

ผลการดำเนินงานส่วนที่ 4

การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วมของประชาชนโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster ที่ปรึกษาได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมระยะเวลาของงานบริการ โดยที่ปรึกษาจัดให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ในการแสดงความคิดเห็นต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ ได้แก่การประชุมเชิงปฏิบัติการ การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน พร้อมทั้งจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ประชาชนตลอดระยะเวลาการดำเนินงานโครงการ

สำหรับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 1) การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC ครั้งที่ 1 การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 2) พร้อมทั้งได้มีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

6.1 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1)

ในช่วงเริ่มต้นของการศึกษาโครงการ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ เช่น เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับรู้และเกิดความเข้าใจโครงการอย่างถูกต้อง สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ขณะเดียวกันยังเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็น สะท้อนปัญหาและความต้องการต่อรูปแบบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรม Super Cluster ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

6.1.1 วัตถุประสงค์

(1) เพื่อให้ข้อมูลแก่ประชาชนและภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ได้รับทราบถึงความสำคัญของการศึกษาพัฒนาโครงการ ประโยชน์ และโอกาสต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนและกระบวนการศึกษาของโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

(2) เพื่อรับฟังข้อมูลสำคัญและความคิดเห็นจากประชาชนและภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่สำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ

6.1.2 กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายในการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) ได้แก่ หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง หน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา สมาคม/องค์กรวิชาชีพ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตัวแทนสถาบันการศึกษา สื่อมวลชน และผู้ประกอบการ ฯลฯ ที่อยู่ในพื้นที่ EEC (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ปราจีนบุรี จันทบุรี และตราด)

6.1.3 ข้อมูลที่นำเสนอ

ข้อมูลในการนำเสนอ ประกอบด้วย ความสำคัญของการศึกษาพัฒนาโครงการ ประโยชน์ และโอกาสต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนและกระบวนการศึกษาของโครงการ แผนการดำเนินงานโครงการซึ่งรายละเอียดข้อมูลดังกล่าวจะนำเสนอให้ สนข. พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำไปเผยแพร่ แก่กลุ่มเป้าหมาย

6.1.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน วิธีการ และเทคนิค

- (1) รวบรวมและวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายที่จะเชิญเข้าร่วมการสัมมนารับฟังความคิดเห็น
- (2) จัดทำหนังสือขออนุมัติการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1)
- (3) ประสานงานกับ สนข. เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการออกหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการสัมมนา
- (4) ส่งจดหมายเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการสัมมนา
- (5) จัดเตรียมสื่อที่จะนำเสนอในการสัมมนา โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอและซักซ้อมเนื้อหา รายละเอียดให้ สนข. พิจารณาเห็นชอบก่อนที่จะนำเสนอจริงต่อกลุ่มเป้าหมาย
- (6) จัดสัมมนาตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนดไว้ และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุม แสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามประเด็นข้อสงสัยจากคณะผู้ศึกษา
- (7) บันทึกรายละเอียดของการสัมมนา สรุปประเด็นความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อ

6.1.5 สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) ประกอบด้วย Power Point แผ่นพับ ชุดที่ 1 เอกสารประกอบการสัมมนา ชุดที่ 1 บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1 และ วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา ชุดที่ 1

- แผ่นพับ ชุดที่ 1 ประกอบการจัดสัมมนา ครั้งที่ 1 มีเนื้อหาหลักครอบคลุมภาพรวมของโครงการทั้งหลักการและเหตุผล ขอบเขตการศึกษา ลักษณะความสำคัญของพื้นที่ที่ทำการศึกษา กระบวนการศึกษาของโครงการ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ โดยมีรูปแบบ ขนาดสำเร็จ A4 รูปแบบ 3 พับ 4 ตอน (8 หน้า) จัดพิมพ์ 600 ฉบับ



รูปที่ 6.1-1 แผ่นพับชุดที่ 1

- เอกสารประกอบการสัมมนา ชุดที่ 1 เน้นการนำเสนอเนื้อหารายละเอียดถึงความสำคัญของโครงการ ศักยภาพ โอกาสหรือประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนขั้นตอน และกระบวนการศึกษาของโครงการ



รูปที่ 6.1-2 เอกสารประกอบการสัมมนา ชุดที่ 1

- บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1 ประกอบการจัดสัมมนา ครั้งที่ 1 มีเนื้อหาครอบคลุมภาพรวมของโครงการ ทั้งหลักการและเหตุผล ขอบเขตการศึกษา ลักษณะความสำคัญของพื้นที่ที่ทำการศึกษา กระบวนการศึกษาของโครงการ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



รูปที่ 6.1-3 บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1

- วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา ชุดที่ 1 ความยาวประมาณ 7 นาที ประกอบการสัมมนา ครั้งที่ 1 โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย ที่มาและความสำคัญของโครงการ การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Super Cluster ในพื้นที่ภาคตะวันออก การศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์เพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต พื้นที่และแนวทางการศึกษาของโครงการ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



รูปที่ 6.1-4 วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา ชุดที่ 1

6.1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

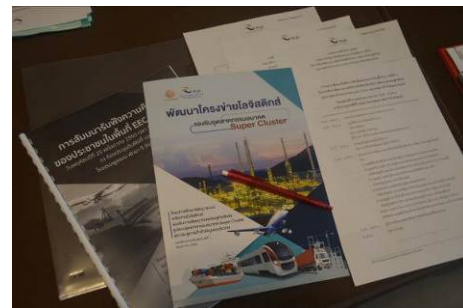
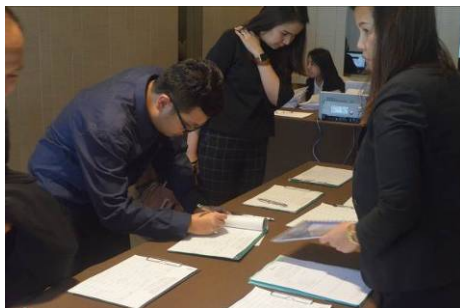
กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบถึงข้อมูลรายละเอียดโครงการ รวมทั้งที่ปรึกษาได้รับทราบความคิดเห็น ข้อเสนอแนะในประเด็นสำคัญอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ เช่น แนวโน้มการพัฒนาเมือง ความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า ข้อมูลฐานการผลิตที่สำคัญในพื้นที่ และแนวทางการบริหารจัดการและพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์

6.1.7 ผลการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้จัด “การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1)” วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤษภาคม 2560 เวลา 13.00–16.30 น. ณ ห้องประชุมอินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน พัทยา จี จังหวัดชลบุรี โดยมีนายอริฏ จิตรานูเคราะห์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ เป็นผู้กล่าวรายงาน และนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุม จำนวนทั้งสิ้น 126 คน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.1-1 โดยมีบรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 6.1-5 และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังแสดงในตารางที่ 6.1-2

ตารางที่ 6.1-1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม
1	หน่วยงานเจ้าของโครงการ/คณะกรรมการกำกับ	10
2	หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง	32
3	บริษัทที่ปรึกษา	23
4	สื่อมวลชน	18
5	ตัวแทนผู้ประกอบการภาคเอกชน	38
7	วิทยากร	5
รวม		126



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมสัมมนาชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นายอิฏฐ จิตราณุเคราะห์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงาน
กล่าวรายงานการประชุม



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง
กล่าวเปิดการประชุมและมอบนโยบาย



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง
ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน



รูปที่ 6.1-5 บรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1)



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 6.1-5 บรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

สรุปประเด็นจากการเสวนาแนวทางการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ

1. คุณทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

บทบาทของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยในการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมภาคตะวันออก

- การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เริ่มมาตั้งแต่ปี 2556 โดยรัฐบาลได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ศึกษาในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเป้าหมายคือการพัฒนาประตูการค้าชายแดน และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก

- ปี 2557 มีการตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษขึ้นมา และมีการกำหนด พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัดขึ้น

- ปี 2558 รัฐบาลได้กำหนดการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นลักษณะ cluster ขึ้น โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักในขับเคลื่อนการพัฒนา มีการกำหนดนิยามของคำว่า Cluster และ Super Cluster จึงเป็นที่มาของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้ง First S-Curve และ New S-Curve ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยการพัฒนาในลักษณะนี้ยังจะต้องทำในพื้นที่อื่นๆ ในประเทศอีก แต่เลือก 3 จังหวัดภาคตะวันออกขึ้นมาเป็นโครงการนำร่อง

- โครงการ EEC เป็นการพัฒนาที่ต้องการให้ครอบคลุมเบ็ดเสร็จในพื้นที่ มีองค์กรมาตรฐานเข้ามารองรับ นำอุตสาหกรรมและนวัตกรรมเข้ามาพัฒนาในพื้นที่ 3 จังหวัดนำร่อง

- บทบาทการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จะเข้ามามีส่วนในการขับเคลื่อนร่างกฎหมาย EEC เข้าสู่สภา มีการบูรณาการเข้ามาขับเคลื่อนเงินลงทุน 1.5 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน เป็นพื้นฐานในการพัฒนาประเทศ โดยร้อยละ 80 ของเงินลงทุนนั้นจะเป็นการลงทุนจากภาคเอกชนในรูปแบบ PPP (Public Private Partnership)

- ส่วนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีงบประมาณในการลงทุนประมาณ 500,000 ล้านบาท ในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในการสอบถามภาคเอกชนในความต้องการด้านการพัฒนา ซึ่งจะมีพื้นที่รองรับ 180,000 ไร่ ในพื้นที่ 3 จังหวัด โดยจะดำเนินการเป็นระยะในเวลา 15 ปี

1. ประสบการณ์ด้านโลจิสติกส์ของตัวแทนผู้ประกอบการในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม

➤ คุณสุพจน์ อัญชันภาติ รองผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมกระบวนการโลจิสติกส์

บริษัท มิตรชัย มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (ตัวแทนผู้ประกอบการภาคยานยนต์)

- ปัจจุบันกลุ่มมิตรชัยมีกำลังการผลิตประมาณ 400,000 คันต่อปี ซึ่งมีระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศเพื่อรับชิ้นส่วนจากผู้รับจ้างผลิตชิ้นส่วน (Supplier) ซึ่งกระจายตัวอยู่ในพื้นที่โดยรอบ เช่น แหลมฉบัง ระยอง และถนนบางนา-ตราด

- เพื่อที่จะลดต้นทุนการจัดเก็บภายในโรงงาน จึงต้องอาศัยการขนส่งที่มีประสิทธิภาพขนส่งชิ้นส่วนจาก Supplier ต่างๆ มาสู่พื้นที่ประกอบตัวรถ ซึ่งจะต้องตรงต่อเวลา (Just in Time) เพราะหากไม่ตรงเวลาจะเสียต้นทุนในการจัดเก็บ และส่งผลกระทบต่อกระบวนการผลิต

- เสนอให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของหน่วยงานภาครัฐ มีการดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพราะความล่าช้าในการก่อสร้างและเปิดให้บริการนั้น จะทำให้ภาคเอกชนต้องมีการเปลี่ยนแผนงาน

➤ คุณปานชวิน แน่นสิงห์ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์ บริษัท ชิเลติกา (ประเทศไทย) จำกัด (ตัวแทนผู้ประกอบการภาคอิเล็กทรอนิกส์)

- บริษัท ชิเลติกา เป็นบริษัทที่รับผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งผู้ว่าจ้างผลิตโดยเฉพาะจากต่างประเทศจะพิจารณาเลือกใช้บริการ จะคำนึงถึงสิทธิพิเศษด้านภาษี สิทธิพิเศษอื่นๆ จากภาครัฐ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระยะทางระหว่างบริษัทกับสนามบินหรือท่าเรือ โดยวัดเป็นระยะเวลาในการเดินทาง และระยะเวลาการดำเนินงานด้านศุลกากร เป็นต้น ซึ่งชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์จะใช้บริการขนส่งทางอากาศเป็นหลัก

- ในกรณีที่มีการพัฒนา EEC และขยายสนามบินนานาชาติหลักอีกหนึ่งแห่งที่สนามบินอู่ตะเภา น่าจะทำให้เวลาในการขนส่ง มันสั้นลงได้ จากเดิมใช้เวลาขนส่งจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังแหลมฉบัง เป็นระยะเวลา 1 ½ วัน (เร่งด่วน 6-8 ชั่วโมง) ถ้าจากขนส่งจากอู่ตะเภามาแหลมฉบังจะช่วยลดเวลาในการขนส่งได้ไหม

- เคยมีการปิดสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ในปี 2551 ซึ่งบริษัทชิเลติกาและบริษัท DHL ผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้ใช้สนามบินอู่ตะเภาเพื่อส่งสินค้าให้ลูกค้าให้ทันเวลาได้ ทำให้เชื่อมั่นในศักยภาพของสนามบินอู่ตะเภา

- ส่วนการขนส่งทางท่าเรือประสบปัญหา โดยเฉพาะช่วงที่ทำเรือแหลมฉบังก็มีการก่อสร้าง ปกติใช้เวลาขนส่งจากบริษัทถึงท่าเรือประมาณ ½ ถึง 1 ชั่วโมง แต่บางวันการจราจรติดขัดมาก

อาจต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 3-4 ชั่วโมง เนื่องจากถนนเข้าแหลมฉบังนั้นใช้ร่วมกันระหว่างรถยนต์ทั่วไป และรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ จึงอยากให้มีการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง

➤ ดร.สมนึก งามชัย ผู้จัดการฝ่ายบริหารระบบโลจิสติกส์กลุ่ม ปตท. (ตัวแทนผู้ประกอบการภาคปิโตรเคมี)

- กลุ่ม ปตท. มีการเคลื่อนย้ายสินค้าปีละกว่า 100 ล้านตัน โดยผลิตภัณฑ์ของกลุ่ม ปตท. มีอยู่ 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มน้ำมัน กลุ่มปิโตรเคมี และกลุ่ม LPG

- ในพื้นที่ EEC กลุ่มปิโตรเคมีภัณฑ์มีการเคลื่อนย้ายสินค้า (รวมกับกลุ่ม SCG) เข้า-ออกทางทะเล 12-15 ล้านตัน โดยสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้วจะมีการส่งออก แบ่งเป็น 2 แหล่งหลัก ๆ ได้แก่ ลูกค้านำเข้าต่างประเทศ ร้อยละ 50 และลูกค้าภายในประเทศ ร้อยละ 50 ซึ่งกลุ่มลูกค้าภายในประเทศนั้นอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลร้อยละ 95

