุนเพื่อการพัฒนาประเทศ** โดยให้ความสำคัญแก่โครงการลงทุนที่มีความคุ้มค่ามากที่สุด เช่น การลงทุนเพื่อยกระดับคุณภาพการศึกษาทั้งระบบ การลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างระบบบริการสุขภาพที่มุ่งสู่การป้องกันและส่งเสริมสุขภาพ การลงทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และการพัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำและการชลประทาน ให้สามารถเริ่มดำเนินโครงการได้ในปี 2552



## 4 นโยบายเศรษฐกิจ

### 4.2 นโยบายปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ

4.3 **นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ** ที่สำคัญเช่น

- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงพัฒนากฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ รวมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง
- พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค เป็นต้น
- พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน
- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายประธาน สายหลัก และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- พัฒนากิจการพาณิชย์นาวี และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง
- พัฒนาและขยายความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานหลักในภูมิภาค
- พัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคและเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน

# โจทย์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

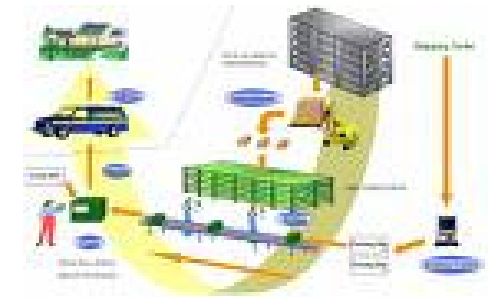
## ปัจจัยผลักดัน

- 1) การขนส่งสินค้าของไทยร้อยละ 88 ใช้รถบรรทุกซึ่งเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนการใช้พลังงานสูง
- 2) แรงผลักดันจากวิกฤติราคาน้ำมัน-NTB-การก่อการร้าย
- 3) ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ไทยต่ำกว่าคู่แข่ง
- 4) การคุกคามจากบริษัทข้ามชาติในเกือบทุกสาขาโดยอาศัยข้อได้เปรียบจากระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานที่ดีกว่า
- 5) New Geography of Trade ทำให้การอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นเงื่อนไขสำคัญของการมี competitive advantage\*



## ปัจจัยส่งเสริม

- 1) นโยบายรัฐสนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ
- 2) โลจิสติกส์เป็นสาขาที่มีศักยภาพในการสร้าง Economic Value Added
- 3) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์นำไปสู่ perspective ที่ทำให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพของธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน



\* รายงานการศึกษาของ UNCTAD, 2005. ชี้ให้เห็นแนวโน้มใหม่ทางการค้า (New Geography of Trade) ที่ประเทศกำลังพัฒนาจำเป็นต้องเร่งปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อลดต้นทุน และยกระดับความสามารถในการแข่งขันให้กับธุรกิจของตนเอง

# แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (2550 - 2554)

กรม. ให้ความเห็นชอบเมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2550



# สาระสำคัญของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

**ยุทธศาสตร์ที่ 1**  
**การปรับปรุง**  
**ประสิทธิภาพระบบ**  
**โลจิสติกส์**  
**ในภาคการผลิต**  
(Business Logistics  
Improvement)

## เป้าประสงค์

ธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

## กลยุทธ์หลัก

1. การปรับปรุงกระบวนการโลจิสติกส์ภายในสถานประกอบการ (Internal Logistics Process Improvement)
2. การเชื่อมโยงระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization)

**หน่วยงานรับผิดชอบหลัก** กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ / กระทรวงอุตสาหกรรม/ ภาคเอกชน

**ยุทธศาสตร์ที่ 2**  
**ยุทธศาสตร์การเพิ่ม**  
**ประสิทธิภาพระบบ**  
**ขนส่งและโลจิสติกส์**  
(Transport and  
Logistics Network  
Optimization)

## เป้าประสงค์

มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trades Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน

## กลยุทธ์หลัก

1. พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างมีบูรณาการ
2. พัฒนาเส้นทางการค้า
3. สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Modal and Fuel Shifts)

**หน่วยงานรับผิดชอบหลัก** กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงพาณิชย์/ ภาคเอกชน

# สาระสำคัญของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

## ยุทธศาสตร์ที่ 3

### การพัฒนาธุรกิจ โลจิสติกส์

(Logistics Service  
Internationalization)

#### เป้าประสงค์

ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศ

#### กลยุทธ์หลัก

1. พัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้าส่งออกสำคัญ
2. พัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs)
3. เร่งรัดการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง Economic Corridors

**หน่วยงานรับผิดชอบหลัก** กระทรวงพาณิชย์ / ภาคเอกชน

## ยุทธศาสตร์ที่ 4

### ยุทธศาสตร์การ ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกรทาง การค้า

(Trade Facilitation  
Enhancement)

#### เป้าประสงค์

ลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและนำเข้า

#### กลยุทธ์หลัก

1. พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐเพื่อการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์
2. เพิ่มประสิทธิภาพสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

**หน่วยงานรับผิดชอบหลัก** กระทรวงการคลัง/ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร/  
ภาคเอกชน

# สาระสำคัญของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

**ยุทธศาสตร์ที่ 5**  
**การพัฒนากำลังคน**  
**และกลไกการ**  
**ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์**  
**(Capacity Building)**

## เป้าประสงค์

มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ เพียงพอกับความต้องการ

ประเทศไทยมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์โลจิสติกส์

## กลยุทธ์หลัก

- ยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพกำลังคนในสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานสากล
- พัฒนาระบบการเรียนการสอนให้เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ
- จัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพ
- สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาค และธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
- สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

**หน่วยงานรับผิดชอบหลัก** กระทรวงแรงงาน / กระทรวงศึกษาธิการ / สศช./ กระทรวงอุตสาหกรรม/ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร/ ภาคเอกชน



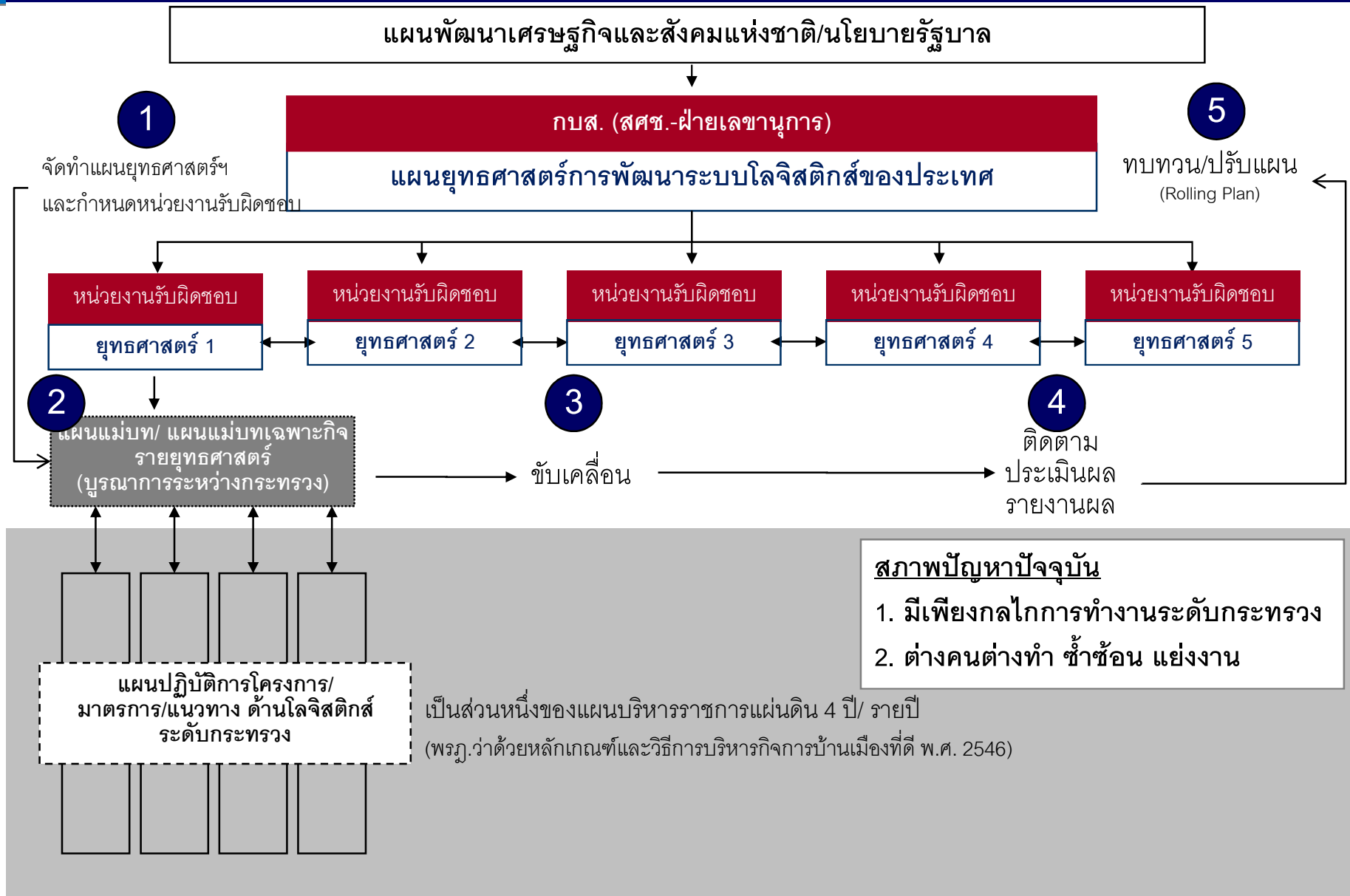
ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ  
ประเทศ พ.ศ. 2552

**คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)**

**องค์ประกอบ** คณะกรรมการ จำนวน 24 ท่าน ประกอบด้วย

นายกรัฐมนตรี (ประธานกรรมการ)	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
รองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย (รองประธานกรรมการ)	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย	ปลัดกระทรวงการคลัง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ	ปลัดกระทรวงคมนาคม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์	ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ประธานกรรมการสภาพการค่าแห่งประเทศไทย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน	ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ประธานสมาคมธนาคารไทย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน	รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ (ฝ่ายเลขานุการ)

# แผนภาพแสดงความเชื่อมโยงของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ



# รูปแบบการขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไป



1

นโยบายรัฐบาลกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

2

ความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย

2

3

ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

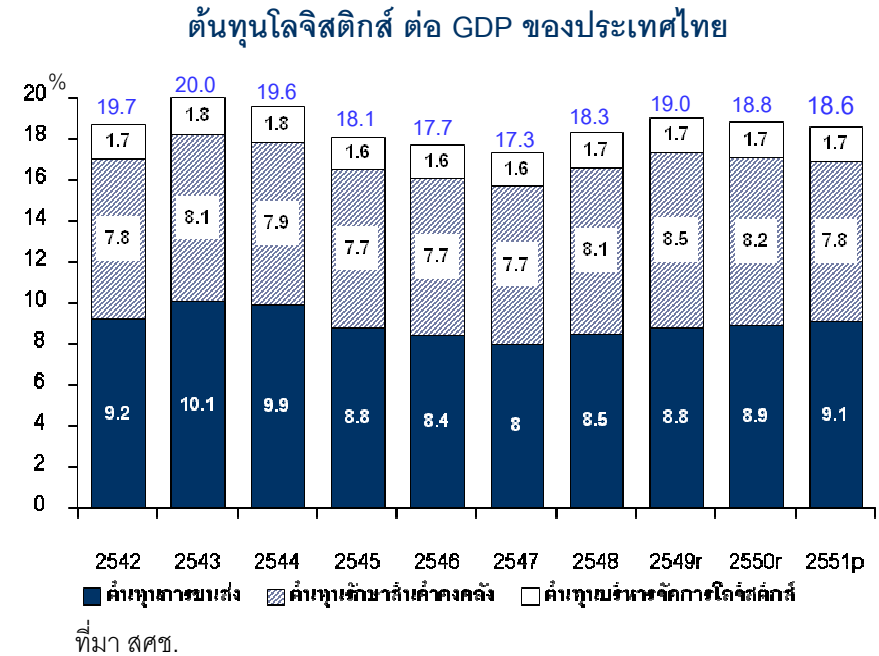
- ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (LPI) โดยธนาคารโลก
- ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) โดยธนาคารโลก
- ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) โดย WEF