- โดยพฤติกรรมของลูกค้าส่วนใหญ่จำเป็นต้องส่งสินค้าให้ถึงลูกค้าให้ทันเวลา แต่ปัจจุบันยังมีข้อจำกัดเรื่องของเวลาในการขนส่ง โดยพื้นที่กรุงเทพฯ ได้มีข้อกำหนดห้ามรถบรรทุกวิ่งเข้าในพื้นที่ ตั้งแต่เวลา 05.00 – 08.00 น. ซึ่งผู้ประกอบการต้องทำการขนส่งสินค้าออกจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตั้งแต่เวลา 02.00 น. เพื่อไปรอส่งสินค้า โดยการจอดรอหนึ่งๆ นั้นส่งผลให้โครงสร้างรถเสียเร็วขึ้น และยังหาวิธีการแก้ไขไม่สำเร็จ

- การขนส่งผ่านรถไฟจากมาบตาพุด มาท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร ในอดีตเคยมีการใช้รถไฟ แต่ปริมาณสินค้านั้นช่วงต้นเดือนต่ำ ท้ายเดือนสูง ทำให้มีต้นทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ส่งผลให้การขนส่งจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด – ท่าเรือแหลมฉบังนั้นไม่คุ้มค่า

- ถ้าใช้การขนส่งรถบรรทุก ไปยังแหลมฉบัง จะมีข้อจำกัดในด้านกฎหมาย คือ น้ำหนักของรถบรรทุกห้ามเกิน 55 ตัน/เที่ยว

- เสนอให้ภาครัฐเร่งรัดการขนส่งทางรถไฟ โดยเสนอให้เร่งรัดการพัฒนารถไฟรางคู่ และอยากให้มีการพัฒนาการขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์ซ้อนสองชั้น (Double Stack)

- ผลิตภัณฑ์น้ำมันมีการขนส่งทางรถไฟปริมาณมาก แต่มีหัวรถจักรใช้น้อย จึงศักยภาพในการขนส่งอยู่ที่เพียงร้อยละ 5-6 ความต้องการใช้งาน

➤ คุณณัฐภูมิ เปาวรัตน์ ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท เจดับเบิลยูดี

อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (ตัวแทนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์)

- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีการเตรียมพร้อมรับมือในการพัฒนา EEC ในส่วน 3 จังหวัด มีการเตรียมพร้อมในโครงสร้างพื้นฐานในอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ เช่น การขนส่งเคมีอันตราย รถยนต์ ชิ้นส่วนรถยนต์ และพร้อมมีส่วนร่วมร่วมกับภาครัฐและตอบโจทย์ความต้องการให้กับลูกค้า

- ปัจจุบันทางผู้ให้บริการโลจิสติกส์รอความชัดเจนของผู้ที่เกี่ยวข้องว่าจะเริ่มระบบเมื่อไร เช่น สนามบินอู่ตะเภา นักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุน สายการบิน ลูกค้าปลายทาง ในการบูรณาการนักลงทุนที่จะเข้ามามีใครบ้าง

2.การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

➤ คุณทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์

- โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐจะดำเนินการเชื่อมโยงกันนั้น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมองการเชื่อมโยงที่เข้ากับการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง รวมไปถึงการกำหนดผังเมือง ประเมินการในระบบสาธารณูปโภค แหล่งไฟฟ้า แหล่งก๊าซ ตลอดจนต่อเนื่อง ต้องหาแหล่งไฟฟ้าที่มีเสถียรภาพ รวมทั้งในเรื่องแหล่งน้ำ การพัฒนาแหล่งน้ำ ซึ่งต้องร่วมมือกับกรมชลประทาน เพื่อหาแหล่งน้ำมาใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมและใช้ในครัวเรือนด้วย

➤ คุณสุพันธ์ อัญชันภาติ

- สำหรับกลุ่มมิติชุมชนนั้น การขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศใช้การขนส่งทางบกเป็นหลัก และ ชิ้นส่วนที่มาจากจีนหรือญี่ปุ่น จะใช้เรือขนส่งมาและเปลี่ยนถ่ายมาใช้รถบรรทุกขนส่ง

- สำหรับสินค้าที่จำหน่ายนั้น เป็นการส่งออกไปยังต่างประเทศถึงร้อยละ 80 อีกร้อยละ 20 เป็นการจำหน่ายในประเทศโดยใช้รถบรรทุกขนส่ง ซึ่งทางเรือและรถไฟยังไม่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งต่อได้ อย่างไรก็ตามในด้านการขนส่งสินค้าด้วยรูปแบบการขนส่งอื่นหากลดต้นทุนได้และสามารถครอบคลุมพื้นที่ได้มากพอ ทางบริษัทก็มีความสนใจ

- ด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ใช้มาตรฐานกฎหมายไทยรองรับ รวมทั้ง GPS ใช้รถมาตรฐานในการขนส่ง ซึ่งหากเป็นการขนส่งทางรถไฟจะมีความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าค่อนข้างสูง

➤ คุณปานชวิน แน่นสิงห์

- สำหรับบริษัทเซเลติกา ใช้ทุกรูปแบบในการขนส่ง แต่จะเน้นในด้านการขนส่งทางอากาศถึงร้อยละ 80 ส่วนการขนส่งทางน้ำและทางบกนั้นเป็นอย่างละร้อยละ 10 ซึ่งเป็นการนำการขนส่งหลากหลายรูปแบบ (Multimodal) เข้ามาใช้บ้าง ตามแต่ความต้องการของลูกค้าแต่ละราย

➤ ดร.สมนึก งามชัย

- การส่งออกส่วนใหญ่ที่ทำเรือแหลมฉบัง ซึ่งเวลาส่งออกสินค้าไปต่างประเทศที่แหลมฉบังเคยมีโปรเจกต์ร่วมกับเอสซีจีเปลี่ยนจากเรือมารับที่ท่ามาตาพุดแทนไปส่งเรือที่แหลมฉบัง ซึ่งปริมาณการขนส่งมีปริมาณน้อย จึงไม่ได้รับความร่วมมือจากเรือที่ต้องมารับ

- หากมีระบบรางเชื่อมเข้าโรงงานได้โดยตรง จะเป็นแรงจูงใจให้โรงงานขนส่งด้วยรถไฟมากขึ้น

- ธุรกิจกลุ่มใหม่ของ ปตท. เน้นเรื่องไบโอ เช่น น้ำมันปาล์ม นำไปทำสารที่เกี่ยวข้องกับยาสีฟีนมีการขนส่งปาล์มทางเรือขึ้นที่ทำเรือใกล้อยู่ตะเภา ปัจจุบันมีการส่งไปขึ้นท่าเรือเพชรบุรี

➤ คุณณัฐภูมิ เปาวรัตน์

- นวัตกรรมที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใช้ ได้แก่ WMS (Warehouse Management System) TMS (Truck Management System) AYMS (Auto Yard Management System) เป็นเทคโนโลยีที่ต้องใช้ เพื่อให้เกิดความแม่นยำในการขนส่งและบริหารจัดการสินค้า

- นำเทคโนโลยี GPS ของเยอรมันเข้ามาใช้ในการระบุตำแหน่งขั้นของตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งต้องให้เหมาะสมและอยู่ในจุดคุ้มทุนของธุรกิจ โดยที่สินค้าที่มีน้ำหนักมาก เช่น เม็ดพลาสติก จะความคุ้มค่าในการลงทุนอาจจะมากกว่า ส่วนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อาจจะต้องมีการออกแบบให้เหมาะสมกับการจัดเก็บและขนส่งตัวสินค้าด้วย

3 ความคาดหวังของผู้ประกอบการที่มีต่อการพัฒนา EEC

➤ คุณณัฐภูมิ เปาวรัตน์

- ตัวแทนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์มีความคาดหวังต่อความชัดเจนของนโยบายจากหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการขนส่งทางด้านต่างๆ (บก ราง น้ำ อากาศ) รวมทั้งสิทธิประโยชน์ และความคุ้มค่า ที่ผู้ประกอบการจะได้รับ

➤ ดร.สมนึก งามชัย

- เมื่อมีการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมในพื้นที่ EE จะทำให้พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยองมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ดังนั้น จึงต้องการให้ภาครัฐพิจารณาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และรองรับการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

➤ คุณปานชวิน แนนสิงห์

- เสนอให้ภาครัฐดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งดำเนินการปรับปรุงระบบระบายน้ำ และปรับปรุงผิวจราจรให้สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพ

- อยากให้ภาครัฐเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมศึกษา ในการพัฒนา ICD แห่งที่ 2 เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

➤ คุณสุพันธ์ อัญชันภาติ

- ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณาดำเนินการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดี สามารถรองรับระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

➤ คุณทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์

- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีความมุ่งหวังที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศให้สอดคล้องกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 โดยการพัฒนาพื้นที่ EEC นั้น เป็นนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล ซึ่งต้องการพัฒนาพื้นที่ EEC ให้เกิดเป็นรูปธรรม จึงได้จัดทำ พรบ.เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC แต่ทั้งนี้ในการขับเคลื่อนนโยบายต่าง ให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้นั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนจะต้องมีการประสานความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ไปด้วยกัน รวมทั้งมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ และพัฒนาบุคลากรไปพร้อมกัน

ตารางที่ 6.1-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของ
ประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	นายเรวัฒน์ เขียวสนิท รองนายกเทศบาลนครแหลมฉบัง	- ปัจจุบันบริเวณทางเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง มีปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ โดย ปัจจุบันมีรถบรรทุกวิ่งเข้า-ออก ประมาณ 7 ล้านคัน/ปี และในอนาคตเมื่อจะเข้าสู่ EEC และมีการขยายท่าเรือระยะที่ 3 จะมีรถบรรทุกเพิ่มขึ้นประมาณ 15 ล้านตู้ต่อปี จะมีแผนรองรับการจราจรอย่างไร - ระบบการจราจรและการจัดการตู้คอนเทนเนอร์ ที่ไม่ชัดเจนจะดำเนินการอย่างไร จะมีการกำหนดจุดกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ไว้ในบริเวณใด และจะมีการจัดช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกโดยเฉพาะหรือไม่ - ระยะเวลาในการขนส่งภายในแหลมฉบังใช้ระยะเวลานานการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กับรถขนตู้คอนเทนเนอร์ - การแก้ไขปัญหาการตู้คอนเทนเนอร์ที่วิ่งเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังนั้นหน่วยงานระดับนโยบายจะต้องเข้ามารับผิดชอบในการบริหารจัดการ เพราะหน่วยงานในท้องถิ่นมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการปัญหา - บริเวณพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง เนื่องจากในอดีตพื้นที่ดังกล่าวเรียกว่าหนองบัวแดง ซึ่งเป็นพื้นที่รับน้ำตามธรรมชาติ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันในการแก้ปัญหาดังกล่าว

ตารางที่ 6.1-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของ
ประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2	นายสุภชัย ยอดสวัสดิ์ สนง.ทางหลวงชนบทที่13 ฉะเชิงเทรา	- เสนอให้มีการปรับปรุงกฎหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษได้ เช่น กรณีจังหวัดสระแก้วจะมีการก่อสร้างด้านศุลกากรแห่งใหม่ ซึ่งจะต้องพัฒนาโครงข่ายทางถนนเชื่อมโยง แต่กรมทางหลวงชนบทไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากเส้นทางถนนดังกล่าวไปอยู่บนถนนท้องถิ่นซึ่งกฎหมายไม่รองรับ ประเด็นดังกล่าวเป็นไปได้หรือไม่ที่ สนข. จะศึกษากฎหมายให้โอนถนนท้องถิ่นที่มีฟังก์ชันเปลี่ยนไปมาอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท
3	ตัวแทนบริษัทอิซูมุ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	- สอบถามความเป็นไปได้ของการสร้างทางรถไฟจากจังหวัดฉะเชิงเทรา-ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าของกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา
4	นายปรพล เจริญพงษ์. วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดระยอง	- จังหวัดระยองเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่สำคัญของประเทศ แต่ระบบการผังเมืองนั้นไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากผังเมืองไม่มีการแบ่งแยกอุตสาหกรรมกับชุมชนที่ชัดเจน ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนดั้งเดิมในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และในอนาคตถ้าหากจะมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม จะต้องพิจารณาแนวทางการดำเนินการให้อยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างยั่งยืน - โรงงานอุตสาหกรรมที่เข้ามาตั้งในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะซื้อพื้นที่ ลุ่มต่ำราคาถูก และต้องมีการถมที่เพื่อตั้งโรงงาน ทำให้พื้นที่รับน้ำตามธรรมชาติลดลง อาจทำให้ส่งผลกระทบต่อปัญหาน้ำท่วมในอนาคต - ในอนาคตภาคอุตสาหกรรมจะมีการขยายตัวสูง แหล่งน้ำที่จะมาใช้ในภาคอุตสาหกรรมจะเพียงพอหรือไม่ และจะมีผลกระทบต่อแหล่งน้ำใช้ในภาคครัวเรือนและภาคเกษตรกรรมหรือไม่

ตารางที่ 6.1-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของ
ประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
5		- รถขนส่งของภาคอุตสาหกรรมไม่ควรใช้ถนนของชุมชนในการขนส่ง เนื่องจากโครงสร้างถนนชุมชนไม่สามารถรองรับได้น้ำหนักของรถบรรทุกได้และทำให้ถนนชำรุดเสียหาย และประชาชนอาจได้รับผลกระทบด้านอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่มาใช้เส้นทางร่วมกับถนนท้องถิ่นได้
6	นายกิตติพันธ์ จิตต์เป็นธรรม ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ผู้แทนนิคมอุตสาหกรรม 304 แทนผู้ว่าปราจีนบุรี	- ในแนวทางหลวงหมายเลข 331 ตั้งแต่จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา จนถึงจังหวัดปราจีนบุรี เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก แต่ระบบการคมนาคมขนส่งยังไม่เพียงพอ จึงอยากให้เร่งดำเนินการโครงการรถไฟรางคู่ และรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และมีการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - การศึกษาโครงจะให้ความสำคัญของพื้นที่ใดก่อนระหว่างพื้นที่ EEC+1+3 หรือจะเน้นการศึกษาเฉพาะพื้นที่ EEC ก่อนเป็นลำดับแรก
7	คุณกฤษฎาพล วินตร รองผู้อำนวยการฝ่ายด้าน การตลาด การรถไฟแห่งประเทศไทย	- การรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการพัฒนา ICD แห่งที่ 2 ในบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งอยู่ในขั้นตอนของการศึกษาปริมาณการขนส่ง - บริเวณทางหลวง 331 เป็นแหล่งที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมในอนาคตถ้าหากมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟก็จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงการคมนาคมได้ดียิ่งขึ้น แต่ทั้งนี้จะต้องมีการพิจารณา ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจอีกครั้งหนึ่ง