4

ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

## ภาพรวมความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ

- 1) ปี 2551 ไทยมี**ต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณ 1.7 ล้านล้านบาท** คิดเป็นสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เท่ากับ**ร้อยละ 18.6 ต่อ GDP** ลดลงเล็กน้อยจากปี 2550 มีองค์ประกอบต้นทุนสำคัญ คือ
- ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ร้อยละ 9.1 ของ GDP
  - ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ร้อยละ 7.8 ของ GDP
  - ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ร้อยละ 1.7 ของ GDP



- 2) ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศในช่วงปี 2550-2551 **ไม่สามารถลดลงได้มากนัก** เนื่องจาก **ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และความล่าช้าในการดำเนินโครงการภาครัฐที่สำคัญ** เช่น
- การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง (คุณภาพราง จำนวนแคร่บรรทุก )
  - การก่อสร้างท่าเรือเฉพาะสำหรับอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งชายฝั่ง
  - การพัฒนาระบบสารสนเทศภายในองค์กร (Back Office) เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW)
  - การลดขั้นตอนการดำเนินงานและปรับปรุงกฎระเบียบของหน่วยงานออกใบอนุญาตต่างๆ เป็นต้น

## สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญตั้งแต่เดือนมีนาคม 2552

การดำเนินงาน	ความก้าวหน้า
<p><b>การช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยและผู้ส่งออก (ในระยะเร่งด่วน)</b></p>	<p><b>กรมศุลกากร</b> ได้ยกเว้นค่าธรรมเนียมในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้าสำหรับใบขนส่งสินค้าขาออก ฉบับละ 200 บาท และค่าบันทึกข้อมูลในใบขนส่งสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ฉบับละ 70 บาท ระหว่างวันที่ 10 สิงหาคม 2552 – 31 มกราคม 2553</p> <p><b>กรมการค้าต่างประเทศ ก.พาณิชย์</b> มีมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมสำหรับแบบพิมพ์คำขอและแบบพิมพ์หนังสือสำคัญ (CO) ชุดละ 30 บาท</p> <p><b>ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.)</b> ได้ผ่อนปรนการค้ำประกันในการปล่อยสินเชื่อวงเงิน 3,000 ล้านบาท ให้กับผู้ประกอบการ SME ประมาณ 600 ราย ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ภายใต้โครงการช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ไทยเสนอโดยกระทรวงพาณิชย์</p>
<p><b>การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย</b></p>	<p><b>กระทรวงพาณิชย์</b></p> <p>สนับสนุนให้มีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยกับต่างประเทศ โดยการจัดเจรจาจับคู่ธุรกิจ ในเวียดนาม และสหรัฐอเมริกา</p> <p>สนับสนุนให้มีการจัดตั้งและใช้ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ในตลาดเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนการส่งออกและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้าส่งออกไทย</p> <p>ได้มีการจัดตั้งคณะทำงานยกร่างกฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ ทบทวนความเหมาะสมและจัดทำร่าง พรบ. ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างขั้นตอนการทำประชาพิจารณ์และประชาสัมพันธุ์ คาดว่าแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2553</p>

## สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญตั้งแต่เดือนมีนาคม 2552

การดำเนินงาน	ความก้าวหน้า
<p>การพัฒนาและจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (ระบบการขนส่งทางราง)</p>	<p>1) แผนงานพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ วงเงิน 176,808.28 ลบ. ได้ผ่านความเห็นชอบของกรมแล้วเมื่อวันที่ 27 เม.ย. 53 ประกอบด้วย</p> <p>(1) <u>แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที 11 รายการ</u> วงเงินลงทุนรวม 87,529 ลบ. เช่น โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5-6 โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 ต้น/เพลลา) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย 2,406 กม. และโครงการปรับปรุงสะพาน 1,434 แห่ง เป็นต้น</p> <p>(2) <u>โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ 10 โครงการ</u> วงเงินลงทุนรวม 89,279 ลบ. เช่น โครงการก่อสร้างทางคู่เป็นช่วงๆ โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน โครงการ ICD แห่งที่ 2 เป็นต้น</p> <p>นอกจากนี้ ยังมีการอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟเพื่อลดปัญหาจุดตัด 114 แห่ง ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท วงเงินลงทุน 19,012.50 ลบ. ด้วย</p>
	<p>2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชายฝั่งตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ระยะทาง 78 กม. วงเงิน 3,926 ลบ. ดำเนินการก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า ทีเอสซี ของประเทศจีน ปัจจุบันมีการดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนงาน คาดว่าต้องเลื่อนระยะเวลาการเปิดให้บริการไปในต้นปี 2555</p>
	<p>3) การจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลลาสูงสุด 20 ต้น/เพลลา 7 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 308 คัน อยู่ระหว่างการปรับปรุง TOR และร่างเอกสารประกวดราคา</p>

## สาระสำคัญของแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553 - 2557

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงาน	ปี 2552	ปี 2557	ปี 2562
<b>1. ด้านการเดินรถ</b>			
<b>1.1) ด้านความปลอดภัย</b>			
- ความปลอดภัย (ครั้ง/ล้าน กม.)	0.84	0.52	0.19
- จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง/ปี)	23	14	5
<b>1.2) ด้านความตรงต่อเวลา</b>			
- รถโดยสารเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ)	55	60	85
- รถโดยสารเชิงสังคม (ร้อยละ)	52	58	80
<b>1.3) ด้านความเร็ว</b>			
- รถโดยสาร (กม./ชม.)	69	58	93
- รถสินค้า (กม./ชม.)	38	37	55
<b>2. ด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร</b>			
2.1) ปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคน/ปี)	47.49	68.69	69.62
2.2) ปริมาณสินค้า (ล้านตัน/ปี)	11.534	23.689	30.787
2.3) ปริมาณการขนส่งสินค้าจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนน สู่อากาศ (Modal Shift) (ล้านตัน)	Na.	12.15	19.25
<b>3. ด้านการเงิน (ล้านบาท)</b>			
3.1) รายได้รวม	11,470	23,592	25,405
3.2) รายจ่ายรวม	21,728	40,646	44,909
3.3) กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(10,258)	(17,053)	(19,513)



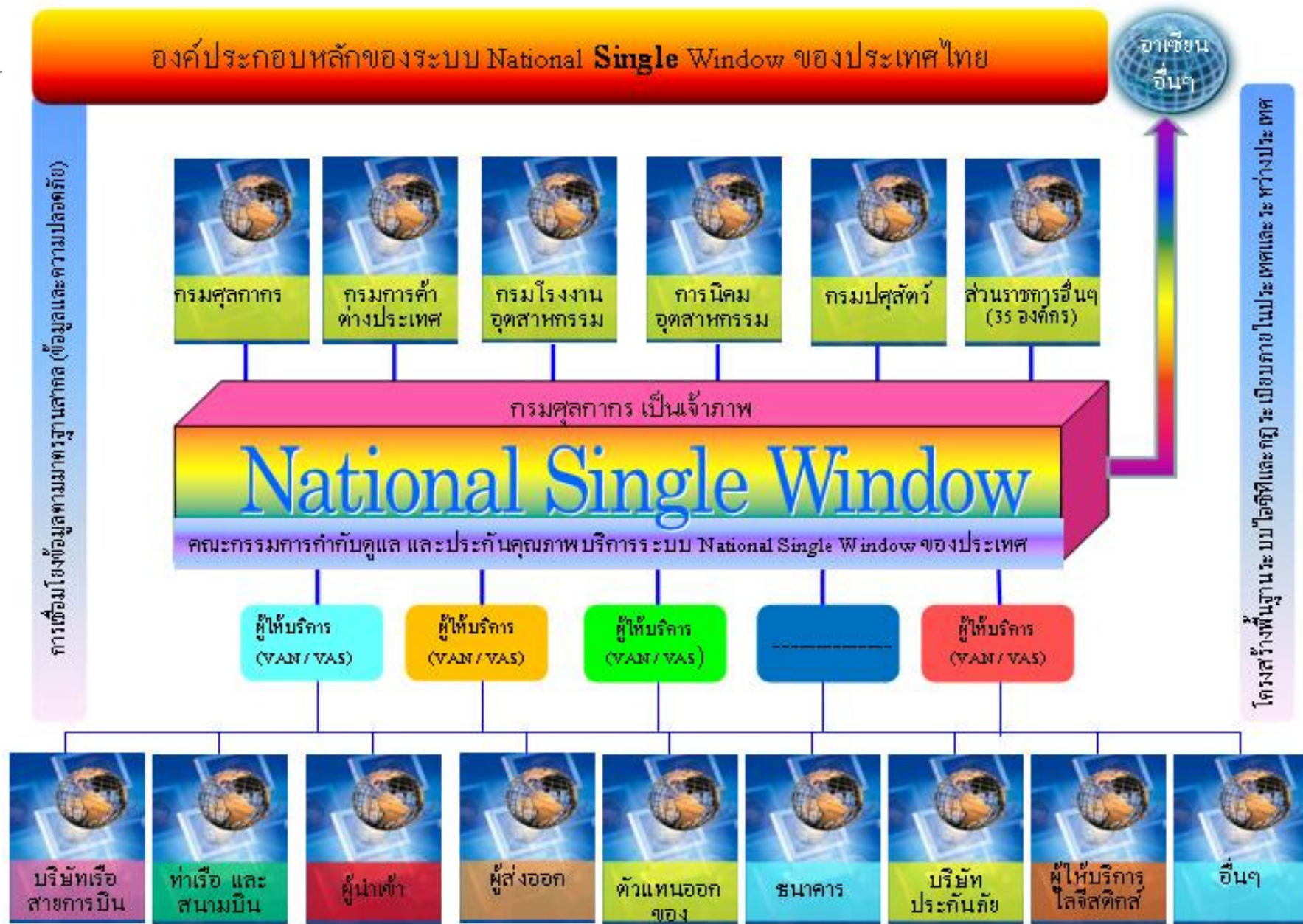
# สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2552

การดำเนินงาน	ความก้าวหน้า
<p>การพัฒนาและจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (ระบบการขนส่งทางน้ำ)</p>	<p>1) โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 (กรมเจ้าท่า) วงเงิน 1,546.40 ลบ. กำหนดการแล้วเสร็จเดือน ธ.ค. 54 โดยผลงาน ณ เม.ย. 53 คิดเป็นร้อยละ 28.92 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 3.43 ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้จัดทำแผนปฏิบัติการ Logistics Roadmap ของโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 แล้วด้วย</p>
	<p>2) โครงการพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ e-Port (การทำเรือฯ) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ เช่น โครงการติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบอัตโนมัติ (e-Gate) ระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทาง (e-Toll Collection System) เป็นต้น คาดว่า จะแล้วเสร็จเดือน ก.ค. 53</p>
	<p>3) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (การทำเรือฯ) เมื่อ 31 พ.ค 53 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่องขอความเห็นชอบการดำเนินโครงการพัฒนาฯ วงเงิน 1,802 ลบ. ให้ สศช. ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. ซึ่ง สศช. ได้มีหนังสือแจ้งความเห็นให้การทำเรือฯ รับผิดชอบต่อความเหมาะสมโครงการในรูปแบบที่ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอนของ พรบ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535</p>
	<p>4) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (การทำเรือฯ) วงเงิน 2,570 ลบ. โดยมติคณะกรรมการ สศช. เมื่อ 10 พ.ค. 53 เห็นควรให้การทำเรือฯ ทบทวนแผนดำเนินงานของโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับแผนดำเนินโครงการของ รฟท. ในปัจจุบัน พร้อมพิจารณารูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน</p>
	<p>5) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล (กรมเจ้าท่า) มติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 6/2553 วันที่ 7 มิถุนายน 2553 มอบหมายให้ สนข. กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน และให้รายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกและความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของการพัฒนาในกรณีต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือน และนำเสนอคณะกรรมการ รศก. พิจารณาต่อไป</p>

# สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2552

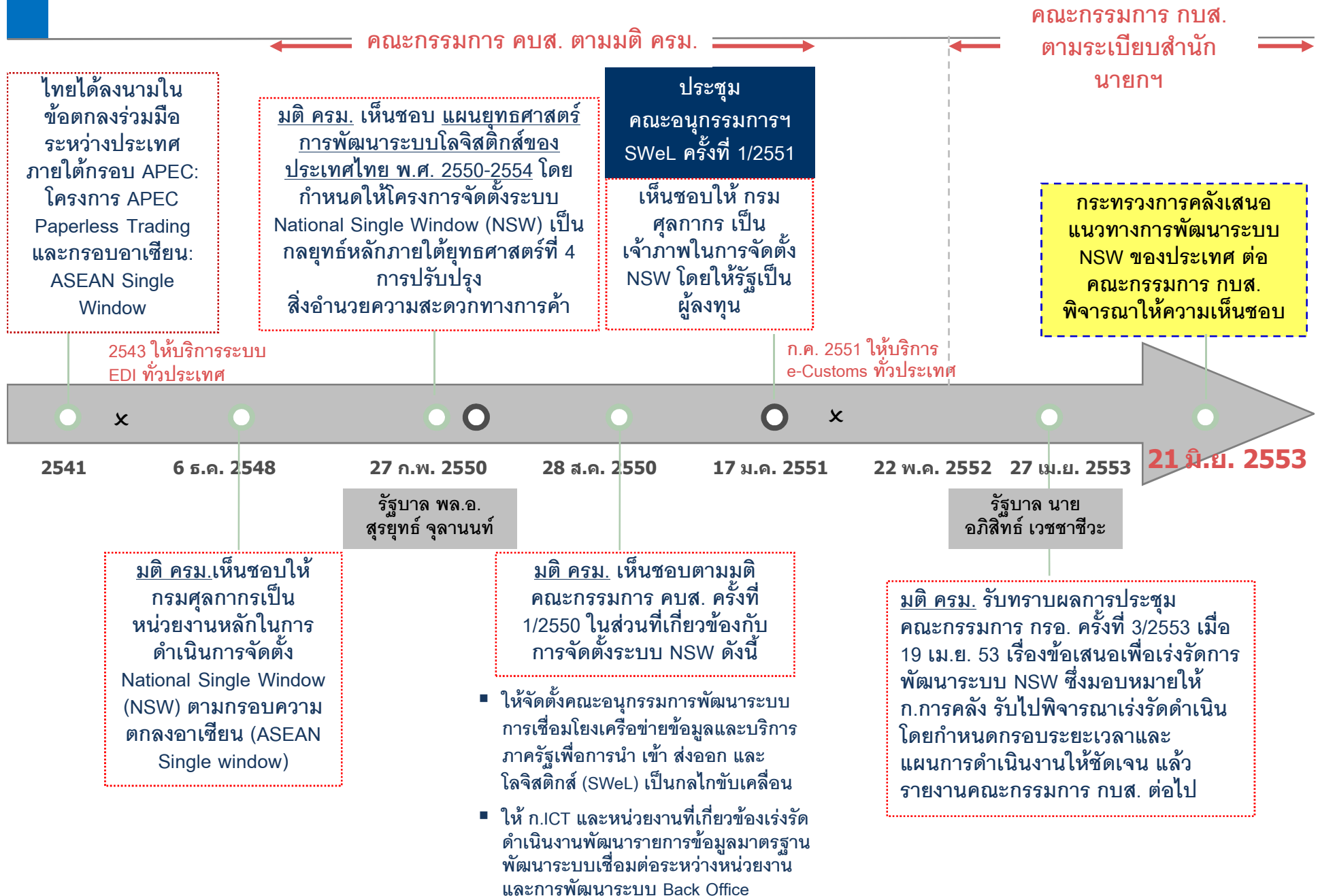
การดำเนินงาน	ความก้าวหน้า
<p>การพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานออกใบรับรองและใบอนุญาตต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งระบบ National Single Window</p>	<p>1) การพัฒนาศูนย์กลางระบบ NSW กรมศุลกากรได้ดำเนินโครงการนำร่องจัดตั้งระบบ NSW ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ และได้มีการดำเนินการลงนามในสัญญาเพื่อดำเนินโครงการจัดตั้งระบบ NSW ระยะที่ 2 แล้ว</p>
	<p>2) การพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่ทำหน้าที่ออกใบรับรอง/ใบอนุญาตต่าง ๆ ตั้งแต่เดือนมิ.ย. 52 มีหน่วยงานได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจกับกรมศุลกากรเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในองค์กร (Back Office) และทดสอบระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลกับกรมศุลกากรแล้ว จำนวน 35 หน่วยงาน อาทิเช่น กรมศุลกากร กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมการค้าต่างประเทศ กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กรมธุรกิจพลังงาน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมประมง กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช สนง.คณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย สนง.คณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้น</p>
	<p>3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบสนับสนุนอื่น ๆ เช่น การพัฒนาเครือข่าย GIN (Government Information Network) เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW การพัฒนาระบบ National Root Certificate Authority (CA) และ CA Interoperability สำหรับรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของผู้ให้บริการรับรอง (CA) ที่ต่างกันให้สามารถทำงานร่วมกันได้ การพัฒนาระบบต้นแบบลายน้ำดิจิทัลเพื่อให้หน่วยงานกำกับนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาระบบลายน้ำดิจิทัล สำหรับยืนยันยืนยันความเป็นตัวจริงของเอกสารใบรับรองและใบอนุญาตที่ผู้ประกอบการได้รับผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น</p>

องค์ประกอบหลักของระบบ National Single Window ของประเทศไทย



ที่มา กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

# ความเป็นมาการพัฒนา ระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ



- 1 จัดตั้งระบบ National Single Window อย่างเต็มรูปแบบ
- 2 ลดขั้นตอนการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ (เทคโนโลยี กฎหมาย และเพิ่มประสิทธิภาพในการทดสอบและตรวจวิเคราะห์สินค้า)
- 3 ให้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการฯ ภายใต้คณะกรรมการ กบส. เป็นกลไกขับเคลื่อนการบูรณาการระบบ National Single Window ของประเทศไทย

## สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญที่ผ่านมา (ต่อ)

การดำเนินงาน	ความก้าวหน้า
<p>การยกระดับบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ในสถานประกอบการและ ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และ การพัฒนาองค์ความรู้และ ฐานข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ</p>	<p>1) การยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพกำลังคนในสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานสากล ในปี 2552</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ก.แรงงาน ก.อุตสาหกรรม ร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง <u>อบรมกำลังคนด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการและ LSP ประมาณ 14,000 คน</u></li> <li>■ ก.พาณิชย์ ได้จัดให้มี <u>Logistics Clinic กับผู้ประกอบการส่งออก 15 ราย</u> สามารถลดต้นทุนทั้งด้านการจัดการสินค้าคงคลังและการบรรจุหีบห่อได้ ~ 51 ลบ.</li> <li>■ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ได้จัดให้มี <u>โครงการนำร่องพัฒนาพนักงานขับรถมืออาชีพ 280 คน ในพื้นที่นครปฐม ระยอง สระบุรี</u> ซึ่งได้ผลเป็นอย่างดีและควรมีการขยายผลทั่วประเทศ</li> </ul>
	<p>2) การพัฒนาระบบการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ได้มีการอบรมและพัฒนาความรู้ของอาจารย์ด้านโลจิสติกส์ในสถาบันอุดมศึกษา และอาชีวศึกษาอย่างต่อเนื่อง</li> <li>■ สมาคมสหกิจศึกษาแห่งประเทศไทย ส่งเสริมหลักสูตรสหกิจศึกษา โดย สกอ. และหลักสูตรทวิภาคี โดย สอศ. เพื่อให้ นักศึกษามีประสบการณ์ทำงานจริง</li> <li>■ สกอ. สนับสนุนให้มีการจัดทำ <u>Case Study ด้านโลจิสติกส์ และ ประกาศใช้มาตรฐานหลักสูตรการสอนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ</u></li> </ul>
	<p>3) <u>การพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้มีการสำรวจข้อมูลศักยภาพพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการการค้าทั่วประเทศ</u> ของ สสช. และ <u>ได้รวมรายการด้านโลจิสติกส์ไว้ในแบบสำรวจ ร.ง. 9 ของ ก.อุตสาหกรรม</u> เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการคำนวณดัชนีชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของทุกกลุ่มอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องทุกปี</p>

1

นโยบายรัฐบาลกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

2

ความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย

3

ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (LPI) โดยธนาคารโลก
- ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) โดยธนาคารโลก
- ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) โดย WEF

3

4

ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

## ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance

### Index: LPI) โดยธนาคารโลก

สถานการณ์ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553 ธนาคารโลกจัดให้ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 35 จาก 155 ประเทศทั่วโลก ซึ่งลดลงมาจากอันดับที่ 31 ในปี 2550 โดยเกณฑ์ชี้วัดจำนวน 4 ตัวระบุว่าประเทศไทยมีคะแนนลดลง/เท่าเดิม ได้แก่ ความตรงต่อเวลาของบริการ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ พิธีการศุลกากร และระบบโครงสร้างพื้นฐาน ตามลำดับ และมีเพียง 2 ตัว ที่ประเทศไทยได้คะแนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ได้แก่ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า และการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ

ตารางเปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยระหว่างปี 2550 และ 2553

เกณฑ์ชี้วัด LPI	2550		2553		คะแนนเพิ่ม / (ลด)
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	3.31	31	3.29	35	(0.02)
1. พิธีการศุลกากร	3.03	32	3.02	39	(0.01)
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.16	32	3.16	36	0.00
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.24	32	3.27	30	0.03
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.31	29	3.16	39	(0.15)
5. ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.25	36	3.41	37	0.16
6. ความตรงต่อเวลาของบริการ	3.91	28	3.73	48	(0.18)



## ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (LPI) (ต่อ)

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย

เกณฑ์ชี้วัดที่ระบุว่าประเทศไทยมีการพัฒนาต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์มากที่สุด สามลำดับแรก ได้แก่

- (1) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ
- (2) พืชการศุลกากร
- (3) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศทั้งภาครัฐและธุรกิจ