6.2 การสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

6.2.1 วัตถุประสงค์ของการประชุม

1 เพื่อให้ข้อมูลแก่ประชาชนและภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ได้รับทราบถึงความสำคัญการศึกษาพัฒนาโครงการ ประโยชน์ และโอกาสต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนและกระบวนการศึกษาของโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2 เพื่อรับฟังข้อมูลสำคัญและความคิดเห็นจากประชาชนและภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่สำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ

6.2.2 กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายในการสัมมนา ได้แก่ หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง หน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา สมาคม/องค์กรวิชาชีพ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตัวแทนสถาบันการศึกษา สื่อมวลชน และผู้ประกอบการ ฯลฯ ที่อยู่ในพื้นที่ EEC (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ปราจีนบุรี จันทบุรี และตราด)

6.2.3 ข้อมูลที่ต้องการนำเสนอ

ข้อมูลในการนำเสนอ ประกอบด้วย ความสำคัญของการศึกษาพัฒนาโครงการ ประโยชน์ และโอกาสต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนและกระบวนการศึกษาของโครงการ แผนการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์และแนวคิดในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและมาตรการต่างๆ ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และแนวการบริหารจัดการ (Soft Side) รวมถึงการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนนำเสนอประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการเมื่อเกิดการพัฒนา Super Cluster และโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC

6.2.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน

- 1) รวบรวมและวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายที่จะเชิญเข้าร่วมการสัมมนา รับฟังความคิดเห็น
- 2) จัดทำหนังสือขออนุมัติสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์
- 3) ประสานงานกับ สนข. เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการออกหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการสัมมนา

- 4) ส่งจดหมายเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการสัมมนา
- 5) จัดเตรียมสื่อที่จะนำเสนอในการสัมมนา โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอและซักซ้อมเนื้อหา
รายละเอียดให้ สนข. พิจารณาเห็นชอบก่อนที่จะนำเสนอจริงต่อกลุ่มเป้าหมาย
- 6) จัดสัมมนาตามวัน เวลา และสถานที่กำหนดไว้ และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดง
ความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามประเด็นข้อสงสัยจากคณะผู้ศึกษา
- 7) บันทึกรายละเอียดของการสัมมนา สรุปประเด็นความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้รับจาก
ผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อ

6.2.5 เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์
ประกอบด้วย Power Point แผ่นพับ ชุดที่ 2 เอกสารประกอบการสัมมนา ชุดที่ 2 บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่
2 และวีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา ชุดที่ 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- แผ่นพับ ชุดที่ 2 ประกอบการจัดสัมมนา ครั้งที่ 2 โดยมีเนื้อหาหลักนำเสนอร่างสรุปผล
การศึกษาของโครงการโครงข่ายการพัฒนาโลจิสติกส์ของพื้นที่ Super cluster ที่จะ
เกิดขึ้นในอนาคตซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศและการรับฟัง
ความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ จัดพิมพ์ จำนวน 600 ฉบับ



รูปที่ 6.2-1 แผ่นพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2

- บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 2 ประกอบการจัดสัมมนา ครั้งที่ 2 มีเนื้อหาแนะนำร่างสรุปผลการศึกษาของโครงการ และการนำเสนอให้เห็นถึงโครงข่ายการพัฒนาโลจิสติกส์ของพื้นที่ Super cluster ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศและการรับฟังความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่



รูปที่ 6.2-2 บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 2

- วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา ชุดที่ 2 ความยาวประมาณ 7 นาที โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย ที่มาและความสำคัญของโครงการ ผลการสำรวจและศึกษาด้านการจราจร การศึกษา พัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบ อุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูก้าวสำคัญของประเทศ โดยเฉพาะ พื้นที่ EEC ซึ่งเป็นพื้นที่ต้นแบบในการพัฒนาระยะเร่งด่วน โดยนำเสนอแผนการพัฒนา โครงข่ายโลจิสติกส์และแนวคิดในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและมาตรการต่างๆ ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และแนวการบริหารจัดการ (Soft Side) รวมถึงการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณท่าเรือ แหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนนำเสนอประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการเมื่อ เกิดการพัฒนา Super Cluster และโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC



รูปที่ 6.2-3 วิดีทัศน์ ชุดที่ 2

6.2.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบถึงข้อมูลร่างสรุปผลการศึกษาของโครงการ รวมทั้งที่ปรึกษาได้รับทราบความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการสัมมนาถึงประเด็นสำคัญอันเป็นประโยชน์ต่อการนำไปปรับปรุงรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

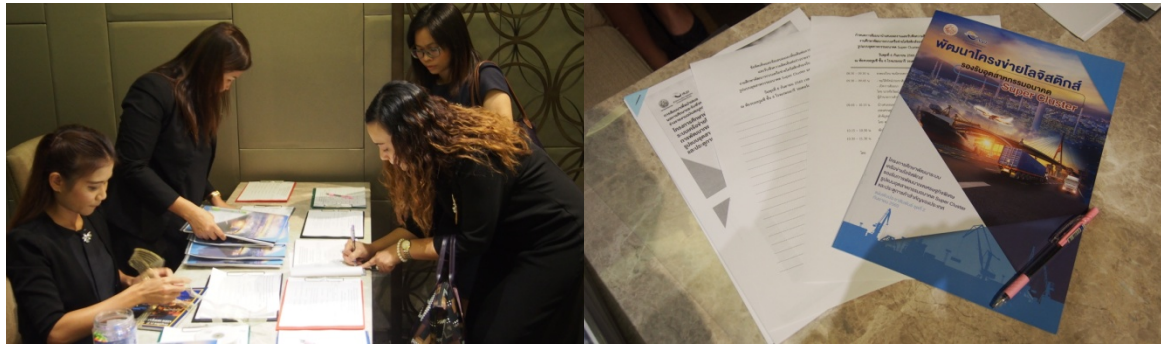
6.2.7 ผลการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้จัด “การสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์” วันพุธที่ 6 กันยายน 2560 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องบอลรูมซี ชั้น 6 โรงแรมมารี วอเตอร์เกต ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ โดยมีนายอธิฏ จิตรานูเคราะห์ หัวหน้ากลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน เป็นผู้กล่าวรายงาน และนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการสัมมนาฯ จำนวนทั้งสิ้น 132 คน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.2-1 โดยมีบรรยากาศการ

ประชุมดังแสดงในรูปที่ 6.2-4 และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังแสดงในตารางที่ 6.2-2

ตารางที่ 6.2-1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม
1	สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและการขนส่ง (สนข.)/ คณะกรรมการกำกับ	26
2	หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง	25
3	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	29
4	สถาบันการศึกษา	6
5	ตัวแทนผู้ประกอบการภาคเอกชน	31
7	วิทยากร	4
8	ที่ปรึกษา	11
รวม		132



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ

รูปที่ 6.2-4 การสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์



นายอิทธิ จิตรานุเคราะห์
หัวหน้ากลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน
กล่าวรายงานการประชุม



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการ
จราจรและขนส่ง
กล่าวเปิดการประชุมและมอบนโยบาย



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 6.2-4 บรรยากาศการสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับ
สมบูรณ์ (ต่อ)

สรุปประเด็นจากการเสวนา “จากแผนสู่การปฏิบัติ : ระบบเครือข่ายโลจิสติกส์เพื่อรองรับการ
พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก : ภาคอุตสาหกรรมและภาคเอกชน

1. คุณเจริญชัย ประเทืองสุขศรี (รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียง
เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก) : ภาพรวมของ EEC ในปัจจุบันและการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ภาพรวม
นโยบายการพัฒนาของภาครัฐ

- 1.1 การพัฒนาในพื้นที่ EEC (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) มีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนารถไฟความเร็วสูง
- 1.2 ปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองมีความหนาแน่นมาก และไม่เพียงพอต่อการรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากต่างประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์เพื่อรองรับการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม รวมทั้งรองรับการพัฒนาให้เป็นสนามบินนานาชาติและเมืองอุตสาหกรรมการบินในอนาคต
- 1.3 การพัฒนาระบบรางภาครัฐกำลังดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน (สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา)
- 1.4 ปัจจุบันการใช้งานของท่าเรือแหลมฉบังยังไม่เต็มการรองรับ แต่ในอนาคตถ้ามีการพัฒนาพื้นที่ EEC ให้เป็นอุตสาหกรรม Super Cluster ก็มีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ เนื่องจากมีการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งประเทศจีน
- 1.5 การพัฒนาในพื้นที่ EEC นั้น ไม่ได้เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว (Infrastructure) แต่เป็นการให้หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกัน โดยมีการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมมีส่วนร่วมด้วย เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วยุทธศาสตร์และการค้าของประเทศมากยิ่งขึ้น เช่น การแก้ พรบ.ศุลกากร เป็นต้น
- 1.6 การพัฒนาพื้นที่ EEC นั้น นอกจากการมีการลงแผนระดับจังหวัด การศึกษาในการสร้างบุคลากรเพื่อรองรับอุตสาหกรรมต่างๆ แล้ว จะต้องมีการศึกษาการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งมีการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมถึง ระบบสาธารณสุขโรคต่างๆ ให้มีการบูรณาการร่วมกัน เพื่อลดปัญหาความความขัดแย้งของประชาชนในพื้นที่

2. คุณพจน์ศักดิ์ พิบูลย์ศักดิ์ (รองเลขาธิการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) : การปรับตัวของภาคอุตสาหกรรมรองรับการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาเชิงพื้นที่ EEC

- 2.1 การพัฒนาพื้นที่ EEC โดยเฉพาะจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ จึงอยากให้ทาง EEC มีการรับฟังความคิดเห็น

- จากผู้ที่เกี่ยวข้อง (Stakeholder) เพื่อให้การพัฒนาในแต่ละส่วนมีภาพตรงกันในการขับเคลื่อนของรัฐบาลโดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม
- 2.2 สถานะปัจจุบันดีขึ้นกว่าเดิม แต่มีปัญหาในเรื่องของการจราจร เพราะฐาน EEC จะเชื่อมโยงกับฐานการผลิตที่สำคัญคือกรุงเทพฯและปริมณฑล เป็นเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ซึ่งในก่อนก่อสร้างจะช่วยบรรเทาปัญหาในพื้นที่
- 2.3 เมื่อมี EEC เกิดขึ้นจะช่วยในการเชื่อมโยง Connectivity 2 ส่วน
- ส่วนแรกคือ ภาคตะวันออกโดยมี 3 จังหวัดเป็นตัวนำร่อง ส่วนจังหวัดภาคตะวันออกใกล้เคียงอื่นๆ ต้องหาทางเพิ่ม Value และการเชื่อมโยงให้ด้วย เช่น จันทบุรี ตราด เป็นเมืองผลไม้ อาจนำมาแปรรูป หรือทำโกดังสินค้า และห้องเย็น
 - ส่วนที่สอง การเชื่อมโยงกับภาคอื่นๆในภูมิภาค จะอำนวยความสะดวกแบบเดิมหรือมีเส้นทางใหม่ เพราะมีทั้งท่าเรือแหลมฉบัง และการคมนาคมทั้งรถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ที่จะช่วยเชื่อมโยง ที่สำคัญเมื่อมีการเชื่อมโยงในประเทศต้องมียุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศซึ่งเจอคู่แข่ง เช่นการเชื่อมโยงทางทะเลระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน ยุทธศาสตร์ของประเทศมาเลเซียเริ่มเชื่อมโยงท่าเรือกันตั้งพร้อมที่จะแข่งขันกับประเทศสิงคโปร์
- 2.4 มีมุมมอง EEC เสมือน Mega city มีหลายเมืองรวมกัน มี agenda ที่ชัดเจนในเรื่องพื้นที่
- 2.5 ควรมีการเพิ่ม value หรือคุณค่า ในการใส่ Infra เข้าไปด้วยโดยเฉพาะเรื่องความสะดวกในธุรกิจในพื้นที่นั้น เพราะหากไม่ได้รับความสะดวกการลงทุนในประเทศไทยจะชะลอ การลงทุนจากต่างประเทศจะเกิดการชะงัก
- 2.6 การตอบสนองต่อ Demand Size และ Demand Chain ต้องนำ ทั้งการขนส่งคนขนส่งข่าวสารต่างๆ
- 2.7 การแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติได้หรือไม่ การนำเข้า – ส่งออกใน Gateway ในเขต EEC เช่นในเรื่อง Free zone ของประเทศไทยมีการเทียบกับต่างประเทศหรือยัง เช่นในประเทศจีนมีการ Pilot free zone 11 แห่ง รวมทั้ง มีการสร้างเมืองใหม่เพื่อจูงใจนักลงทุนจากต่างประเทศ ประเทศมาเลเซียสร้างส่วนเชื่อมโยงและ Mega city ขึ้นมา
- 2.8 หน่วยงานไทยที่อยู่ในต่างประเทศต้องรับทราบการดำเนินงานของประเทศไทยอย่างชัดเจนเพื่อเป็นตัวกลางและประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้ประเทศ

- 2.9 ปัจจุบันมี EEC เป็นการศึกษาต่อจาก Eastern Seaboard และเป็นตัวนำร่องแล้วภาคอื่น
จะมี Western Economic Corridor เกิดขึ้นหรือไม่ต้องคิดควบคู่ไปพร้อมกัน
- 2.10 EEC ต้องมียุทธศาสตร์ที่เรียกความสนใจในระดับนานาชาติ เช่น จาก EEC ไป ภาคใต้
มีสะพานจากพื้นที่ EEC ข้ามไปประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร – อันดามัน

3. คุณภาพมาตรฐาน ศรีสุข (ประธานคณะกรรมการ Logistics & Supply Chain สภาหอการค้าแห่ง
ประเทศไทย) : มุมมองของ EEC ในการพัฒนาพื้นที่

- 3.1 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC นั้น ต้องเข้าใจในอุตสาหกรรมและกลุ่มลูกค้า
เพื่อให้สามารถ Design Logistics ได้
- 3.2 การพัฒนา EEC ควรนำเทคโนโลยี 4.0 เข้ามาใช้ในการ Design และการสร้าง
Brand ให้มีมูลค่าที่สูงขึ้น และให้เป็นมาตรฐานไทย และมาตรฐานสากลที่ต่างประเทศ
เชื่อถือและยอมรับได้
- 3.3 การแข่งขันโดยการลดต้นทุนด้านการขนส่ง ต้นทุนในการผลิต ไม่อยากให้ดูเรื่องการลด
ต้นทุนในการขนส่งเพียงอย่างเดียว การวัดต้นทุนในการขนส่ง หรือ Logistics cost
ต้องเทียบต่อมูลค่าของสินค้านั้นๆ
- 3.4 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์นั้น หน่วยงานภาครัฐ ควรมีการปรับปรุงแก้ไขกฎกระทรวง
ให้สามารถลดขั้นตอนและเวลาในการนำเข้า-ส่งออก ให้มีความสะดวกรวดเร็วมาก
ยิ่งขึ้น และควรมีเทคโนโลยีเข้าไปใช้ในการดำเนินงาน เพื่อให้บริษัทขนาดใหญ่สามารถ
เข้าถึงได้ง่าย ในขณะที่บริษัทเล็กหรือ SME ต้องมีหน่วยงานหรือสภาอุตสาหกรรมเข้า
มาเชื่อมต่อได้

4. คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (กรรมการสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ :
TIFFA) : มุมมอง EEC จากผู้ประกอบการ และความเพียงพอต่อโครงสร้างพื้นฐาน

- 4.1 ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าที่สำคัญในการรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้า
ของไทยกับต่างประเทศ ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้รองรับการพัฒนาพื้นที่
EEC จึงมีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ
- 4.2 ประเทศไทยโดยเฉพาะทางรัฐบาลมีการทำ Cluster Management มานาน ซึ่งใน
ปัจจุบันเป็น Super Cluster ซึ่งเน้นในเรื่องของการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้มากยิ่งขึ้น
ดังนั้น ภาคอุตสาหกรรมควรมีการพิจารณาในแต่ละโรงงานมีความสามารถในการก้าว

- ข้ามผ่านความเป็น 3.0 ไปสู่ 4.0 ได้มากน้อยเพียงไร และจะสามารถนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในภาคการผลิตให้ลดต้นทุน และเพิ่มมูลค่าของสินค้าได้หรือไม่
- 4.3 ปัจจัยสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยคือการรวมศูนย์ (HUB) และแยกกันขนส่งไปให้ลูกค้า (SPOKE) ซึ่งปัจจุบันแหลมฉบังเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ในการกระจายสินค้าไปยังกรุงเทพฯ และพื้นที่อื่น ๆ ทั้งในภาคอุตสาหกรรมและผู้บริโภค
- 4.4 สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังเป็นหนึ่งในต้นแบบที่ทั่วโลกให้การยอมรับว่าเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งจากท่าเรือเข้าสู่เมืองที่ดีที่สุด แต่ปัจจุบันการขนส่งสินค้าเข้า – ออกที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง พบว่าปัญหาคือ 30% มีการขนส่งโดยรถไฟ 30% และใช้การขนส่งโดยรถบรรทุก 70% จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงสภาวะคอขวดรอบๆ สถานีบรรจุสินค้าลาดกระบัง และเมื่อลาดกระบังเป็น HUB จะต้องมีการเชื่อมต่อไปที่อื่นได้ ควรมีการลดต้นทุนการขนส่ง Cargo ได้อย่างไร และ ICD ลาดกระบังขยายโครงการได้หรือไม่
- 4.5 การวิเคราะห์ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ควรมีการพิจารณาการเปลี่ยนโหมดการขนส่งระหว่าง บก ราง น้ำ อากาศ ลดต้นทุนได้อย่างไร และควรจัดทำแผนการขนส่งคนและสินค้าให้ชัดเจน
- 4.6 เสนอให้มีการวัดระยะเวลาในการถ่ายของเข้า – ออกประเทศ สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้หรือไม่ โดยเฉพาะที่ศุลกากร ซึ่งการเสียเวลาในส่วนนี้เป็นการสูญเสียของภาคอุตสาหกรรม เรื่องขั้นตอนและวิธีการที่ควรปรับให้สั้นและรวดเร็วขึ้น
- 4.7 ควรมีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งให้ชัดเจน เช่น คุณสมบัติของคนขับรถบรรทุก และการพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ นอกจากนี้ควรนำเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาใช้ในการดำเนินการ โดยเฉพาะในระบบที่มีการดำเนินงานซ้ำๆ
- 4.8 เมื่อมีการพัฒนาพื้นที่ EEC จะทำให้มีบริษัทต่างชาติ เข้ามาลงทุนในภาคอุตสาหกรรมจำนวนมากแต่หน่วยงานภาครัฐควรให้ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมส่งของประเทศจำนวนมากให้มีศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้ และในด้านการให้บริการโลจิสติกส์ นั้น จะต้องพัฒนาให้บริษัทของคนไทยให้มีมาตรฐานอยู่ในระดับแนวหน้า เพื่อมุ่งสู่ความเป็นเลิศในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติด้วย

ตารางที่ 6.2-2 สรุปประเด็นการสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

ลำดับ	ผู้แสดงความคิดเห็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	ตัวแทนบริษัท ดาว เคมิคอล ประเทศไทย จำกัด	- เสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ Easy Pass กับระบบรถบรรทุกสินค้า ซึ่งในอนาคตบรรทุกจะต้องใช้ถนนมอเตอร์เวย์ไปแหลมฉบังจำนวนมาก จะส่งผลให้เกิดการติดขัดบริเวณหน้าท่าได้ - การจำกัดเวลาเข้า-ออก ในการขนส่งสินค้าของรถบรรทุก จะส่งผลให้มีปริมาณรถบรรทุกมากขึ้น เนื่องจากปริมาณสินค้าที่ต้องทำการขนส่งเท่าเดิม - ปัจจุบันดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟไปแหลมฉบัง ยังไม่พอใจผู้ประกอบการ โดยหากสามารถสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการใช้การขนส่งระบบรางจะทำให้จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าลดลงและอาจไม่จำเป็นต้องสร้างถนนเพิ่มได้
2	ผศ.ดร.พรพิมล วิริยะกุล ที่ปรึกษาอธิการบดี ม.ราชภัฏราชชนรินทร์	- เสนอให้ภาครัฐและภาคเอกชนมีการทำงานร่วมกันเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน และต้นทุนด้านการขนส่ง โดยเฉพาะขั้นตอนด้านศุลกากรที่มีความยุ่งยาก - ควรดำเนินการพัฒนา Western Corridor ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่ EEC หากส่วนใดเกิดปัญหาจะได้รับแก้ไขได้ทัน - เห็นด้วยเรื่องงบรองรับชะเงว่นเนื่องจากจะมีรถจากสระบุรี-นครนายก-ชะเงว่น ออก กัมพูชา-เวียดนาม ต้องมีการเตรียมรองรับถ้ามี EEC 3 จังหวัด ให้นำหน่วยงานราชการทั้ง 3 จังหวัดดำเนินการให้ได้
3	คุณสุรวิน แสงดี ผอ.ฝ่ายบริหารงานจัดส่ง รถใหม่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	- การพัฒนาพื้นที่ถ้าหากมีการส่งเสริมอุตสาหกรรม ให้ย้ายอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ มารวมอยู่ในพื้นที่ จะทำให้เปลี่ยนแปลงการนำเข้าสินค้าแหลมฉบังที่จะกระจายสู่พื้นที่รอบนอกกรุงเทพฯ มาส่งที่พื้นที่ EEC เมื่อทำเสร็จแล้วส่งออกใกล้ๆ จะช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งและสามารถสร้างแรงจูงใจผู้ประกอบการได้ดียิ่งขึ้น - การพัฒนาพื้นที่ EEC ควรเน้นการพัฒนาให้สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ EEC เช่น จังหวัดระยองอาจจะมีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีสนามบิน ควรส่งเสริมให้มีภาคการค้าเพื่อให้ต่างชาติมาลงทุนแทนสิงคโปร์ หรือศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และ duty free จังหวัดชลบุรี เน้นเรื่องการท่องเที่ยวเป็นหลัก ในขณะที่ฉะเชิงเทราเน้นเรื่องการเกษตร เพราะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม

ตารางที่ 6.2-2 สรุปประเด็นการสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (ต่อ)

ลำดับ	ผู้แสดงความคิดเห็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
4	ว่าที่เรอตรีนิติพงศ์ โรจนะ ตัวแทนศูนย์ฝึกพาณิชย์ นาวี	- ในการพัฒนาการฝึกพาณิชย์นาวีให้มีการจัดตั้งโรงเรียนเพื่อฝึกบุคลากรเพิ่มเติมขึ้นมา ซึ่งปัจจุบันบุคลากรมีมากเกินไปที่รองรับ เรือในประเทศมีสัดส่วนคงที่ อัตราเพิ่มขึ้นค่อนข้างน้อย
5	คุณบรรพต อินทรปัญญา Director BICA CO.,LTD	- เรื่องโลจิสติกส์เป็นเรื่องใหญ่ จะมีระบบ RFID เข้ามาตั้งแต่ Demand, Supply ทำให้ทราบสินค้าที่นำเข้าและส่งออก - ความพร้อมของบุคลากรเพียงพอหรือไม่ ในเรื่องของแนวความคิด ในการเปลี่ยน Process - การดำเนินของหน่วยงานภาครัฐควรมีหน่วยงานรับผิดชอบ และกำกับดูแลเพื่อให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่วางไว้ ซึ่งส่วนใหญ่โครงการราชการจะมีความล่าช้ากว่าแผน - ควรมีการทำการศึกษเปรียบเทียบระบบโลจิสติกส์ของประเทศเปรียบเทียบระบบการขนส่งของต่างประเทศ เพื่อให้เห็นว่าระบบโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับใด สามารถแข่งขันกับต่างประเทศ เช่น จีน ได้หรือไม่
6	คุณวิภาพร วีระชนะ Business Planing Manager บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด	- เสนอให้มีวางแผนระบบโลจิสติกส์โดยเน้นการขนส่งด้วยรูปแบบ Multimodal - การขนส่งสินค้าที่ทำให้มีต้นทุนเพิ่มมากขึ้น จะทำให้เกิดแรงจูงใจในการมาใช้บริการของภาคเอกชนเป็นไปได้ยาก จึงอยากให้พัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างโหมดการขนส่งให้มีความสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งภาครัฐควรมีมาตรการต่างๆ ให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ระบบโลจิสติกส์ที่ภาครัฐได้วางแผนไว้

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากแบบรับฟังความคิดเห็น

1. เสนอแนะให้มีการศึกษาการขนส่งผู้โดยสารที่มีการเดินทางเข้า – ออกพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
2. แผนพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ปัจจุบัน มีสถาบันที่ได้มาตรฐานในการผลิตบุคลากรมากกว่า 3 สถาบัน มากกว่า 500 คนต่อปี ซึ่งในการตลาดด้านการเดินเรือมีจำนวนเรือที่ใช้ในการขนส่งภายในประเทศประมาณ 200 ลำ จึงทำให้มีจำนวนบุคลากรมากเกินความต้องการของตลาด จึงอยากให้ปรับปรุงแก้ไขในเรื่องนี้ก่อนดำเนินการเพิ่มจำนวนบุคลากร
3. เสนอแนะให้ศึกษาเรื่อง Air freight ที่สนามบินสุวรรณภูมิ
4. เสนอแนะให้ศึกษาเรื่องที่พักรถ กรณีการขนส่งทางรถเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับรถ
5. มีความกังวลเนื่องจากกระทรวงคมนาคมกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าไว้ที่ 50.5 ตัน แต่ในบริษัทที่มีเครื่องจักรบางชนิดหนัก 35.5 ตัน ซึ่งเมื่อรวมกับถังรถและหางลาก (18 ตัน) จะเกิน 50.5 ตันตามข้อกำหนด ซึ่งไม่ได้รับความสะดวกในการขนส่ง
6. เสนอแนะให้ข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกของตู้คอนเทนเนอร์ ควรจะเท่ากับข้อกำหนดน้ำหนักของประเทศปลายทาง เพื่อดึงดูดให้ลูกค้าเลือกซื้อสินค้าจากประเทศไทยมากกว่าสินค้าประเภทเดียวกันจากประเทศคู่แข่ง
7. หากมีศูนย์จอดรอสำหรับรถบรรทุกสำหรับท่าเรือแหลมฉบังจะต้องมีการจัดการให้สามารถเดินเรื่องขั้นตอนพิธีการและเอกสารต่างๆ จนจบก่อนรถออกจากศูนย์จอด
8. เสนอให้มีการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรบ้านฝักกาด จ.จันทบุรี และจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จ.จันทบุรี
9. เสนอแนะให้มีความชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม เช่น จังหวัดชลบุรีจะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของประเทศไทย จังหวัดระยองเป็นเมืองอุตสาหกรรมใหม่ จังหวัดฉะเชิงเทราจะเปลี่ยนจากเกษตรกรรมเป็นอุตสาหกรรม ภาคการค้าจะเป็นศูนย์กลางการค้าใหม่เชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ตั้งฐานใหญ่อยู่ระยองพัทยา ชลบุรี หรืออู่ตะเภา เป็นศูนย์การค้า Duty Free การเติบโตของการท่องเที่ยว ปริมาณและรายได้จากการท่องเที่ยว รวมถึงภาคการเกษตรมีผลไม่ราคาสูง
10. ด้านต้นทุน Logistics ที่ลดลง เพียง 2.69% น้อยเกินกว่าที่ตั้งเป้าหมายเชิงผลประโยชน์ได้ หากเป็น 10 - 20% จะเป็นการจูงใจมากกว่า
11. ประชาชนในพื้นที่ทั้งภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การค้า และการท่องเที่ยวจะเป็นอย่างไร
12. เสนอแนะให้เชื่อมโยงกับภาคอื่นๆ ด้วย
13. ควรแยกถนนสำหรับขนส่งสินค้าและโดยสารออกจากกันอย่างชัดเจน

14. เสนอแนะให้มีรายละเอียดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ขับขี่รถโดยสารโดยเฉพาะ
นักท่องเที่ยวต่างชาติ
15. การเติบโตด้านการท่องเที่ยวเร็วและสูงมาก ควรมีการศึกษาและคาดการณ์ไว้ล่วงหน้า

6.3 การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดประชุมฯ เพื่อแนะนำรายละเอียดโครงการ อาทิ เหตุผล และความจำเป็น
วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน แนวคิดในการจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 ให้
กลุ่มเป้าหมายได้รับรู้และเกิดความเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน
ขณะเดียวกันยังเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ ซึ่งที่ปรึกษา
สามารถนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

6.3.1 วัตถุประสงค์

การประชุมฯ ในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและร่วมปรึกษาหารือถึงแนว
ทางการพัฒนาที่จะบรรจุในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศผ่านการแลกเปลี่ยนมุมมอง ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและข้อจำกัดในมิติต่างๆ ควบคู่กับการ
พิจารณาถึงเป้าหมายการพัฒนาที่จะเกิดในอนาคตจากกลุ่มเป้าหมาย

6.3.2 กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายในการประชุมฯ ได้แก่ หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องในสังกัด
กระทรวงคมนาคม และเจ้าหน้าที่ของ สนข.