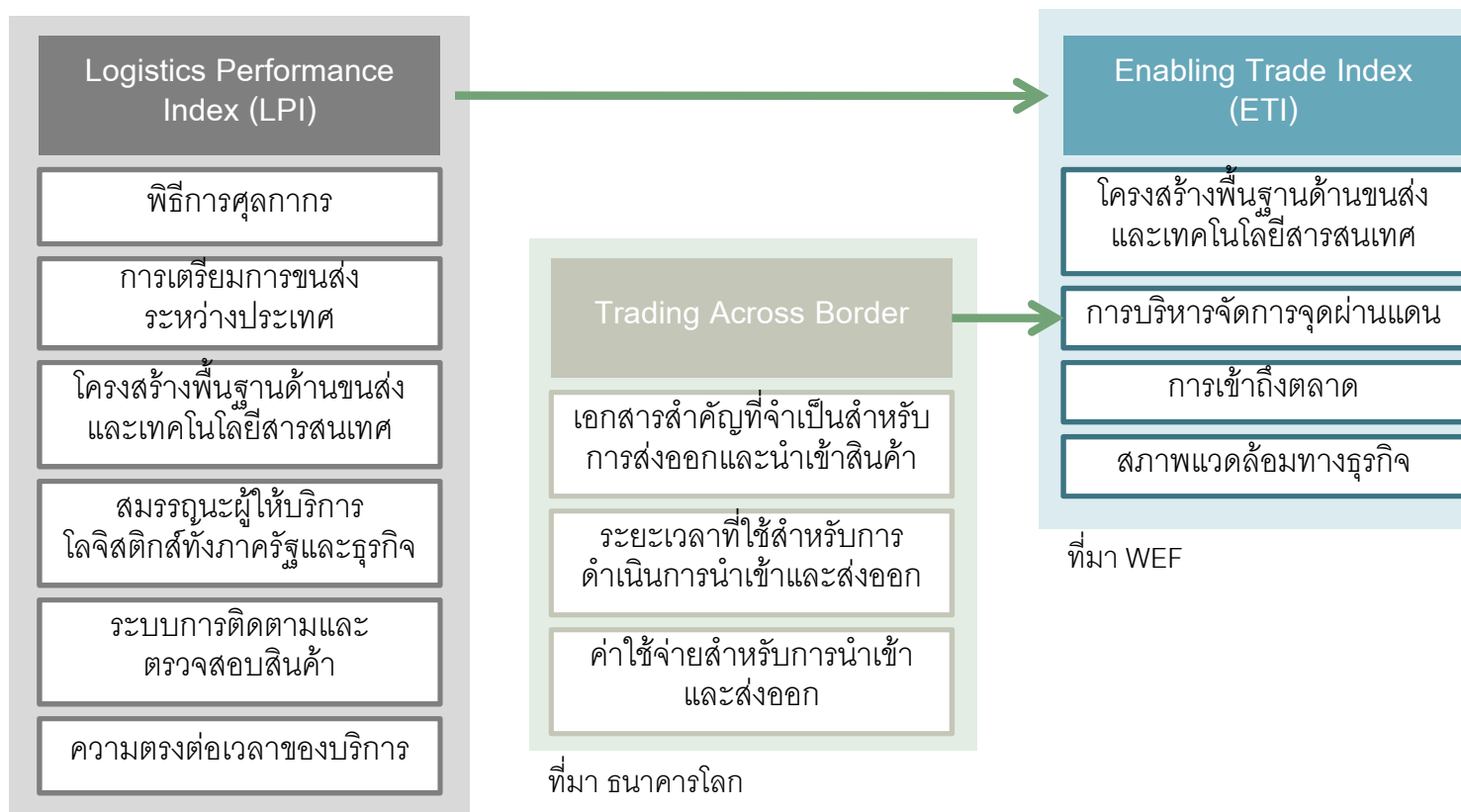
ตารางเปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย

รายการ	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	จีน	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	อินเดีย	เวียดนาม
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	4.09	3.97	3.88	3.49	3.44	3.29	3.14	3.12	2.96
อันดับ	2	7	13	27	29	35	44	47	53
(1) พืชการศุลกากร	4.02	3.79	3.83	3.16	3.11	3.02	2.67	2.70	2.68
(2) โครงสร้างพื้นฐาน	4.22	4.19	4.00	3.54	3.50	3.16	2.57	2.91	2.56
(3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.86	3.55	3.67	3.31	3.50	3.27	3.40	3.13	3.04
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	4.12	4.00	3.83	3.49	3.34	3.16	2.95	3.16	2.89
(5) ระบบการติดตามและตรวจสอบ สินค้า	4.15	4.13	3.94	3.55	3.32	3.41	3.29	3.14	3.10
(6) ความตรงต่อเวลาของบริการ	4.23	4.26	4.04	3.91	3.86	3.73	3.83	3.61	3.44

## ความเชื่อมโยงระหว่าง LPI และดัชนีอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

1. **ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) โดยธนาคารโลก** เป็นตัวชี้วัดหนึ่งในสิทธิบัตรของรายงานผลการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการเข้าไปประกอบธุรกิจของประเทศต่างๆทั่วโลก (Doing Business) ซึ่งธนาคารโลกจัดทำขึ้นทุกปี โดยมีการรายงานผลในรูปแบบของอันดับความสามารถ และข้อมูลการค้ากับต่างประเทศที่สำคัญ
2. **ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) โดย WEF** เป็นการจัดอันดับและให้คะแนนความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภาพรวมโดย WEF ซึ่งได้รวมข้อมูลทั้งจากดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (LPI) และข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) ไว้เป็นส่วนหนึ่งด้วย

### ความเชื่อมโยงของตัวแปรในดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์



## ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) โดยธนาคารโลก

สถานภาพความสามารถของประเทศไทยปี 2553 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 12 ของโลก ซึ่งเป็นการปรับลดลงมาจากอันดับที่ 10 ในปี 2552 เนื่องจากประเทศอาหรับเอมิเรตส์ และประเทศเกาหลีใต้ ได้พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็วกว่าในช่วงปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทยได้มีวิวัฒนาการที่ดีมาขึ้นนับตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกได้เร็วกว่าร้อยละ 20

ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย	2550	2551	2552	2553	สิงคโปร์ (2553)
<b>อันดับ</b>	108	50	10	12	1
1. เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการส่งออกสินค้า (จำนวน)	9	7	4	4	4
2. ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการส่งออก (วัน)	24	17	14	14	5
3. ค่าใช้จ่ายสำหรับการส่งออก (เหรียญสหรัฐต่อผู้ส่งสินค้า)	848	615	625	625	456
4. เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการนำเข้าสินค้า (จำนวน)	12	9	3	3	4
5. ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการนำเข้า (วัน)	22	14	13	13	3
6. ค่าใช้จ่ายสำหรับการนำเข้า (เหรียญสหรัฐต่อผู้ส่งสินค้า)	1,042	786	795	795	439

ที่มา ธนาคารโลก

หมายเหตุ เป็นการสำรวจข้อมูลจากนายหน้าขนส่งสินค้า บริษัทเดินเรือ เจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือ นายหน้าจัดการเรื่องภาษีศุลกากร และเจ้าหน้าที่ธนาคาร เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถเปรียบเทียบระหว่างประเทศได้

## ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) โดย WEF

สภาพความสามารถของประเทศไทยปี 2553 ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 60 จาก 125 ประเทศ ลดลง 10 อันดับจากอันดับที่ 50 ในปี 2552 ทั้งนี้ มีเกณฑ์ชี้วัด 2 ตัวที่ลดลงค่อนข้างมาก ได้แก่ ดัชนีการเข้าถึงตลาด และ ดัชนีสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ทั้งนี้ มีสาเหตุสำคัญจากมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีซึ่งยังคงอยู่ในระดับที่สูงโดยเฉพาะสินค้าเกษตร และความซับซ้อนของระบบพิกัดศุลกากร

เกณฑ์ชี้วัด	2552		2553		คะแนน เพิ่ม / (ลด)
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	
<b>ดัชนี ETI</b>	<b>4.18</b>	<b>50</b>	<b>4.1</b>	<b>60</b>	<b>(0.08)</b>
(1) การเข้าถึงตลาด (Market Access)	3.72	98	3.5	113	(0.22)
1.1 การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงตลาดทั้งในและต่างประเทศ (Domestic and foreign market access)	3.72	98	3.5	113	(3.72)
(2) การบริหารจัดการจุดผ่านแดน (Border Administration)	4.48	41	4.6	41	0.12
2.1 ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการศุลกากร (Efficiency of customs administration)	4.19	43	4.7	36	0.51
2.2 ประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการส่งออกและนำเข้าให้เป็นไปตามระเบียบและขั้นตอน (Efficiency of import-export procedures)	5.86	11	5.8	14	(0.06)
2.3 ความโปร่งใสของการบริหารจัดการจุดข้ามแดน (Transparency of border administration)	3.41	67	3.3	71	(0.11)
(3) โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Transport and Communications Infrastructure)	4.07	40	4.2	40	0.13
3.1 ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม (Availability and quality of transport infrastructure)	4.39	33	5	40	0.61
3.2 ความพร้อมด้านบริการทางคมนาคม (Availability and quality of transport service)	4.62	27	4.6	26	(0.02)
3.3 ความพร้อมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Availability and use of ICTs)	3.19	59	3	73	(0.19)
(4) สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Business Environment)	4.44	59	4.2	71	(0.24)
4.1 สภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบ (Regulatory environment)	4.09	48	4	53	(0.09)
4.2 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (Physical Security)	4.79	64	4.5	84	(0.29)

ที่มา WEF

## เปรียบเทียบผลการจัดอันดับของดัชนีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ปี 2553	LPI	Trading across Border	ETI
จำนวนประเทศที่เข้าร่วมการจัดอันดับ	155	183	125
อันดับของประเทศไทย	35	12	60
อันดับของประเทศไทยในกลุ่มประเทศอาเซียน	3/9	2/10	3/7

### สรุปตัวแปรร่วมของดัชนีทั้งสามที่ส่งผลต่อการจัดอันดับความสามารถของประเทศไทยด้านโลจิสติกส์

- 1) ประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าและส่งออก พบว่า ยังมีประเด็นเรื่องระยะเวลาและค่าใช้จ่ายตลอดกระบวนการ รวมถึงความสามารถในการให้บริการอย่างโปร่งใส และความซับซ้อนของพิธีศุลกากร ถูกปรับอันดับลดลง
- 2) การให้บริการด้านขนส่งภายในประเทศยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากไม่ได้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และการบริหารจัดการให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ยังมีจุดอ่อนด้านคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึง บุคลากรโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ ซึ่งส่งผลให้ความสามารถในการขนส่งสินค้าถึงมือลูกค้าได้ตรงเวลาลดลง และไม่สามารถประยุกต์ใช้ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553 จึงได้มีมติมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินงานเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- 1) มอบหมายกระทรวงการคลัง เร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window และลดความซับซ้อนของระบบพิธีศุลกากร แก้ไขปัญหาการตีความภาษี และกฎหมายศุลกากร รวมทั้งกำหนดเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพและดัชนีชี้วัดของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าแยกตามประเภทสินค้า และรายงานคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป
- 2) มอบหมายกระทรวงคมนาคม เร่งดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน รวมทั้งผลักดันกฎหมายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว
- 3) มอบหมายกระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการ ประสานภาคเอกชนในการกำหนดคุณสมบัติและจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ต้องการ เพื่อให้สามารถผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้ตรงตามความต้องการของภาคเอกชนต่อไป

1

นโยบายรัฐบาลกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

2

ความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย

3

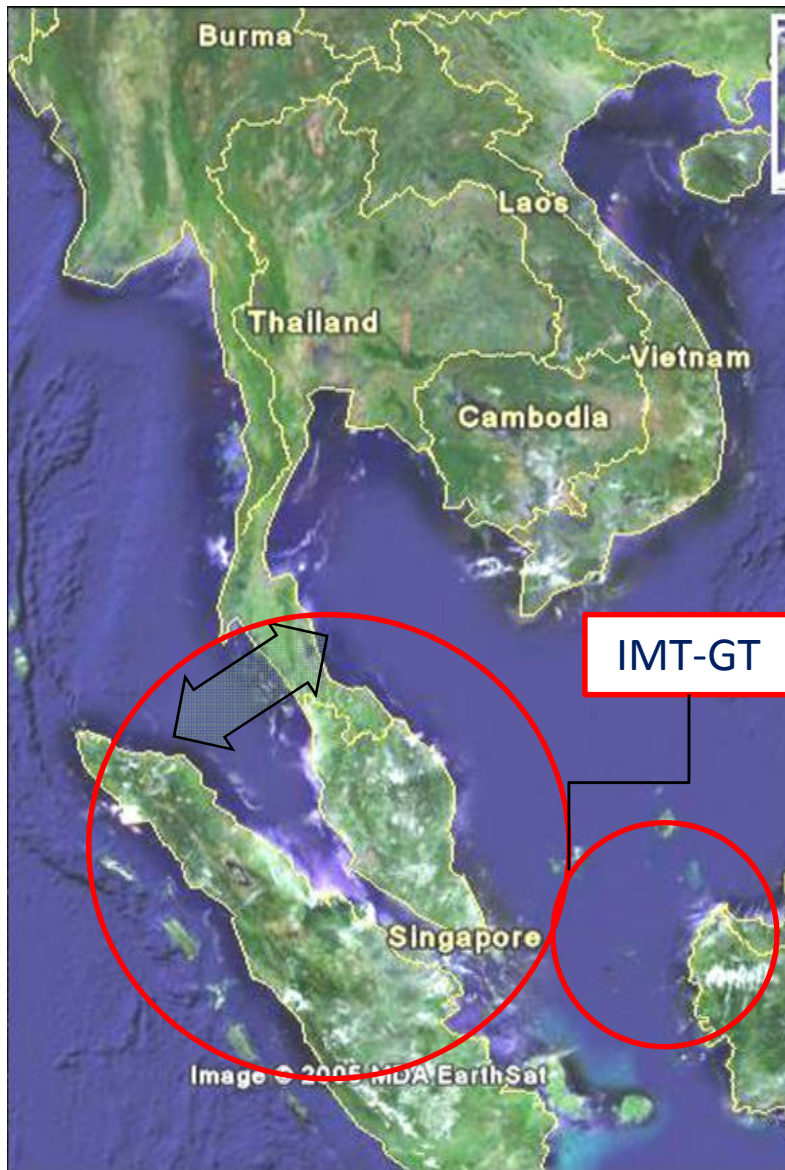
ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (LPI) โดยธนาคารโลก
- ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) โดยธนาคารโลก
- ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) โดย WEF

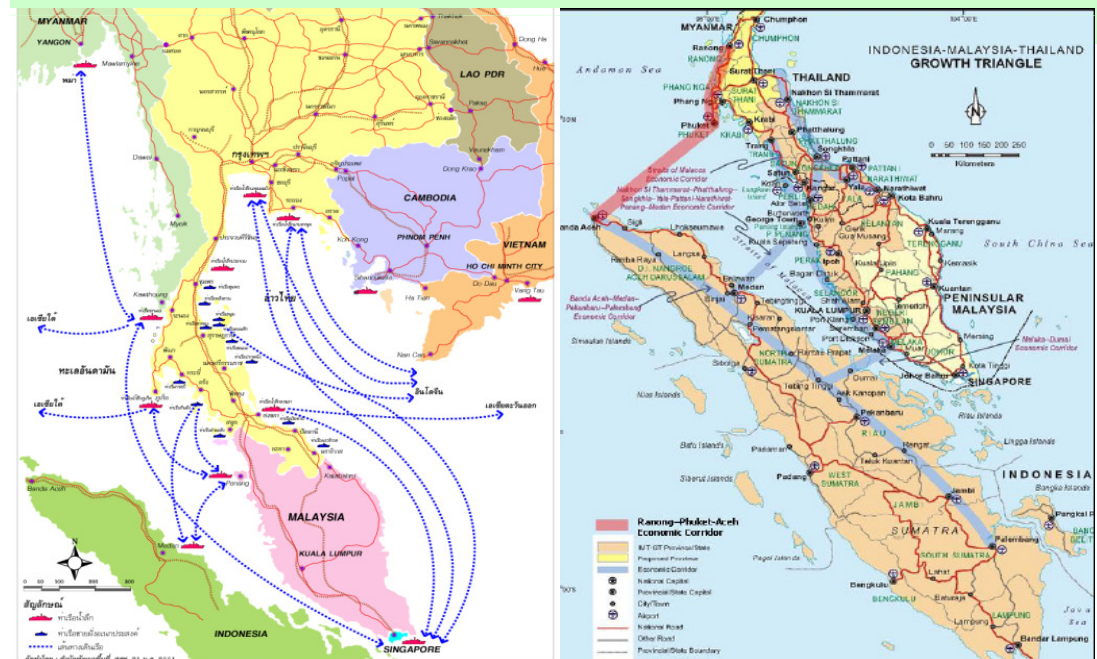
4

ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

4



- การศึกษาเพื่อการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ตั้งแต่ปี 2518 เป็นต้นมา อาศัยศักยภาพและความได้เปรียบด้านที่ตั้ง
- พื้นที่เป้าหมายครอบคลุม 5 จังหวัด (ภูเก็ต พังงา กระบี่ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช)
- ยึดกรอบแนวคิด “การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ” เชื่อมโยงฝั่งอันดามันและอ่าวไทยด้วยระบบขนส่งร่วมแบบผสมผสาน (ถนน-รถไฟ-ท่อน้ำมัน-ท่าเรือ)
- ปัจจุบันมีข้อตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน IMT-GT ครอบคลุม 14 จังหวัดภาคใต้





27 กุมภาพันธ์ 2550 : ครม.เห็นชอบให้ สศช. ศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สำหรับรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลังงานในอนาคต

6 พฤศจิกายน 2550 : ครม. เห็นชอบให้ สศช. ขอรับความช่วยเหลือจาก ADB เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Planning for the Sustainable Development of Southern Thailand) โดยดำเนินการในช่วง มีนาคม-ตุลาคม 2551

6 ตุลาคม 2551 : กก.สศช. มีมติเห็นชอบแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ อย่างยั่งยืน พร้อมกับมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

1. ควรเสนอ ครม.ให้จัดตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาที่เป็นกลไกถาวร
2. ควรจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่เศรษฐกิจที่จะพัฒนา และศึกษาในชั้นรายละเอียดเพื่อจัดเตรียม โครงการและมาตรการเบื้องต้น รองรับการพัฒนาด้านต่างๆ ในพื้นที่เศรษฐกิจ
3. ควรกระจายความเสี่ยงของการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาสาขา เกษตรกรรมและการแปรรูปควบคู่ไปกับการพัฒนาสาขาเศรษฐกิจอื่น

## การดำเนินการที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ล่าสุด (ต่อ)

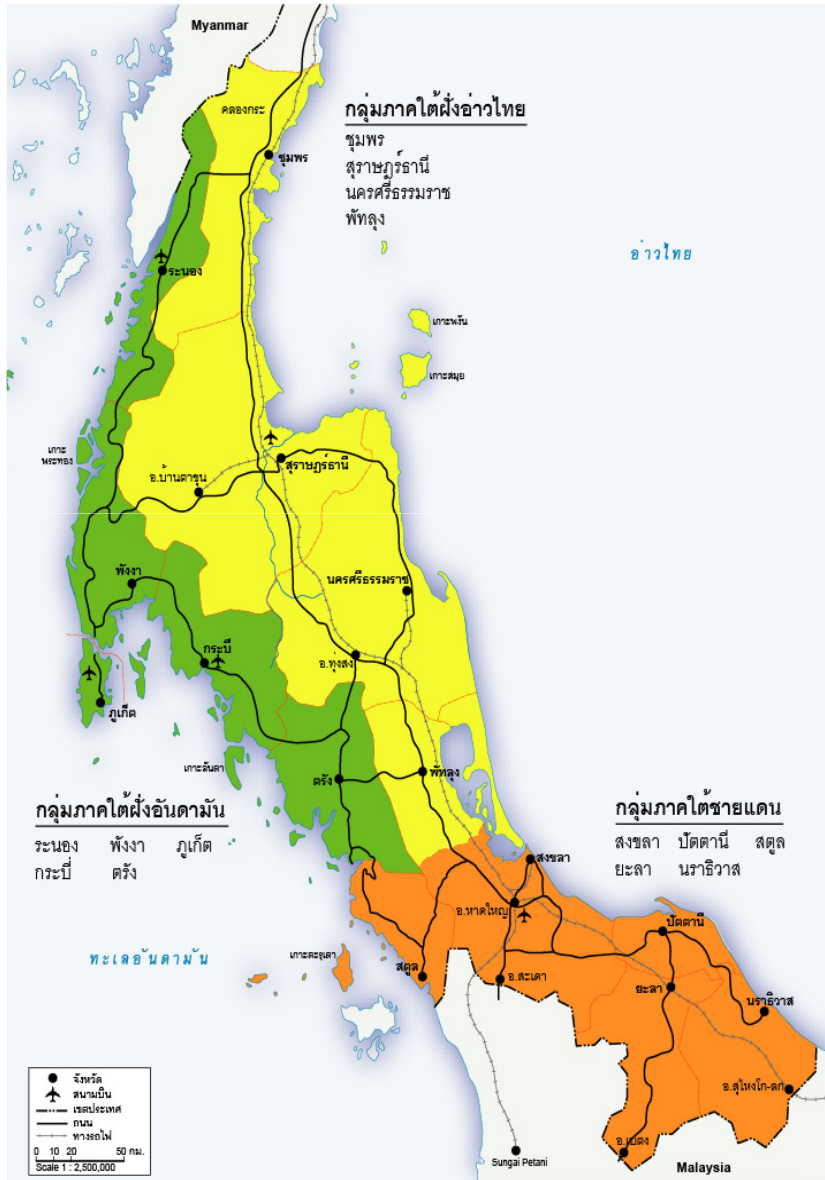
**3 กุมภาพันธ์ 2552 :** ครม. มีมติเห็นชอบการแต่งตั้ง กพต. มีหน้าที่เสนอแนะนโยบาย แผนงาน โครงการและมาตรการต่อ ครม. ประธานการบริหาร กำกับ ดูแลการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ใน ภาพรวมทั้งระบบ และเร่งรัดการดำเนินงาน และเร่งรัดการดำเนินงาน

**25 สิงหาคม 2552 :** ครม. มีมติมอบหมายให้ สศช. พิจารณาทบทวนภารกิจของ กพต. โดยผนวกรวม ข้อเสนอของภาคเอกชนเรื่องการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมและชุมชนอย่างยั่งยืน

**6 ตุลาคม 2552 :** ครม. มีมติมอบหมายให้ สศช. ทบทวนภารกิจและองค์ประกอบของคณะกรรมการ พัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศ

# สถานการณ์โดยทั่วไปของพื้นที่ในภาคใต้

การแบ่งกลุ่มพื้นที่ภาคใต้



1

## ภาคใต้มีขนาดเศรษฐกิจค่อนข้างเล็ก

มีส่วนมูลค่าการผลิตประมาณร้อยละ 9 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) พึ่งพิงภาคเกษตรเป็นหลัก รองลงมา คือ ภาคบริการ อุตสาหกรรม และการค้า