6.3.3 ข้อมูลการนำเสนอ

ข้อมูลการนำเสนอประกอบด้วย แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และนโยบายรัฐบาลที่
เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและข้อจำกัดในมิติ
ต่างๆ

6.3.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน วิธีการ และเทคนิค

- (1) รวบรวมและวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายที่จะเชิญเข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ
- (2) จัดทำหนังสือขออนุมัติจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 1)
- (3) ประสานงาน สนข. เพื่อเรียนเชิญเป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม
- (4) ประสานงานกับ สนข. เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการออกหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการประชุม
- (5) จัดเตรียมสื่อที่จะนำเสนอในการประชุม โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอและซักซ้อมเนื้อหา รายละเอียดให้ สนข. พิจารณาเห็นชอบก่อนที่จะนำเสนอจริงต่อกลุ่มเป้าหมาย
- (6) จัดสัมมนาตามวัน เวลา และสถานที่กำหนดไว้ และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามประเด็นข้อจากคณะผู้ศึกษา
- (7) บันทึกรายละเอียดของการสัมมนา สรุปประเด็นความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

6.3.5 สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 1) ประกอบด้วย Power Point เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ครั้งที่ 1 และบอร์ดนิทรรศการ ครั้งที่ 1

- เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ชุดที่ 1 มีเนื้อหาครอบคลุมแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและนโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และการสะท้อนให้เห็นถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสข้อจำกัดและความท้าทายหรือเป้าหมายการพัฒนาประเทศในอนาคต



รูปที่ 6.3-1 เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ชุดที่ 1

- บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1 มีเนื้อหาครอบคลุมแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและนโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และการสะท้อนให้เห็นถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ข้อยกจำกัด และความท้าทายหรือเป้าหมายการพัฒนาประเทศในอนาคต



รูปที่ 6.3-2 บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1

6.3.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร ได้ร่วมแสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนมุมมอง ตลอดจนที่ปรึกษาได้รับทราบ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจุดอ่อน จุดแข็ง และข้อจำกัดในมิติต่างๆ จากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำข้อคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

6.3.7 ผลการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้จัด “ประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 1” เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมแซฟไฟร์ 2 ชั้น 7 โรงแรม Novotel Bangkok Platinum Pratunam เพื่อนำเสนอแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) (ครั้งที่ 1) โดยมี นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง เป็นผู้กล่าวรายงาน และนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุมและมอบนโยบาย ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุม จำนวนทั้งสิ้น 51 คน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.3-1 โดยมีบรรยากาศการประชุมดังแสดง ในรูปที่ 6.3-3 และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังแสดงในตารางที่ 6.3-2

ตารางที่ 6.3-1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม
1.	หน่วยงานเจ้าของโครงการ/คณะกรรมการกำกับ	12
2.	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	27
3.	บริษัทที่ปรึกษา	12
รวม		51



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการ
จราจรและขนส่งกล่าวรายงานการประชุม

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
กล่าวเปิดการประชุมและมอบนโยบาย

รูปที่ 6.3-3 บรรยากาศการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ
ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 1)



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 6.3-3 บรรยากาศการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ
ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

- การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) นั้นจะต้องมีการทบทวนจากแผนงานที่ผ่านมาว่ามีโครงการใดบ้าง ที่สามารถดำเนินการตามแผนงานได้ และมีปัญหาอุปสรรคอย่างไรบ้าง ทั้งนี้ ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการจัดทำแผนฯ
- การวางแผนด้านทำโลจิสติกส์นั้นไม่ควรเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว เพราะการวางแผนด้านโลจิสติกส์นั้นต้องมีการบริหารจัดการ (management) ที่ดี ซึ่งหมายถึง การบริหารจัดการการส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปจุดหนึ่ง โดยประหยัดเวลามากที่สุด ตรงต่อเวลา ประหยัดต้นทุน และสินค้าไม่เสียหาย
- การวางแผนโลจิสติกส์จะต้องพิจารณาเรื่องการเดินทางของคนด้วย ซึ่งการเดินทางนั้นประกอบไปด้วย 2 ส่วน คือการทำโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับการเดินทางของประชาชนให้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว และการทำโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับการเดินทางท่องเที่ยวด้วย

- การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ จะต้องมีการพิจารณาด้านความปลอดภัยด้วย เพราะที่ผ่านมารถบรรทุก เกิดอุบัติเหตุบ่อยและมีมูลค่าความเสียหายจำนวนมาก ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัย ยกตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่ SCG TPL DHL มีระบบติดตามการขนส่งสินค้า (Tracking) ซึ่งผู้ประกอบการต้องการความตรงต่อเวลา การประเมินคนขับ และการควบคุมเสียหาย จากการเกิดอุบัติเหตุ โดยในรถบรรทุกผู้ประกอบการขนส่งหลายบริษัทก็เริ่มติดในเรื่องของ CCTV GPS CCTV และก็มีการจัดตั้งศูนย์ควบคุม (Control Center) ของบริษัท ซึ่งจะมีการควบคุมคนขับของตัวเองตลอดเวลา
- การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) จะต้องจัดทำแผนให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม และการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) จะต้องพิจารณานโยบายของรัฐบาลซึ่งมีมาตรการเร่งด่วน และมาตรการ ระยะยาว เพราะฉะนั้น แผนงานที่จะส่งมอบให้แต่ละกระทรวงต้องชัดเจน มีโครงการใดบ้างที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการในรัฐบาลชุดปัจจุบัน และมีโครงการใดที่จะส่งมอบให้รัฐบาลชุดใหม่เป็นผู้ดำเนินการต่อในอนาคต
- ภารกิจของกระทรวงคมนาคมนอกเหนือไปจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้วยังต้องให้ความสำคัญต่อการให้บริการ ซึ่งจะต้องพิจารณาความตรงต่อเวลาในการขนส่งสินค้า
- การวางแผนโลจิสติกส์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ประเด็นที่จะต้องพิจารณาคือ การเชื่อมต่อ (Connectivity) ซึ่งเป็นหัวใจหลัก ทั้งนี้จะต้องมีการพิจารณาในด้านกายภาพ ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างไร จะกระจายสินค้าอย่างไร และจะนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการขนส่งอย่างไร

ตารางที่ 6.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผน
โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	นายดรฤณ แสงฉาย อธิบดีกรมท่าอากาศยาน กรมท่าอากาศยาน	- ควรมีการส่งเสริมให้มีการวางแผนรองรับการเดินทางท่องเที่ยวผ่านท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากในปัจจุบันแนวโน้มการเดินทางของนักท่องเที่ยวผ่านทางสนามบินต่างๆ ของประเทศมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจะต้องมีการบรรจุแผนรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวไว้ในร่างแผนโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) รวมทั้งต้องมีการกำหนดและพัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ ในการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้มีแนวทางปฏิบัติสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน
2	พลเรือตรี ปิยะ อาจมุงคุณ ผู้ว่าการสถาบัน การบินพลเรือน สถาบันการบินพลเรือน	- การจัดทำร่างแผนโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 ควรดำเนินการให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 นโยบายหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องของรัฐบาล เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน - การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ขอให้มีการพิจารณาในประเด็นต่างๆ ดังนี้ - นโยบายเศรษฐกิจพอเพียง - ยึดหลักการพัฒนาคนเป็นศูนย์กลาง - ยึดหลักยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี - หลักการมองเป้าหมายอนาคตของประเทศไทยให้มีเป้าหมายเดียวกัน ซึ่งอาจจะต้องมีการพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสังคมในอนาคต 20 ปีมีปัจจัยและข้อจำกัดใดบ้างที่จะทำให้การดำเนินการตามแผนประสบความสำเร็จ และผลที่คาดว่าจะเกิดจากการวางแผนของกระทรวงคมนาคมในระยะ 5 ปี 10 ปี และ 20 ปี มีอะไรบ้าง

ตารางที่ 6.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผน
โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
		- การยึดหลักความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำของคนในสังคม - การจัดทำแผนโลจิสติกส์ของประเทศควรยึดหลักของการนำไปปฏิบัติที่เน้นให้เกิดผลสัมฤทธิ์ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริงและสามารถรองรับการพัฒนาประเทศไทยได้อย่างแท้จริง - การวางแผนโลจิสติกส์นั้นควรมีการปรับปรุงระบบบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยจะต้องมีการพิจารณาปัญหาอุปสรรคของกระทรวงคมนาคม และการเชื่อมโยงกับกระทรวงอื่น ๆ ด้วย ซึ่งไม่ต้องการให้วางแผนโลจิสติกส์ที่เน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานมากนักเนื่องจากต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการดำเนินการ
3	คุณกฤษฎาพล วินตร รองผู้อำนวยการฝ่ายด้าน การตลาด การรถไฟแห่งประเทศไทย	- การจัดทำแผนโลจิสติกส์จะต้องพิจารณาจุดเชื่อมต่อของระบบต่างๆ ให้เหมาะสม เนื่องจากปัจจุบัน จุดเชื่อมต่อของรถไฟกับถนนยังไม่มี การเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะเห็นได้จากการที่การรถไฟ มีการศึกษาจะสร้าง ICD แห่งที่ 2 และที่ CY หรือสถานีขนส่งสินค้าทั่วภูมิภาค และ ขณะเดียวกันกรมขนส่ง ทางบกมีการศึกษาเชื่อมสถานีขนส่งสินค้าตามถนนที่มีอยู่ตามชายแดนที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดนและจังหวัดใหญ่ๆ รวม 17 แห่ง ซึ่งมีการศึกษาออกมาแล้วสถานีขนส่งทั้งรถไฟและถนนอยู่กันคนละจุด โดยเฉพาะบ้านไผ่-นครพนม สถานีอยู่คนละจุดห่างกัน 3 กิโลเมตร ทำให้ไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 6.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผน
โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1) (ต่อ))

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
		- เสนอให้ใช้ระบบรถไฟที่รัฐบาลลงทุนไปแล้วหรือลงทุนเพิ่มให้มีประสิทธิภาพ โดยเน้นให้การขนส่งระบบรางในการขนส่งสายยาว และให้ใช้รถยนต์ขนส่งในระยะสั้น เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง - เสนอให้มีมาตรการสนับสนุนให้มีการใช้ระบบรางเพื่อการขนส่งสินค้า
4	นายกษิต วิวัฒน์ศัพท์ วิศวกรใหญ่ด้านวางแผน และโครงการก่อสร้าง กรมทางหลวง	- กรมทางหลวงมีข้อจำกัดเกี่ยวกับโครงการพัฒนาโครงการเชื่อมชายแดนบริเวณภาคใต้และด่านชายแดนด้านประเทศพม่า เนื่องจากยังมีข้อจำกัดด้านความมั่นคง ซึ่งกรมทางหลวงนั้นได้จัดทำแผนพัฒนาโครงการไว้แล้ว แต่ยังไม่สามารถเจรจาเงื่อนไขกับต่างประเทศได้ - เสนอกำหนดแนวนโยบายที่ชัดเจนเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างตรงเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ โดยที่ผ่านมานั้นได้มีโครงการพัฒนากอนสายรองเป็นฟีดเดอร์ (Feeder) ของถนนสายหลัก เมื่อพัฒนาไปแล้วก็ไม่ใช้ประโยชน์ และการเปลี่ยนแปลงนโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ เช่นนิคมอุตสาหกรรมที่สมุทรปราการ นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และย้ายไปที่นิคมอุตสาหกรรม 304 และในอนาคตจะมีประเด็นในด้านการค้าชายแดนและการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาพื้นที่ EEC ทำให้หน่วยงานด้านคมนาคมต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเข้าไปรองรับตามนโยบายที่เกี่ยวข้อง แต่การพัฒนาต่างๆ นั้นยังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ซึ่งจะต้องพิจารณาจัดลำดับความสำคัญให้ชัดเจน

ตารางที่ 6.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผน
โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
		- ปัจจุบันถนนของกรมทางหลวงนั้น ทำหน้าที่รองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ การเดินทางท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งไม่มีจุดพักรถ เพราะฉะนั้น กรมทางหลวงจึงจะเสนอให้มีการสร้างจุดพักรถตามแนวเส้นทางการเดินทางให้มีความเหมาะสม นอกจากนี้ปัญหาการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวนี้เกิดจากการขาดการจัดการที่ดีของกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมด้วย
5	นายปรีชา โสภารัตน์ ผู้อำนวยการกลุ่มความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมหลวงชนบท	- การจัดทำแผนโลจิสติกส์นั้นถ้าหากมองในเชิงของ ประเด็นหลักจะต้องพิจารณาเรื่องของประตูการค้า (Gateway) เป็นหลักซึ่งเน้นการส่งออกภาคอุตสาหกรรมเป็นหลัก ถ้าหากมองในเชิงกระบวนการทำงานต้องมีการพิจารณาประเด็นต่างๆ ดังนี้ - ยุทธศาสตร์แรก Connectivity & Flexibility ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงและเข้าถึงทุกส่วนของประเทศก่อน จากนั้นค่อยมีการพัฒนาให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) และพัฒนาระบบ Feeder เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยง (Connectivity) ซึ่งจะทำให้เกิดการขนส่งนั้นสามารถเข้าถึงได้ง่าย และมีความสะดวกต่อการใช้งาน และเมื่อระบบการขนส่งมีความสมบูรณ์ก็จะทำให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้นตามไปด้วย - ประการที่สองต้องพัฒนาขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ในบริเวณด่านที่มีรถผ่านเข้า-ออกจำนวนมาก ต้องมีการสร้างพักรถเพิ่มขึ้น เป็นต้น

ตารางที่ 6.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผน
โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
		- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะต้องพิจารณาถึงการใช้อย่างสูงสุด โดยผู้ที่ได้รับประโยชน์นั้นจะต้องไม่ถูกจำกัดเฉพาะหน่วยงานภาครัฐกับภาคเอกชน แต่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นจะต้องพิจารณาด้วยว่าประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบหรือไม่ เช่น การขยายท่าเรือซึ่งมีประชาชนต่อต้านจำนวนมากนั้น เพราะประชาชนในพื้นที่ที่ไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ เป็นต้น - ควรมีการเพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า โดยมีการพัฒนาหลักสูตรให้สามารถพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องได้มาตรฐาน โดยการพิจารณาความปลอดภัยของการขนส่ง (Safety Logistics) ต้องมีการพิจารณาถึงความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ด้วย และเสนอให้มีการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design)
6	คุณนงลักษณ์ วงศ์สุขศิริ เดชา ผู้อำนวยการกลุ่มงาน วางแผน กรมการขนส่งทางบก	- เสนอให้มีการพิจารณาสร้างจุดพักรถในที่ที่เหมาะสมเนื่องจากที่ผ่านมาสถิติการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุนอกจากการเมาแล้วขัวยังมีสาเหตุมาจากความเมื่อยล้า อ่อนล้า หลับใน ซึ่งเป็นผลมาจากการแข่งขันทำรอบ ดังนั้น จึงเสนอให้มีการกำหนดจุดพักรถให้เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง - เสนอให้มีการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานเกี่ยวข้องในบริเวณด้านการค้าชายแดน เพื่อรวบรวมปัญหาอุปสรรครวมทั้งจะต้องมีมาตรการส่งเสริมและระเบียบพิธีทางศุลกากรให้ส่งเสริมการค้าและ โลจิสติกส์บริเวณด้านการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สามารถรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะในอนาคตจะเกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าบริเวณด้านชายแดนจำนวนมาก