2

## สัดส่วนคนจนในภาคใต้ลดลงเกือบทุกจังหวัด

- มีสัดส่วน 5.9% ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศที่ 8.5% ยกเว้นภาคใต้ชายแดน
- ประชากรส่วนใหญ่มีการศึกษาไม่สูงมากนัก แต่จำนวนปีการศึกษาเพิ่มขึ้นและสูงกว่าระดับประเทศ
- ปัญหาแรงงานต่างด้าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น
- เหตุการณ์ความไม่สงบใน 3 จชต. ส่งผลต่อภาพลักษณ์ของภาคใต้

3

## ความอุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศหลากหลาย

- พื้นที่ป่าเพิ่มขึ้น และพื้นที่ชุ่มน้ำ
- ปัญหาคุณภาพดินที่เสื่อมโทรม
- การกัดเซาะชายฝั่งรุนแรง โดยเฉพาะบริเวณอ่าวไทย

4

## การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อการเกษตร

- ประมาณ 60% แต่ลดลง 1% ต่อปี และเปลี่ยนเป็นพื้นที่ชุมชนมากขึ้นถึง 17.5% ต่อปี
- การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรเปลี่ยนไปปลูกปาล์มน้ำมันมากขึ้น พื้นที่นาข้าว และยางพาราลดลง

# สถานะโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคใต้และแนวโน้มการพัฒนา

## ทางถนน



โครงข่ายการขนส่งทางถนนสามารถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้ในระดับหนึ่ง เนื่องจากข้อจำกัดของการเชื่อมโยง เช่น ในแนวตะวันตก-ตะวันออก โดยถนนแนวตะวันตก-ตะวันออกส่วนใหญ่เป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร

ต้องพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออกเพิ่มเติม

## ทางรถไฟ



โครงข่ายรถไฟไม่สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากปัญหาความจุของทาง และสภาพรางที่ทรุดโทรม รวมทั้งไม่มีการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับท่าเรือหลักในพื้นที่ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา และท่าเรือระนอง

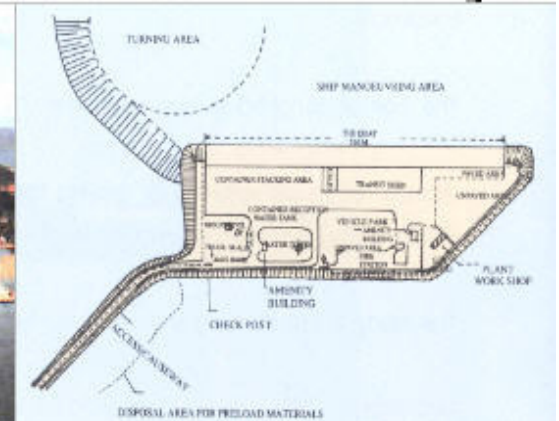
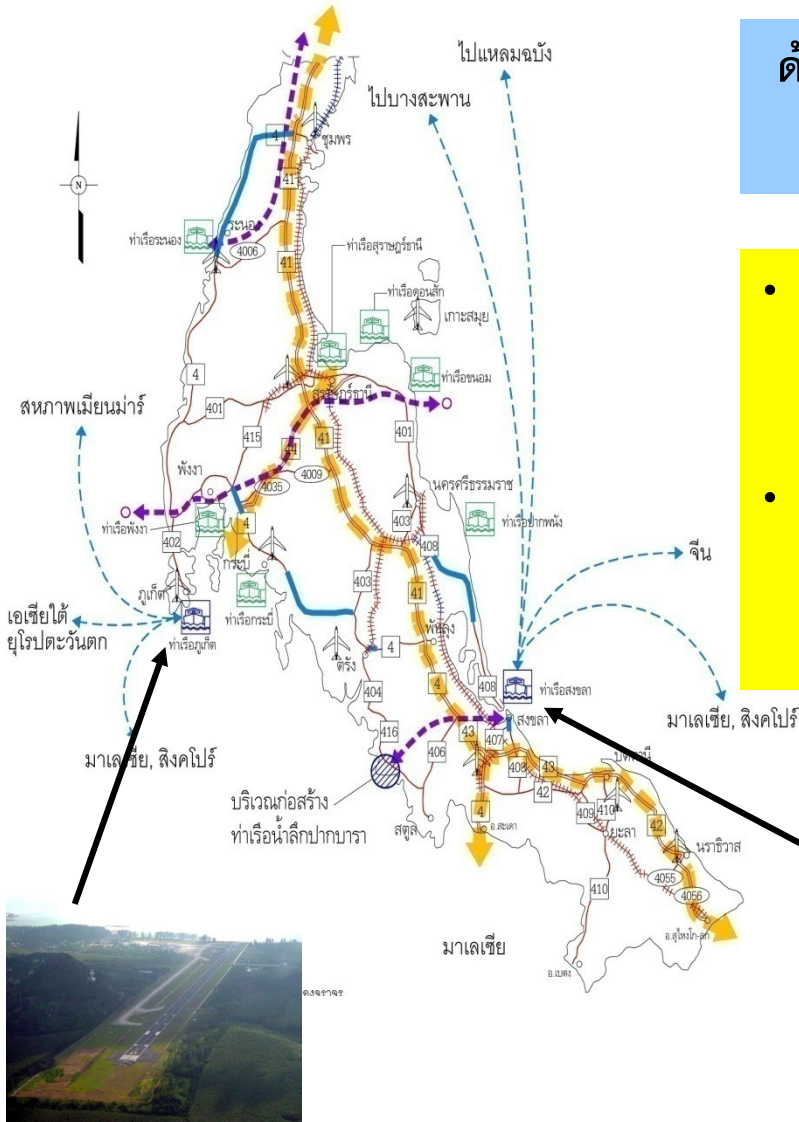
ต้องเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับท่าเรือสำคัญ ควบคู่กับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าเพิ่มเติม (Multimodal Facility) เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์

# สถานะโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคใต้และแนวโน้มการพัฒนา (ต่อ)

## ทางอากาศ และ ทางน้ำ

ด้านท่าอากาศยานและท่าเรือในพื้นที่ ยังสามารถให้บริการได้ แต่ต้องเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ

- ท่าอากาศยานภูเก็ต ต้องเตรียมแผนขยายท่าอากาศยานเพิ่มเติม เนื่องจากเริ่มมีความคับคั่งในช่วงโมงเร่งด่วน (Peak Hour)
- ท่าเรือสงขลา ต้องศึกษาเพิ่มขีดความสามารถให้บริการ เนื่องจากปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงกว่าขีดความสามารถในการให้บริการ



# สถานะโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคใต้และแนวโน้มการพัฒนา (ต่อ)

## แนวท่อส่งก๊าซตามแผนแม่บท



### ด้านพลังงาน

- กำลังผลิต 2,210 MW
- โรงแยกก๊าซ 2 แห่ง คือ สงขลา 475 ล้านลบ.ฟุต/วัน และนครศรีฯ 250 ล้าน ลบ.ฟุต/วัน
- ขาดการใช้ศักยภาพด้านพลังงานธรรมชาติ คือ แสงแดดและลม

โรงไฟฟ้า	กำลังการผลิต (MW)
1. โรงไฟฟ้าขนอม	820
2. โรงไฟฟ้ากระบี่	340
3. โรงไฟฟ้าเขื่อนรัชชประภา	240
4. โรงไฟฟ้าเขื่อนบางลาง	70
5. โรงไฟฟ้าชีวมวล (ยะลากรีน, สุราษฎร์ธานีกรีน)	30
6. โรงไฟฟ้าจะนะ	710
<b>รวม</b>	<b>2,210</b>

# อุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพในพื้นที่ภาคใต้

## 1 แปรรูปเกษตร



- จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์
- เน้นพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (clusters)

## 2 การท่องเที่ยว



- แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลของภาคใต้ สามารถตอบสนององกระแสดความต้องการของนักท่องเที่ยวที่นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเป็นส่วนตัว และมีมิตรไมตรีต่อผู้มาเยือน
- มีโอกาสเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางทะเลกับการท่องเที่ยวประเภทอื่น เพื่อเพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยวในภาค

## 3 ฐานความรู้



- จำเป็นต้องพัฒนาอุตสาหกรรมฐานความรู้ในภาคใต้และเพิ่มขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานทางปัญญา เพื่อสร้างความหลากหลายของกิจกรรมและสร้างมูลค่าเพิ่ม

## อุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพในพื้นที่ภาคใต้ (ต่อ)

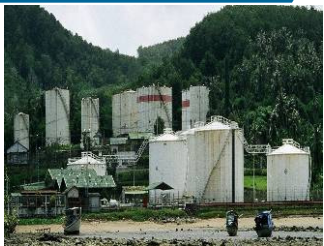
### 4 ปิโตรเคมี



ภาคใต้จะเป็นพื้นที่ทางเลือกในการรองรับการขยายตัวของปิโตรเคมี

- มีข้อได้เปรียบด้านที่ตั้งซึ่งติดทะเล
- มีที่ดินผืนใหญ่ที่สามารถพัฒนาเป็นเครือข่ายวิสาหกิจ
- นำก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยมาใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

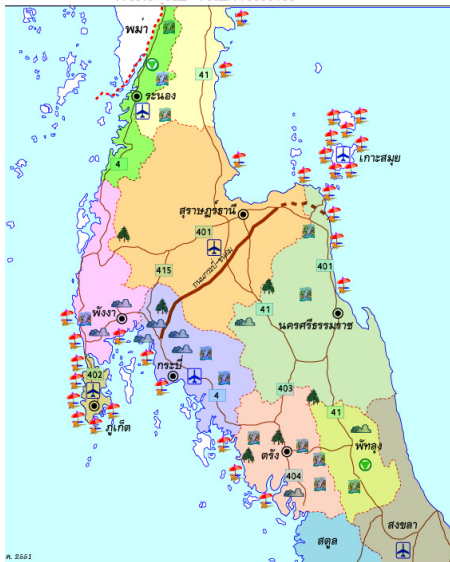
### 5 พลังงาน



ภาคใต้มีศักยภาพและความได้เปรียบที่จะพัฒนาพลังงานหมุนเวียน โดยใช้วัตถุดิบที่มีมากในพื้นที่ โดยเฉพาะป่าลมน้ำมัน



# แนวโน้มการพัฒนาที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้



ในอนาคต 5-10 ปีข้างหน้า ไทยมีความจำเป็นต้องลงทุนขยายการพัฒนา  
อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

การพัฒนาต้องมีแนวทางชัดเจนในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขอนามัยของประชาชน  
รวมทั้งต้องมีการยอมรับของประชาชนในพื้นที่

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในภาคใต้  
ยังมีบทบาทสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับประเทศ

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ (ป่าไม้ ทะเล ชายฝั่ง) ทูทางสังคม (ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น  
ประวัติศาสตร์) ต้องได้รับพัฒนาที่เหมาะสม

## แนวท่อส่งก๊าซตามแผนแม่บท



ภาครัฐจะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

โครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคใต้มีความสมบูรณ์มากขึ้น เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบ พัฒนาด้านพลังงาน แหล่งน้ำ ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาสาขาเศรษฐกิจหลัก  
สามารถขยายตัวอย่างต่อเนื่องและดึงดูดการลงทุนเข้ามาในพื้นที่

ก๊าซธรรมชาติในพื้นที่จะมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในเชิงเศรษฐกิจ

มีแหล่งก๊าซธรรมชาติ ระบบท่อส่งเชื่อมโยง และโรงแยกก๊าซ ช่วยเสริมสร้างความมั่นคงทาง  
พลังงานของประเทศ และต้องพิจารณาวางยุทธศาสตร์ร่วมในภูมิภาค

# ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน



ภายใต้กรอบ IMT-GT JDS NCER และ ECER เป็นโอกาสให้ไทยพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ที่ประสานประโยชน์ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน

**1** แผนที่น่าทางภายใต้กรอบ IMT-GT จะเป็นโอกาสให้ไทยได้ดำเนินแผนงาน โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ให้สอดคล้องกัน

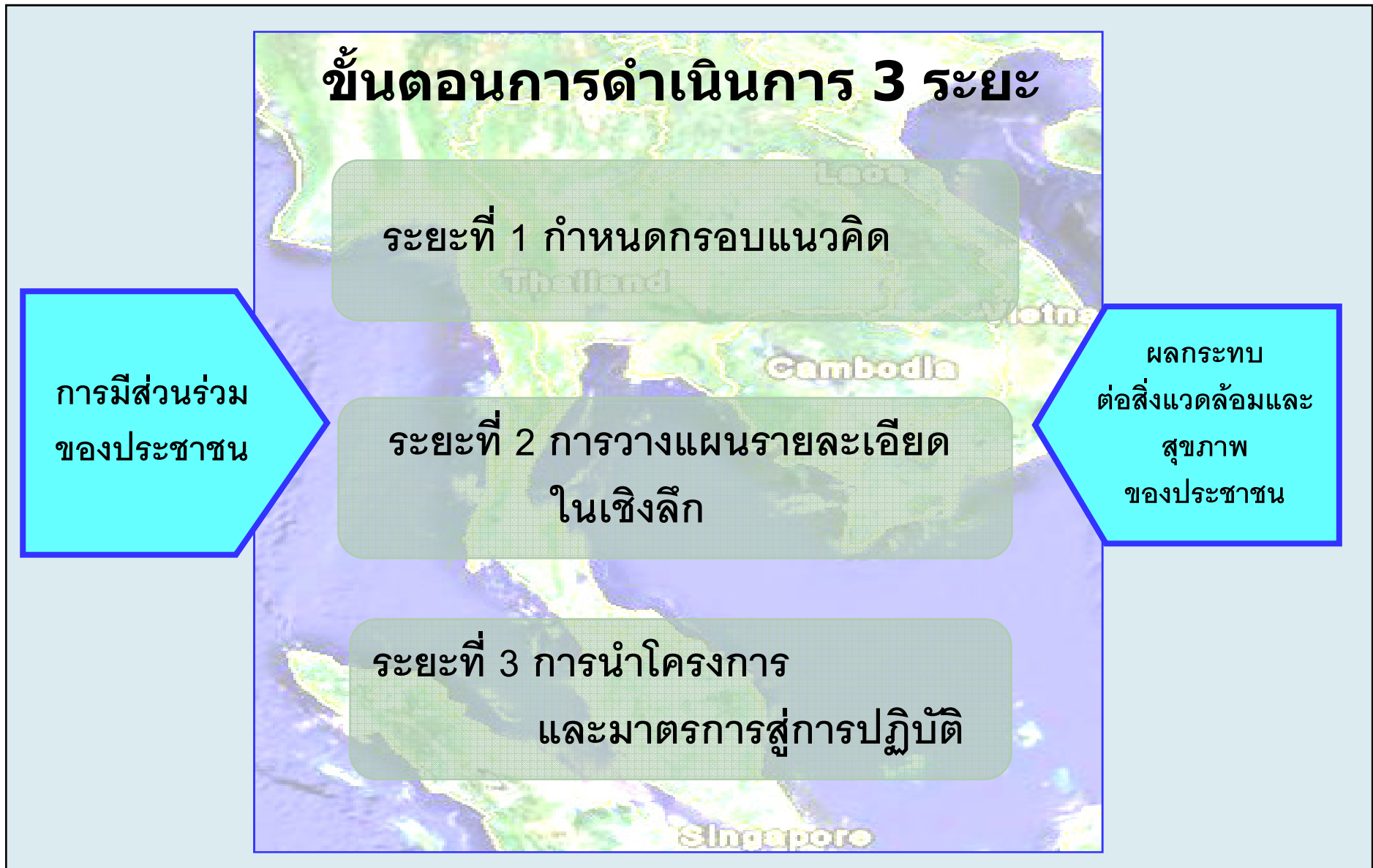
พัฒนาระบบโลจิสติกส์ ประตูส่งออกใหม่ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เชื่อมโยงการท่องเที่ยว และการขนส่ง

**2** โอกาสความร่วมมือในลักษณะการผลิตร่วมกัน

แผนงาน NCER และ ECER เป็นโอกาสพัฒนาการผลิตร่วมกัน (Co-production) โดยอาศัยประโยชน์จากการลงทุนขนาดใหญ่ในมาเลเซีย เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มการผลิตให้ไทย

**3** โอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้

เปิดช่องทางสู่ตลาดใหม่ในมาเลเซีย โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการผลิต การแปรรูปที่เพิ่มมูลค่าระดับสูง และการขยายฐานการผลิตฮาลาล



# ระยะที่ 1: กำหนดกรอบแนวคิดการพัฒนาตามแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน

## กรอบแนวคิด

1

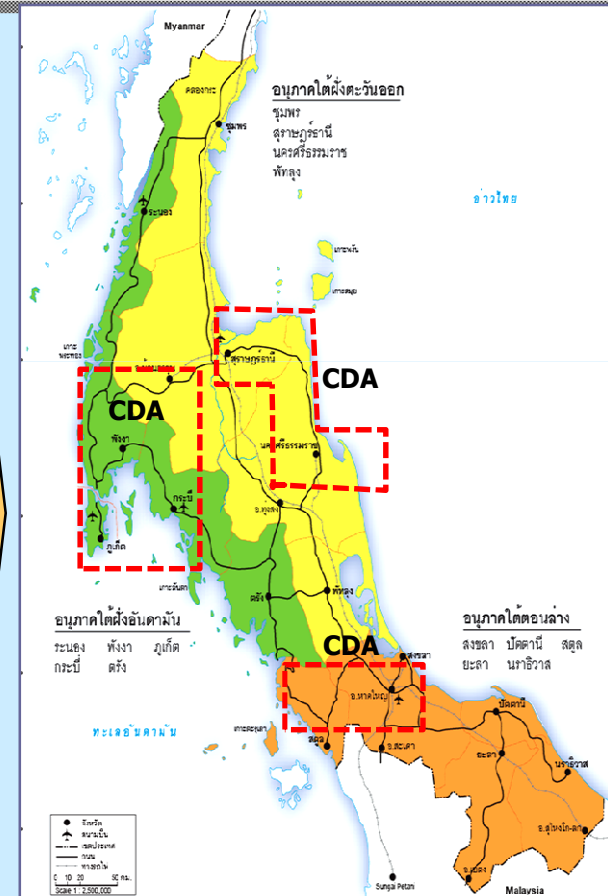
วางพื้นฐานการ  
พัฒนาพื้นที่  
เศรษฐกิจ  
ภาคใต้สู่การ  
พัฒนาที่สมดุล  
และยั่งยืน

2

กำหนดกลุ่ม  
พื้นที่พัฒนา  
ตามศักยภาพ  
และความ  
สอดคล้องกับ  
ภูมิสังคม  
ทั้งด้าน  
ภูมิประเทศ  
เศรษฐกิจ  
สังคม  
และวัฒนธรรม

3

กำหนดพื้นที่  
พัฒนาแบบ  
เบ็ดเสร็จ  
(Comprehensive  
Development  
Area : CDA)  
เพื่อส่ง  
แรงผลักดันให้  
เกิดการพัฒนาใน  
อนุภาค



## 1 วางพื้นฐานการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้สู่การพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน

- เน้นพัฒนาเศรษฐกิจให้หลากหลายสาขา เพื่อกระจายความเสี่ยง โดยรักษาฐานเศรษฐกิจเดิมควบคู่กับพัฒนาฐานเศรษฐกิจใหม่ที่มีศักยภาพ (เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน การกระจายผลประโยชน์ที่เป็นธรรม และรักษาสมดุลทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม)
- สร้างความสมดุลของการพัฒนาระหว่างพื้นที่ภาคใต้ตอนบนกับภาคใต้ตอนล่าง และระหว่างพื้นที่ชายฝั่งทะเลกับพื้นที่ตอนใน

## 2 กำหนดกลุ่มพื้นที่พัฒนาตามศักยภาพและความสอดคล้องกับภูมิสังคม

- พื้นที่อนุภาคใต้ฝั่งตะวันออก
- พื้นที่อนุภาคใต้ตอนล่าง
- พื้นที่อนุภาคใต้อันดามัน

## 3 กำหนดพื้นที่พัฒนาแบบเบ็ดเสร็จ (CDA)

เป็นพื้นที่ที่วางแผนพัฒนาหลักและส่งเสริมผลักดันให้เกิดการพัฒนาในอนุภาค โดยเน้นการเชื่อมโยงกิจกรรมเศรษฐกิจ โดยพื้นที่ CDA ประกอบด้วย

- พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ฝั่งตะวันออกในแนวสุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช
- พื้นที่แนวสะพานเศรษฐกิจ สตูล-สงขลา
- พื้นที่ท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา

# ทิศทางการพัฒนาในแต่ละอนุภาคของภาคใต้

1

## พัฒนาแบบผสมผสานในพื้นที่อนุภาคใต้ฝั่งตะวันออก

- เตรียมความพร้อมพื้นที่เศรษฐกิจใหม่แนวสุราษฎร์ธานี – นครศรีธรรมราช รองรับการพัฒนาแบบผสมผสานทั้งเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ โดยชุมชนมีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์
- เชื่อมโยงการท่องเที่ยวฝั่งตะวันออกกับฝั่งอันดามัน

2

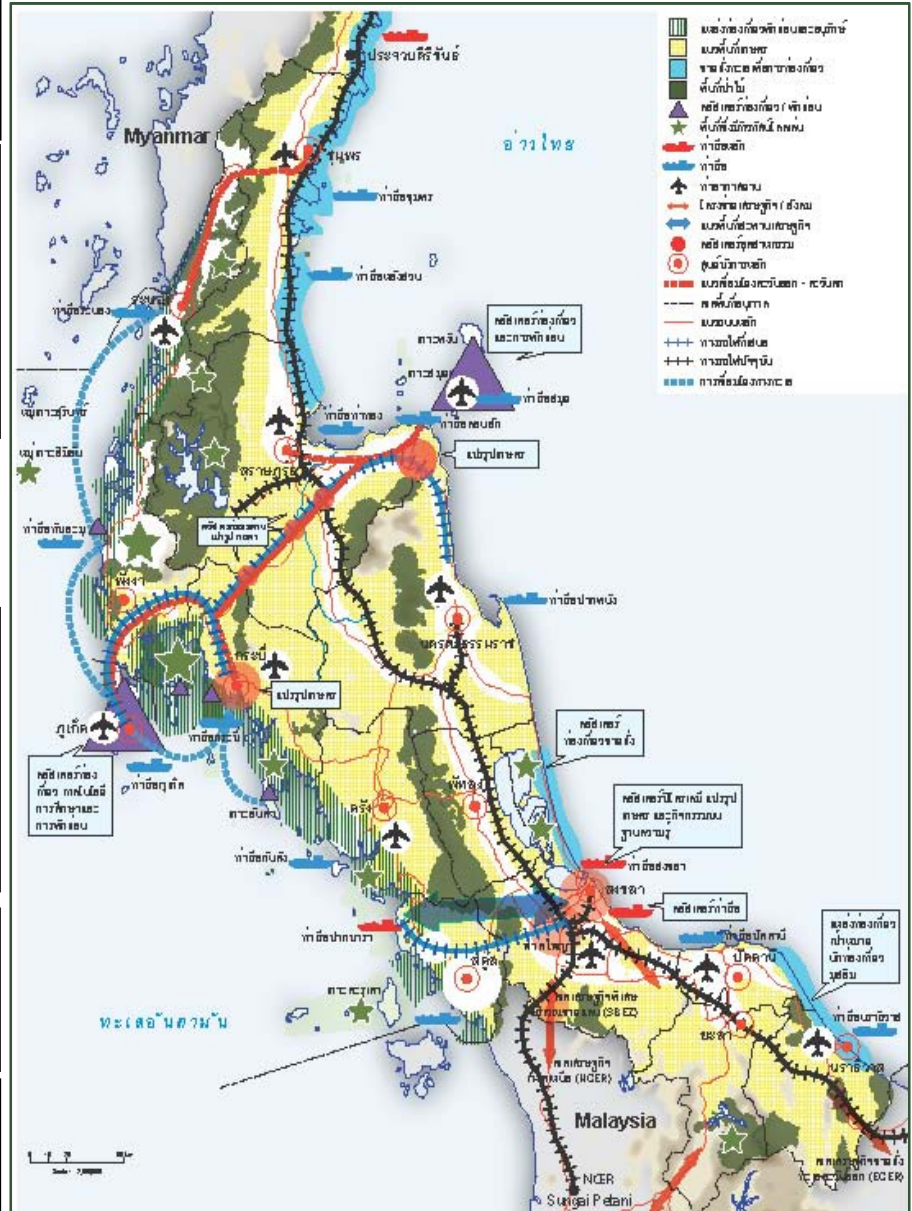
## เสริมสร้างความเข้มแข็งของพื้นที่อนุภาคใต้ตอนล่างให้เป็นสะพานเศรษฐกิจ