ตารางที่ 6.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผน
โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ลำดับ	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
7	คุณศศิสุภา สุขนทรัพย์ รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่สายงาน ยุทธศาสตร์ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	- แผนปัจจุบันที่ได้ดำเนินการอยู่แผนใดที่มีความสำคัญควร ผลักดันให้มีการบรรจุไว้ในร่างแผนโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 ด้วย ซึ่งในอนาคตมีแนวโน้มที่จะมีการขนส่งสินค้า ทาง อากาศมากยิ่งขึ้น จึงอยากให้มีความงานด้านการขนส่งสินค้า ทางอากาศให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น
8	ว่าที่ ร.ต.ชาญชัย กลิ่ง พงษ์ นักวิชาการขนส่ง กรมเจ้าท่า	- ปัจจุบันการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีการต่อต้านจากประชาชน ในพื้นที่อย่างรุนแรง ยกตัวอย่างกรณีท่าเรือสงขลา ที่ผู้บริหาร โดนประชาชนปิดล้อม ทำให้ไม่สามารถดำเนินการพัฒนา พื้นที่ได้ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีมาตรการ ดำเนินการที่เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ยอมรับและ เล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาในด้านต่างๆ
9	คุณลัชชิตา อาภาพันธ์ ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	- ภาพรวมของร่างแผนโลจิสติกส์ฯ ฉบับที่ 3 มีความเหมาะสม แล้ว เพราะมีความชัดเจนและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ระบบ Digital Economy Logistics Plan ของสภาพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แต่ทั้งนี้ควรมีการทำวิเคราะห์ รายละเอียดให้เห็นภาพชัดเจนด้วยว่าระบบโลจิสติกส์ทาง อากาศ ทางน้ำ ทางบก และระบบราง มีปัจจัยใดบ้างที่จะทำ ให้ยุทธศาสตร์ของแต่ละด้านประสบความสำเร็จ - ในการจัดทำแผนเชิงรุกนั้น อาจจะต้องพิจารณาศักยภาพและ ความเป็นไปได้ก่อน และต้องพิจารณาว่าเรื่องใดเป็นเรื่องที่ สำคัญ และมีความคุ้มค่าที่จะทำหรือไม่ ซึ่งการพัฒนาในด้าน อากาศ ถนน และระบบรางก็มีประเด็นพิจารณาเฉพาะของแต่ละ หน่วยงาน

ตารางที่ 6.3-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผน
โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 1)

	ผู้ให้ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
		- เสนอให้มีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการเชื่อมโยง โหมดการขนส่ง เพื่อพิจารณาแนวทางการบูรณาการงาน ร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (บก ราง น้ำ อากาศ) ได้ ตระหนักและเห็นความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการพัฒนาอย่าง บูรณาการและมีเอกภาพภายใต้บทบาทหน้าที่ที่มีความ แตกต่างกัน ซึ่งจะนำไปสู่การขับเคลื่อนให้เกิดความสำเร็จอย่าง เป็นรูปธรรม นอกจากนี้ หน่วยงานรับผิดชอบหลักจะต้อง พิจารณา กำหนดปัจจัยชี้วัดประสิทธิภาพ เพื่อให้หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องมีแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกัน

6.4 การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 2)

6.4.1 วัตถุประสงค์

เพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษาแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) ที่พัฒนาปรับปรุงให้สอดคล้องกับแผนพัฒนา
ของประเทศและข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ครั้งที่ 1 พร้อมทั้งรับฟัง
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุม

6.4.2 กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายในการประชุมฯ ได้แก่ หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องในสังกัด
กระทรวงคมนาคม และเจ้าหน้าที่ของ สนข.

6.4.3 ข้อมูลการนำเสนอ

ข้อมูลการนำเสนอประกอบด้วย ร่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และนโยบายรัฐบาลที่
เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

6.4.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน วิธีการ และเทคนิค

- (1) จัดทำหนังสือขออนุมัติจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 2)
- (2) ประสานงาน สนข. เพื่อเรียนเชิญเป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม
- (3) ประสานงานกับ สนข. เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการออกหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการประชุม
- (4) จัดเตรียมสื่อที่จะนำเสนอในการประชุม โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอและซักซ้อมเนื้อหา รายละเอียดให้ สนข. พิจารณาเห็นชอบก่อนที่จะนำเสนอจริงต่อกลุ่มเป้าหมาย
- (5) จัดสัมมนาตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนดไว้ และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และซักถามประเด็นข้อจากคณะผู้ศึกษา
- (6) บันทึกรายละเอียดของการประชุม สรุปประเด็นความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

6.4.5 สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 2) ประกอบด้วย Power Point เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ชุดที่ 2 และบอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 2

- เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ชุดที่ 2 มีเนื้อหาหลักนำเสนอผลสรุปประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (ครั้งที่ 1) และนำเสนอร่างแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)



รูปที่ 6.4-1 แผ่นพับชุดที่ 2

- บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 2 มีเนื้อหาหลักการนำเสนอผลสรุปการ ประชุมเชิงปฏิบัติการ (ครั้งที่ 1) และนำเสนอร่างแผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)



รูปที่ 6.4-2 เอกสารประกอบการสัมมนาชุดที่ 2

6.4.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบร่างผลการศึกษาแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) ที่พัฒนาปรับปรุงให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาของประเทศและข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ครั้งที่ 1 พร้อมทั้งที่ปรึกษาได้รับทราบข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมการประชุม

6.4.7 ผลการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้จัด “ประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 2” เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมดวงกมล ชั้น 2 โรงแรมเดอะ สุโกศล ถนนศรีอยุธยา เขตราชเทวี กรุงเทพฯ เพื่อนำเสนอ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) โดยมี นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง เป็นผู้กล่าวรายงาน และของนายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุมและมอบนโยบาย ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุม จำนวนทั้งสิ้น 56 คน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.4-1 โดยมีบรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 6.4-3 และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

ตารางที่ 6.4-1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (ครั้งที่ 2)

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม
1.	หน่วยงานเจ้าของโครงการ/คณะกรรมการกำกับ	10
2.	หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	31
3.	ภาคเอกชน	9
4.	บริษัทที่ปรึกษา	6
รวม		56



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจร
และขนส่งกล่าวรายงานการประชุม



นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ
ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
กล่าวเปิดการประชุมและมอบนโยบาย



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 6.4-3 บรรยากาศการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ
ฉบับที่ 3 (ครั้งที่ 2)

1. ประเด็นนำเสนอ (ร่าง) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) โดยดร.ปาริชาติ พัฒนเมฆา ผู้จัดการโครงการ

- LPIs ของประเทศไทย เปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ
- ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีจำนวน 14.2% ต่อ GDP และมีสัดส่วนของต้นทุนโลจิสติกส์เป็นค่าขนส่งสินค้าสูงสุด คือ 52.9%
- Logistics cost (as %GDP) ซึ่งประเทศไทยมีค่าต้นทุน 15% ซึ่งต่ำกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียน แต่มีอัตราส่วนที่สูงกว่าประเทศสิงคโปร์ (8%) กับมาเลเซีย (13%)
- บริบทของธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไปคือ มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมากขึ้น ผู้ผลิตมีการสร้างความสัมพันธ์ร่วมกับ 3PLs มากขึ้น มีช่องทางในการจัดซื้อ จัดจำหน่าย หลากหลายช่องทาง การทราบความต้องการของลูกค้าที่แท้จริงจะทำให้มีการวางแผนได้เหมาะสม Complexity โซ่อุปทานมีการดำเนินงานที่มีความซับซ้อนมากขึ้น ลูกค้ามีความต้องการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น
- ระบบโลจิสติกส์สำหรับการเปลี่ยนแปลงใหม่ คือ
 - Flexibility: ตอบสนองความต้องการผู้บริโภคที่อยู่หลายสถานที่ หลายเวลา จึงต้องสามารถปรับตัวได้อย่างทันที
 - Reliability: ต้องมีความน่าเชื่อถือในเรื่องของการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า
 - Continuity: รักษาความต่อเนื่องเรื่องเวลา ลดความเสี่ยงในการชำรุดเลือกได้หลายรูปแบบการขนส่ง และหลายเส้นทาง
 - Green Logistics: เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนทางธุรกิจ
- แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านโลจิสติกส์ในอนาคต

จากระบบโลจิสติกส์ Old Fashioned Logistics ที่มีการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่และมีรูปแบบ Business to Business จะเปลี่ยนแปลงไปเป็นระบบโลจิสติกส์แบบ New Fashioned Logistics ซึ่งจะเกิด SMEs และธุรกิจ E-commerce มีการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดเล็ก และเป็นบริการในลักษณะแบบ Door to Door ที่มีการส่งมอบตามกำหนดเวลาที่แน่นอน

○ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) ซึ่งมีเป้าหมายในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ประกอบด้วย 3 ภารกิจหลักและ 9 ประเด็นยุทธศาสตร์ คือ

ภารกิจหลัก ได้แก่ 1) เพิ่มขีดความสามารถของโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ 2) สร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการโซ่อุปทานอุตสาหกรรม/ธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง และ 3) ส่งเสริมธุรกิจการค้า/บริการในพื้นที่เมืองชายแดน

ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) Supply chain enhancement
- 2) Trade facilitation enhancement
- 3) Capacity building and Policy driving factors
- 4) พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์
- 5) พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกที่ประตูการค้า (Gateway)
- 6) ส่งเสริมการพัฒนา บริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- 7) พัฒนากำลังคน
- 8) พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง
- 9) สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

O ประเมินแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

ด้านเส้นทางยุทธศาสตร์ : มีการลงทุนในโครงข่ายรถไฟทางคู่ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น ระบบบริหารจัดการรถไฟ ลานเก็บตู้สินค้า

ด้านระบบ National Single Window (NSW) : สามารถเชื่อมต่อได้ 36 หน่วยงานแล้ว อยู่ระหว่างจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการ NSW

ด้านการฝึกอบรม LSP : ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาเพื่อดำเนินกิจการภายในประเทศ

การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ สนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมซึ่งยังไม่ประสบผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการลงทุนและระบบการบริหารจัดการยังอยู่ระหว่างการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

รวมทั้งโครงการสำคัญอื่นๆ มีความล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในแผนดำเนินงานของโครงการ

O ผลการประเมินแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)
จำนวน 111 โครงการ ตามกรอบวงเงิน 597,453 ล้านบาท พบว่า

1) เป็นไปตามแผนงาน จำนวน 24 โครงการ

2) ช้ากว่าแผนงาน จำนวน 49 โครงการ

3) เร็วกว่าแผนงาน จำนวน 27 โครงการ

4) ยกเลิกโครงการ จำนวน 11 โครงการ

การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

1) ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี พ.ศ.2560-2579

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560-2564)

3) ยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 พ.ศ.2560-2579

4) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ

5) แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พ.ศ.2560-2564

6) ทิศทางยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ 20 ปี

7) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2
(พ.ศ.2556-2560)

8) ร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 3
(2560-2564)

9) ยุทธศาสตร์การอุตสาหกรรมไทย 4.0 พ.ศ.2560-2579

10) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม 20 ปี พ.ศ.2560-2579

11) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565

12) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560-2564

13) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2
(2556-2560)

14) แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (20 ปี)

0 ความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีข้อเสนอว่า

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมที่ได้พัฒนาแล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 2) เน้นการบริหารจัดการและปรับปรุงกฎ ระเบียบ
- 3) ให้ความสำคัญต่อการพัฒนารูปแบบการขนส่งที่ความยืดหยุ่น (Flexibility) และความปลอดภัย (Safety)
- 4) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้สอดคล้องกับความต้องการของนักลงทุนไทย

ด้านการบริหารจัดการ

ปรับปรุงกฎระเบียบให้สามารถอำนวยความสะดวกใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน เช่น การกำหนดบทบาทผู้กำกับดูแล (Regulator) และผู้ให้บริการ (Operator) แยกออกจากกัน

สร้างความเข้าใจกับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย

การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์แห่งใหม่เป็นไปได้ยาก เนื่องจากมีผู้ต่อต้านในวงกว้าง ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการแข่งขัน

2.ประเด็นจากผู้เข้าร่วมประชุม

นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

➤ โครงการในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 มีจำนวน 111 โครงการ งบประมาณ 5 แสนล้านบาท ซึ่งควรประเมินผลในเรื่องการลดต้นทุน GDP ในภาคการขนส่งโดยเฉพาะในภาคการขนส่งมีการลดลงอย่างไรบ้างจึงนำบทเรียนนี้ไปปรับปรุงในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 ให้ประสบความสำเร็จและดำเนินการตามแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

➤ ควรจัดทำแผนงานและโครงการที่ต้องขับเคลื่อนตามแต่ละยุทธศาสตร์หลักในลักษณะบนสู่ล่าง (Top-down) และประกอบด้วยหน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละโครงการ

➤ ในแต่ละแผนงานให้มีคำนึงถึงการคาดการณ์ในอนาคตให้แม่นยำมากที่สุด เช่น รูปแบบการขนส่งใหม่ๆ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และกลุ่ม Start up ที่จะกำลังจะเกิดขึ้นมากในอนาคต