เชื่อมโยงสตูล-สงขลา ให้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมภาคใต้เข้ากับโครงข่ายการเดินทางของโลก และเชื่อมโยงพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนเหนือ (NCER) กับ พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจฝั่งทะเลตะวันออก (ECER) ของมาเลเซีย

3

## พัฒนาพื้นที่อนุภาคใต้ฝั่งอันดามัน เป็นพื้นที่เศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวและการพักผ่อนที่มีมาตรฐานระดับโลก

โดยมีภูเก็ตเป็นแกนหลัก เน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และควบคุมมิให้เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมขนาดใหญ่



## 1.

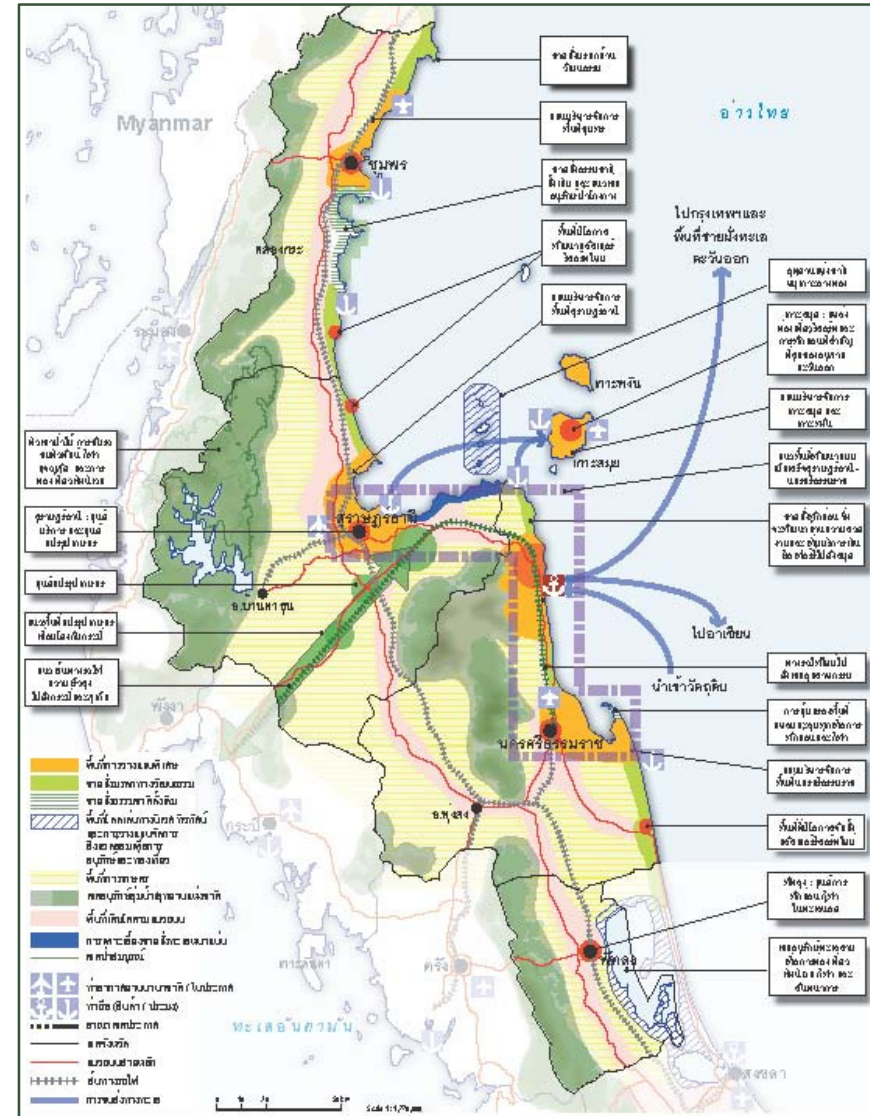
### แผนโครงสร้างอนุภาคใต้ฝั่งตะวันออก (จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง)

#### ศักยภาพ/โอกาส

- ▶ บริเวณ อ.สีชล และ อ.ท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช เหมาะที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึก
- ▶ บริเวณสุราษฎร์ธานี ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์เหมาะต่อการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว

#### แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ

- ▶ พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่แบบเบ็ดเสร็จ สุราษฎร์ฯ - นครศรีธรรมราช
- ▶ พัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล บริเวณ อ.ดอนสัก อ.เกาะสมุย อ.เกาะพะงัน สุราษฎร์ธานี อ.ขนอม นครศรีธรรมราชและชุมพร







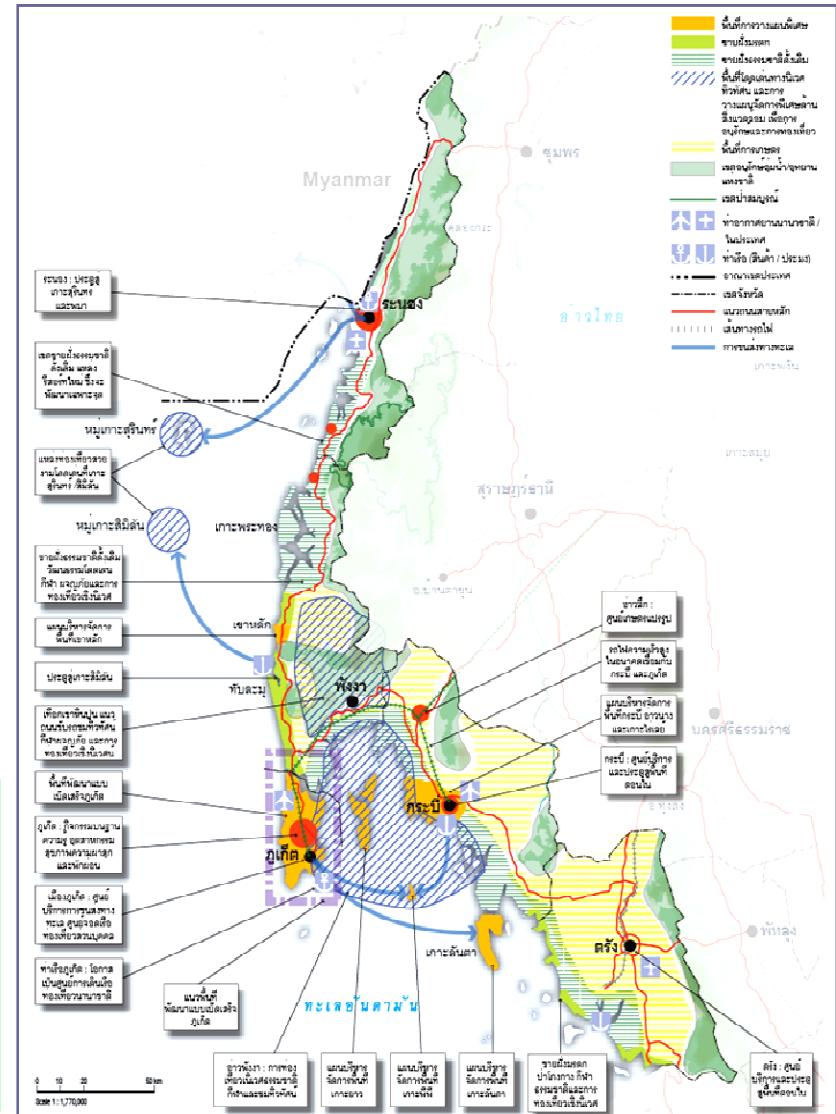
## 3. แผนโครงสร้างอนุภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง)

### ศักยภาพ/โอกาส

- ▶ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับโลก มีป่าชายเลน ป่าธรรมชาติ ทรัพยากรทางทะเลที่มีความสมบูรณ์และสวยงาม
- ▶ ภูเก็ตเป็นศูนย์กลางในการบริการธุรกิจการท่องเที่ยว การศึกษาและแหล่งพัฒนาเทคโนโลยี

### แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ

- ▶ พัฒนาพื้นที่แบบเบ็ดเสร็จบริเวณภูเก็ต กระบี่ พังงา โดยภูเก็ตเป็นแกนการพัฒนา
- ▶ พัฒนากระบี่ให้มีบทบาททั้งการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร



ระยะ 2

## วางแผนรายละเอียดในเชิงลึกของหน่วยปฏิบัติ

### การวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การศึกษาความเหมาะสมของการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (กนอ.) [แล้วเสร็จ]
- การศึกษาแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมด้านพลังงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องในพื้นที่ ภาคใต้ (ก.พลังงาน & ปตท.)
- การศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (ก.คมนาคม ได้รับความช่วยเหลือจาก Dubai World) [การศึกษาแนวคิดการพัฒนาแล้วเสร็จ]
- แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ (ก.ท่องเที่ยวและกีฬา) [กำลังจะดำเนินการ]

ตามรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันมาตรา 67 วรรค 2 กำหนดว่าการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพจะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน

ระยะ 3

## การนำโครงการและมาตรการสู่การปฏิบัติ

# แรงผลักดันที่สำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในระยะต่อไป

โครงการเจาะอุโมงค์เชื่อมทางหลวงระหว่างจังหวัดสตูลและรัฐปะลิส  
มาเลเซีย

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของประเทศพม่า

กระแสการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ  
และสิ่งแวดล้อม

กระแสการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

รัฐธรรมนูญให้สิทธิกับประชาชนในการมีส่วนร่วม  
ในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

# แนวทางการดำเนินงานระยะต่อไป

สศช. จะให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในปีงบประมาณ 2553 สศช. มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ สตูล-สงขลา และพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ 2 โครงการ ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษา ได้แก่ (1) โครงการศึกษาเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ตามแนวสะพานเศรษฐกิจ สตูล – สงขลา และพื้นที่ต่อเนื่อง (2) โครงการศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้



# ... ข อ ข อ บ ค ญ ...