- ต้องมีการวางหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมที่จะเป็นหน่วยสนับสนุนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ชัดเจน เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ในแผนดังกล่าว
 - ควรพิจารณาถึงระบบโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ที่ต้องมีการรองรับการท่องเที่ยวรูปแบบการท่องเที่ยวสมัยใหม่จะเปลี่ยนแปลงไป จากรูปแบบกรู๊ปทัวร์กลายเป็นรูปแบบครอบครัวและการเดินทางด้วยตนเอง ซึ่งนโยบายการท่องเที่ยวจะสนับสนุนการท่องเที่ยวในชุมชนต่างๆ มากขึ้น
 - ควรบูรณาการระบบการบริหารจัดการระบบข้อมูลข่าวสารทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อนำข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมาใช้ประโยชน์ในการบริหารประเทศ เช่น การใช้เทคโนโลยีติดตามการเดินทางของรถบรรทุก (GPS) เป็นต้น
 - ควรพิจารณาการกำหนดตัวชี้วัดให้ชัดเจน สอดคล้องกับผลที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ เช่น การพัฒนาการเก็บกักตู้สินค้าและระบบขนส่งและการกระจายสินค้า คลังสินค้าที่ลาดกระบัง และแหลมฉบัง ซึ่งปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟเหลือแค่ 20% การพิจารณาถึงการรวมโครงการในแต่ละหน่วยงานให้มาอยู่ในแผนงานเดียวกัน
 - ควรกำหนดบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยในการเชื่อมต่อระหว่างกันให้ชัดเจน และให้สอดคล้องกับนโยบายในแต่ละ Transport Node และ Transport Corridor ของประเทศ
 - ในยุทธศาสตร์ที่ 1 ควรพิจารณาในเรื่องการนำข้อมูลจากการติดตาม GPS ของรถบรรทุก มาใช้สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงและความต่อเนื่องของระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ
 - ขอให้เพิ่มเติมในเรื่องงานด้านดิจิทัลของกระทรวงพลังงาน เช่น โครงการ Transport Eagle E-Logistics โครงการ E Phase และแผนของกระทรวงคมนาคม คือ เรื่อง E-Logistics
- นายกอบกุล โมทนา ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ
- ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีจุดประสงค์เพื่อต้องการลดต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนโลจิสติกส์ แต่ในส่วนของแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในแต่ละยุทธศาสตร์ยังไม่ได้กำหนดถึงตัวเลขที่ต้องการให้ลดลงจริงๆ และควรระบุให้ชัดเจนว่าจะให้ลดตาม

ยุทธศาสตร์ใด เช่น ยุทธศาสตร์ที่ 1 กำหนดในระดับประเทศ ส่วนยุทธศาสตร์ที่ 3 ระบุเป็นระดับพื้นที่

- การลดก๊าซเรือนกระจกตามยุทธศาสตร์ของชาติ ควรมีการกำหนดไว้ในแผนนี้ด้วย โดยระบุไว้ว่าเปลี่ยนการขนส่งเป็นทางราง ทางน้ำ
- ควรมีการบูรณาการระบบฐานข้อมูลที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ให้สามารถใช้ประเมินผลทางด้านโลจิสติกส์ได้ โดยควรมีระบบติดตามและประเมินผลในฐานข้อมูลนี้
- ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อสร้างความเชื่อมโยงบริเวณประตูการค้า จะมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนอย่างไร .
- เรื่องฐานข้อมูลในแต่ละหน่วยงานจะมีมาตรฐานเดียวกัน มีองค์ประกอบ และแต่ละหน่วยงานจะนำมาใช้ร่วมกันได้อย่างไร ซึ่งในยุทธศาสตร์นี้จะมีโครงการที่จะบูรณาการร่วมกันด้วยหรือไม่

นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

- ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่ใช้ทำการประเมินประกอบด้วย ต้นทุนส่วนสินค้า ต้นทุนการบริหารจัดการ และต้นทุนคลังสินค้า ซึ่งข้อมูลในปัจจุบันอาจมีการประเมินได้ล่าช้า เพราะมีข้อจำกัด
- เหตุผลที่ตัวเลขจากการประเมินในแผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ ฉบับที่ 2 ไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง เพราะปัจจุบันมีหลายโครงการที่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ และมีปัญหา เช่น โครงการรถไฟทางคู่ มีการประกวดราคาไม่แล้วเสร็จกันหลายโครงการ โครงการพัฒนาท่าเรือต่างๆ เช่น ท่าเรือปากบารา ท่าเรือสงขลา มีปัญหาการคัดค้านของประชาชนในพื้นที่ หรือโครงการที่ศึกษาแล้วไม่เหมาะสมที่จะสร้าง เช่น ท่าเรือชุมพร ท่าเรืออ่างทอง เป็นต้น ตลอดจนบางโครงการก็จำเป็นต้องยกไปอยู่ในแผนที่ 3 ให้เป็นโครงการต่อเนื่องเพื่อให้การดำเนินงานโครงการสำเร็จ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ โครงการ EEC โครงการ Super Cluster
- การใช้ตัวชี้วัดในโครงการขนาดใหญ่จะต้องพิจารณาในเรื่องระยะเวลาของโครงการกับระยะเวลาของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ที่มีระยะเวลาประมาณ 5 ปีด้วย เพราะโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หลายโครงการ ใช้เวลาในการออกแบบและศึกษาความเหมาะสมทางด้านสิ่งแวดล้อม ด้วย 3-4 ปี รวมถึงการก่อสร้างอีกประมาณ 7 ปี จึงไม่อาจแล้วเสร็จและทำการชี้วัดได้ในแผนเดียวกัน

นายกิตติ ทรัพย์ประสม ผู้แทนกรมทางหลวง

- แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับนี้ จะมุ่งเน้นในเรื่องการ Management และ Soft Side ให้มากขึ้น
- ในยุทธศาสตร์ที่ 1 การสร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ ของ Infrastructure ในแต่ละหน่วยงาน ซึ่งจะมีการปรับและคัดกรองในเรื่องการรองรับระบบโลจิสติกส์หรือการเพิ่มความคล่องตัวในบางพื้นที่ (Mobility)
- ในร่างแผนฉบับนี้ยังขาดในเรื่องของการรองรับการเปลี่ยนโหมดการเดินทาง (General Support)
- ในยุทธศาสตร์ที่ 3 Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ อาจยังต้องมีการพิจารณาโครงการที่เกี่ยวข้องกับแผน EEC กับแผน SEZ ที่มีความเกี่ยวข้องในเรื่องความคล่องตัวของระยะทางที่ยาวมากๆ มารวมไว้ให้เกิดการแก้ไขที่ดีขึ้น
- ตัวชี้วัดในแผนที่ 3 นี้ อาจต้องกำหนดเป็นตัวชี้วัดที่เห็นผลได้ชัดเจนและมีคุณภาพต่อการประเมินของประเทศ เช่น เรื่อง Level of Service ที่เพิ่มขึ้น
- ในยุทธศาสตร์ที่ 4 ความยั่งยืน เรื่องของการรวมรวมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ เพิ่มเติม เช่น มหาวิทยาลัย และองค์กรต่างๆ ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องโลจิสติกส์ การคมนาคมขนส่งไว้แล้ว
- เรื่องความถูกต้องของหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการต่างๆ รวมถึงตัวเลขงบประมาณ จะต้องมีการตรวจสอบให้แน่ชัดอีกครั้งด้วย
- โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จจะไม่นำมาบรรจุอยู่ในแผนฉบับใหม่นี้ ส่วนโครงการที่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินงานจะบรรจุไว้และผูกพันในงบปี 2560 ไว้ด้วย

ดร.ปาริชาติ พัฒนเมฆา ผู้จัดการโครงการ

- ข้อมูลที่นำเสนอร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 นี้ได้ประสานไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้ช่วยตรวจสอบและแจ้งข้อมูลกลับมาทางฝ่ายเลขฯ ซึ่งที่ปรึกษาได้นำมาพิจารณาจัดทำเป็นร่าง ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ต่างๆ ซึ่งจะขอให้ที่ประชุมช่วยพิจารณากลับกรองตัวโครงการ ทั้งในเรื่องตัวชี้วัดจะให้ใช้ค่าอะไร อ้างอิงถึงโครงการไหนได้บ้าง ซึ่งข้อมูลของร่างแผนพัฒนาโลจิสติกส์ฉบับนี้จะส่งให้ทุกท่านได้พิจารณาในรายละเอียดอีกครั้งหนึ่ง โดยขอให้ส่งกลับมาอย่างเป็นทางการถึงฝ่ายเลขฯ ภายในวันศุกร์ที่ 4 ส.ค.2560 นี้ ขณะเดียวกันทางที่ปรึกษาก็จะมีการประสานกับฝ่ายเลขฯ กันภายในอีกครั้งเพื่อปรับแผนดังกล่าวให้สมบูรณ์

ผู้แทนกรมเจ้าท่า

- เสนอให้เตรียมแพลตฟอร์มโลจิสติกส์ของประเทศให้สามารถรองรับการเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เรื่องตัวชี้วัด เป็นเรื่องที่ต้องหาข้อพิจารณากันเพื่อให้ได้การตัดสินใจในแต่ละโครงการว่าจะกำหนดตัวชี้วัดอะไรออกมา
- เสนอให้เพิ่มปัจจัยแห่งความสำเร็จและแนวทางการดำเนินไว้ในร่างแผนฯ ฉบับที่ 3

นายกมล บุรณพงศ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

- กลยุทธ์ที่ 1.2 เรื่องของเทคโนโลยี Tracking GPS ขอให้เขียนตัวชี้วัดให้กว้างๆ ไว้ เพราะมีทั้งเรื่องของการติดตามรถประเภทสาธารณะขนาดใหญ่ขนาดเล็ก และรถโดยสารด้วย
- ในกลยุทธ์ที่ 1.2 กับ 2.2 ใช้เทคโนโลยีคนละระบบกัน ควรขยายความในกลยุทธ์ที่ 2.2 เป็นเรื่องเทคโนโลยีในการพัฒนาเครือข่ายระบบโลจิสติกส์ยุคดิจิทัล
- กลยุทธ์ที่ 2.3 ตัวชี้วัดในการเจรจาทำความตกลงด้านการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมา กัมพูชา มาเลเซีย มีความล่าช้าในการประสานงานระหว่างประเทศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกำหนดได้ประชุมหารือกันในรายละเอียดได้
- กลยุทธ์ที่ 4.1 การพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ซึ่งในความเป็นจริงจะเป็นเรื่องของการพัฒนาการขนส่งก่อนการพัฒนาด้านบุคลากร เช่น ในเรื่องของพนักงานขับรถ
- กลยุทธ์ที่ 4.3 มาตรการส่งเสริมการใช้เครื่องยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในที่นี้ควรระบุเรื่องเครื่องยนต์ให้กว้างๆ เพราะในอนาคตอาจมีการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ไปเป็นอย่างอื่นฯ เช่น เครื่องยนต์ในระบบ NGV เป็นต้น
- กลยุทธ์ที่ 4.4 เรื่อง Safety Logistics พัฒนาความปลอดภัยด้านการขนส่งเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ในภาพรวมไม่ควรเน้นเรื่องการขนส่งสินค้าแค่เรื่องเดียว ควรระบุในภาพกว้างๆ เพราะยังมีเรื่องของการโดยสาร และเรื่องอื่นๆ

นายปรีชา โสภารัตน์ ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท

- ควรจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับนี้ให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เช่น ยุทธศาสตร์ที่ 2 สร้างความเชื่อมโยง เรื่องการพัฒนาระดับชาติและการคมนาคมที่สะดวกระหว่างกัน
- ปรับเรื่องตัวชี้วัดเรื่องการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม
- ฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ การติดตามและประมวลผล เสนอให้ทาง สนข.เพิ่มระบบข้อมูลสินค้าเข้ามาและยกระดับให้เป็นฐานข้อมูลระดับชาติ
- ขอให้พิจารณาเพิ่มเติมในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2560 และพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ.2560

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- ควรพิจารณาเรื่องมาตรการลดอุบัติเหตุให้ครอบคลุมถึงรถโดยสารและการท่องเที่ยวด้วย
- การคัดเลือกแผนงานและโครงการเข้ามา ควรพิจารณาถึงภารกิจ เรื่องตัวชี้วัด ต้องควรแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่ ระดับของผลผลิต ในเรื่องการขับเคลื่อนของโครงการต่างๆ และระดับผลลัพธ์เมื่อโครงแล้วเสร็จ
- เป้าหมายของในแต่ละแผนงาน กระทรวงคมนาคมเคยมีตัวชี้วัดเรื่องสัดส่วนการขนส่งทางน้ำ เช่น เป้าหมายใน 2564 จะเพิ่มการขนส่งทางน้ำในอัตราร้อยละ 15 ซึ่งสามารถนำเปรียบเทียบกันได้ในแต่ละปี
- ควรตรวจสอบข้อมูลแผนงานและโครงการอีกครั้ง
- ควรนำโครงการศึกษาต่างๆ ที่ สนข. ได้ศึกษาไว้แล้ว เช่น โครงการศึกษาพัฒนาระดับโครงข่ายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพคมนาคมขนส่งสินค้าต่างๆ มาบรรจุไว้ในแผนที่ด้วย
- เสนอให้บรรจุโครงการที่มีแผนงานเป็นงานต่อเนื่อง จากปี 2558 มาอยู่ในปี 2560 หรือ 2561 ด้วย เพราะงานก่อสร้างส่วนใหญ่ใช้เวลานาน ประมาณ 5-7 ปี
- เสนอให้เพิ่มปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละยุทธศาสตร์ด้วย เพื่อให้มีการสนับสนุนที่ชัดเจนเชิงนโยบายจากภาครัฐในการลดแรงต่อต้าน

จากประชาชนในพื้นที่ เป็นข้อเสนอแนะที่จะใช้เป็นแนวทางในการที่จะให้ภาครัฐดำเนินการต่อไปจนถึงเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ได้

ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- ในยุทธศาสตร์ที่ 2 เรื่อง Gateway การสร้างความเชื่อมโยงนี้ ควรทำกรุงเทพมหานครให้เป็นตัวอย่างของยุทธศาสตร์การทำ Multimodal ของประเทศไทย
- พิจารณาถึงความเชื่อมโยงจากการขนส่งและการเดินทางของประชาชน จากกรุงเทพมหานครให้กระจายออกไปยังปริมณฑล โดยคำนึงถึงการบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ และเชื่อมโยงออกไปสู่การเดินทางระหว่างภูมิภาคในประเทศไทย โดยมีจังหวัดในเขต EEC เป็นศูนย์กลางที่สำคัญมาก ซึ่งมีเรื่องที่ต้องคำนึงถึงการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะผลผลิตทางการเกษตรเข้า-ออกในเขตนี้ และควรวางยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงการส่งออกระหว่างประเทศให้ชัดเจนด้วย เช่น การเชื่อมโยงทะเลอ่าวไทยกับอันดามัน หรือแม้แต่การพิจารณาสร้างท่าเรือใหม่ในทะเลเพื่อการเชื่อมโยงดังกล่าว
- ควรกำหนดการเชื่อมโยงหรือการทำ Multimodal ให้ชัดเจน เพราะจะเกิด Value ต่อการค้าการลงทุนจากนักลงทุนต่างประเทศสูงมาก
- ควรวางกลยุทธ์เรื่องการขนส่งสินค้าในระบบ E-Commerce ที่กำลังเติบโตขึ้นในอนาคตให้ชัดเจน เช่น การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางอากาศ
- ในการสนับสนุนการรองรับพื้นที่ EEC เสนอให้จัดสรรงบประมาณในการทำ Warehouse ให้กับหน่วยงานที่ต้องเพิ่มประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นในการรองรับดังกล่าว เช่น บริษัทการบินไทย เป็นต้น
- ควรเพิ่มเติมเรื่องประสิทธิภาพและการเพิ่ม Value ในระบบ Logistics เช่น การบริหารจัดการท่าเรือและท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน และกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ของชาติในการที่จะเชื่อมโยงและต่อยอดกับกลุ่มประเทศต่างๆ เช่น CLMV ทั้งนี้เพิ่มเสริมสร้างการแข่งขันในเวทีระหว่างประเทศด้วย
- พิจารณาจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าโดยรอบกรุงเทพ และเสริมระบบ Feeder ให้สนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าทั้งระบบด้วย เช่น ทำการเชื่อมระบบรถไฟฟ้าระหว่างคูคตกับมีนบุรีให้เป็น Loop เดียวกัน

➤ ควรใช้การพิจารณาผลตอบแทนความคุ้มค่าของโครงการในเชิงการสร้างความสะดวกให้กับประชาชน (Public) มากกว่าเรื่องจุดคุ้มทุน (ROI) ซึ่งอาจต้องใช้การอุดหนุนโครงการเสริมจากรัฐ (subsidize) เข้ามาพิจารณาด้วย

ผู้แทนจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

➤ เสนอความเห็นว่าการติดต่อค้าขายสินค้ากับต่างชาติโดยเฉพาะที่ทำอากาศยานอยู่ตะเภา จะต้องประกอบด้วย โครงการ Warehouse, Free Phase Zone และนิคมอุตสาหกรรม

➤ การส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ โดยการรองรับ E-Commerce จะต้องกำหนดกฎระเบียบในการปลดปล่อยสินค้าให้มีความชัดเจน ได้แก่ เรื่องภาษีระหว่างข้ามแดน การจัดเก็บภาษีในการขนส่งทางรถยนต์ รถไฟ และทางเครื่องบิน

➤ เสนอความเห็นว่า หากนักลงทุนเข้ามาเป็นจำนวนมากแล้ว จะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเฉพาะความรวดเร็วในการขนส่งดีขึ้น ปริมาณสินค้าที่จะใช้ศูนย์การขนส่งตามที่ได้ออกแบบไว้มีการเติบโตขึ้นได้มาก

➤ สินค้าที่จะนำเข้ามา Repack ที่ Free Phase Zone จะเป็นสินค้าใหม่และไม่ได้ติดฉลากตราสินค้าของไทย อาจไม่ต้องการจัดเก็บภาษี

ผู้แทนจากบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทยจำกัด

➤ ควรมีการบูรณาการ Service Infrastructure ทั้งระบบ เช่น การพัฒนาท่าอากาศยานกับบริการทางอากาศควบคู่กันไปด้วย

ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

➤ ในยุทธศาสตร์ที่ 2 Gateway สร้างความเชื่อมโยง ควรพิจารณาเรื่องการเชื่อมต่อ SW และ AW ด้วย

➤ ควรเพิ่มเติมเรื่อง Single Form และเรื่องอีเฟสของกระทรวงคมนาคม

ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

➤ ควรกำหนด KPI ในการวางยุทธศาสตร์ให้เป็นตัวเลขที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

ผู้แทนบริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน)

- ขอเสนอโครงการยุทธศาสตร์ในแผนนี้ คือ โครงการ Air cargo ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นโครงการศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ท่าอากาศยานอู่ตะเภา
- ขอให้ตรวจสอบเรื่องงบประมาณที่อาจจะซ้ำซ้อนกันระหว่างหน่วยงาน

ผู้แทนจากคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- ขอให้แก้ไขในจุดคอขวดของการขนส่งทางบก ระหว่างปริมาณที่มีการเชื่อมโยงระหว่างภาค
- พิจารณาความชัดเจนในการกำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกที่แน่นอน ซึ่งจะมีปัญหาในการปรับเปลี่ยนกับผู้ประกอบการทุกปี
- ขอให้เพิ่มเติมเรื่องเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับระบบ เช่น ระบบ Intelligent Traffic System ซึ่งเป็นที่นิยมกันทั่วโลก
- ศึกษาเรื่องการตั้งหน่วยงานให้เป็นศูนย์รวมยุทธศาสตร์ด้านข้อมูลการขนส่งทางน้ำ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่ม Value ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ควรเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางอากาศให้สามารถรองรับการค้าขายในระบบออนไลน์ เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการแข่งขันที่ต้องใช้การขนส่งที่รวดเร็ว เช่นการจัดตั้ง Free Freight Zone ตามภูมิภาค
- ให้มีการพิจารณาการสร้างความปลอดภัยในระบบการขนส่งมวลชนระบบราง โดยเฉพาะช่วงเวลาการก่อสร้าง
- เสนอให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางลัดทางซอยในกรุงเทพมหานครเพื่อบรรเทาการจราจรที่ติดขัดและเป็นทางเลือกในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางได้

ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน

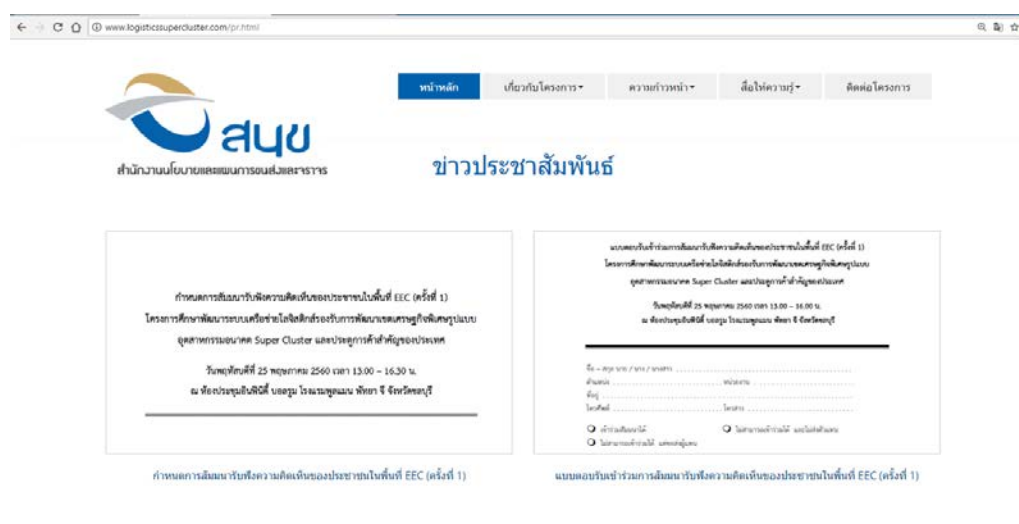
- ทางกรมท่าอากาศยานจะส่งข้อมูลในส่วนโครงการทางอากาศในภายหลัง
- ควรพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อสร้างความเชื่อมโยงในเรื่องของการบริหารจัดการการค้าโดยให้เป็นฐานข้อมูลที่สามารถใช้ร่วมระหว่างกันได้

- ตัวชี้วัดเรื่องการเจรจาข้อตกลงการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ควรพิจารณาที่จำนวน Flight ที่เกิดขึ้นจริงมาเป็น KPI
นายคณิศร ผลิตสินธุ์ ผู้อำนวยการบริหารการบินพลเรือน
- ในเรื่องการอำนวยความสะดวก ควรให้ภาคเอกชนกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมกับการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้วย เช่น การเข้า-ออก สนามบิน เป็นต้น
- ควรมีการพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารอำนวยความสะดวกตามกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง กับรูปแบบในการเดินทางนั้นๆ และใช้เป็น KPI จากปัญหาการร้องเรียนตามสื่อต่างๆ
นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
- เรื่องการจัดทำยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศในครั้งนี้ มีความยุ่งยากพอสมควร เนื่องจากมีข้อจำกัดต่างๆ การทบทวนแผนระดับชาติ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ด้วยเรื่องของโลกดิจิทัลที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบในการขนส่งต่างๆ พร้อมทั้ง การเตรียมความพร้อมในการแข่งขันทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ด้วยบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคอาเซียน
- การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 นี้ สนข. และทีมที่ปรึกษาได้มีการถอดบทเรียนจากฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2 ทั้งจุดอ่อน ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่ผ่านมา เพื่อนำมาปรับปรุงในฉบับที่ 3 ให้ดียิ่งขึ้น
- แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 นี้ได้มุ่งเน้นให้ผลที่ได้ออกมาไปสู่การปฏิบัติได้จริง
- โครงการที่ได้บรรจุอยู่ในแผนฉบับนี้ จะเป็นโครงการที่ตอบสนองตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ
- แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 นี้ได้เชื่อมโยงตั้งแต่แผนที่ 1 และแผนที่ 2 ซึ่งจะเป็นแผนที่ต่อเนื่องสู่แผนฉบับที่ 4 ด้วย
- แผนฉบับนี้ได้เน้นไปทาง Hard side แต่ยังขาด Soft side ซึ่งจะต้องมีกระบวนการในการทำงานเพื่อให้เกิดผล ซึ่งจะมีการจัดสรรกันภายหลัง

6.5 การจัดทำเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ

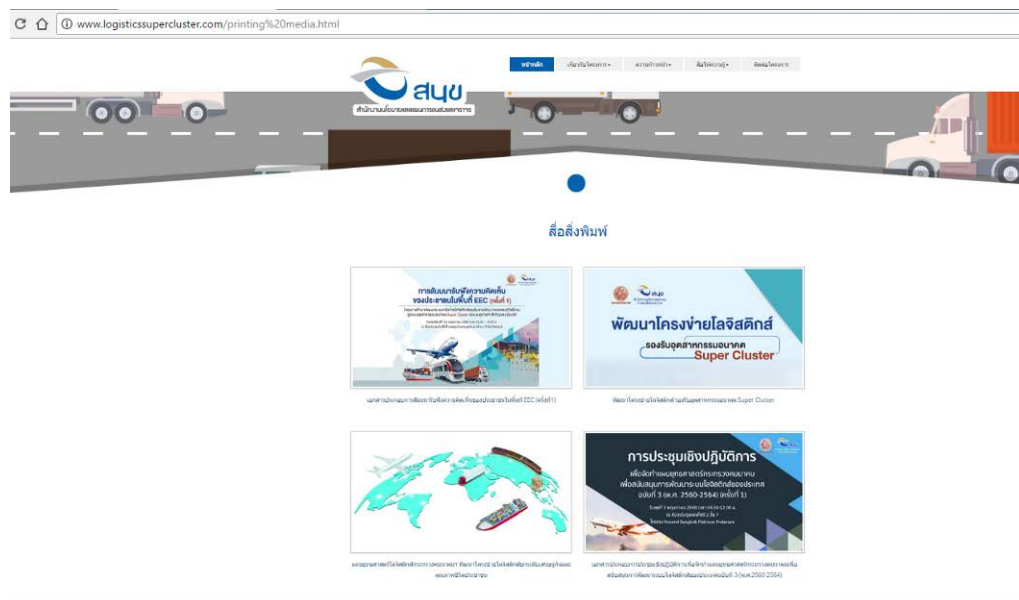
ที่ปรึกษาได้จัดทำเว็บไซต์โครงการเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลของโครงการผ่านโดเมนเนม(Domain Name) www.logisticssupercluster.com ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2560 โดยได้มีการอัปเดตข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการดังนี้

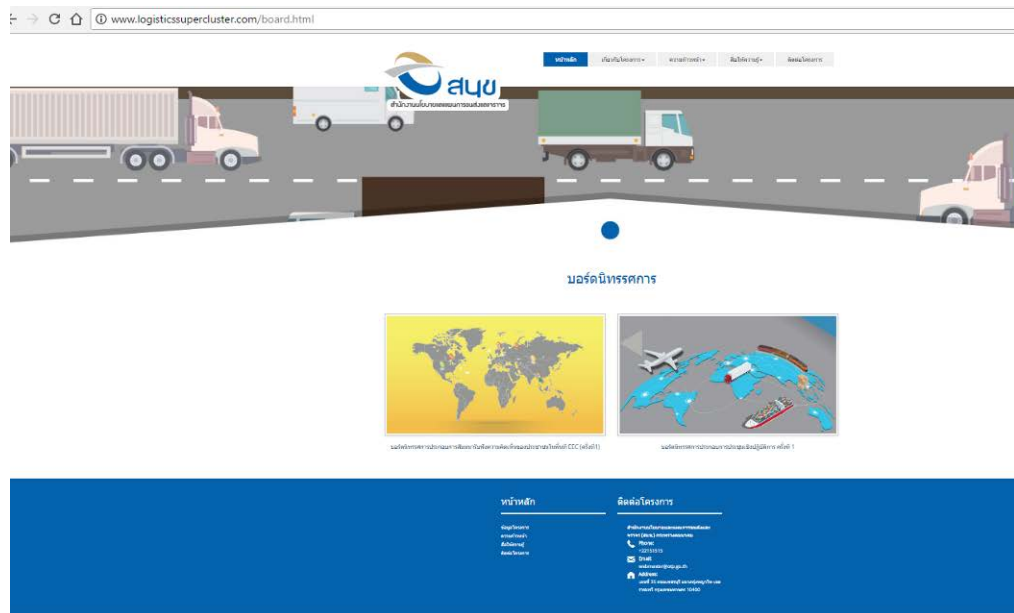
- การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) (ครั้งที่ 1)
- การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1)
- การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) (ครั้งที่ 2)
- การสัมมนาสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์
- สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ ได้แก่ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ และบอร์ดนิทรรศการ





รูปที่ 6.5.1 การอัปโหลดหน้าข่าวประชาสัมพันธ์โครงการ





รูปที่ 6.5.2 การอัปโหลดเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

6.6 การประชาสัมพันธ์โครงการ

6.6.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ครั้งที่ 1)

1) การบริหารจัดการสื่อมวลชนร่วมทำข่าวสัมมนารับฟังความคิดเห็น

ที่ปรึกษาได้เชิญสื่อมวลชนเข้าร่วมทำข่าว การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ.2560 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมอินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน พทยา จี จังหวัดชลบุรี เพื่อให้สื่อมวลชนเป็นสื่อกลางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสู่ประชาชนกลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนอย่างรวดเร็ว และทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ

สื่อมวลชนกลุ่มเป้าหมาย

1) สื่อมวลชนสายเศรษฐกิจ-คมนาคม ทั้งสื่อโทรทัศน์ วิทูย์ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่ออื่นๆ

วิธีดำเนินงาน

- 1) รวบรวมรายชื่อสื่อมวลชน พร้อมทั้งจัดทำและส่งกำหนดการ ให้สื่อมวลชน เพื่อเชิญเข้าร่วมทำข่าว
- 2) จัดทำชุด Press Kit เพื่อแจกสื่อมวลชนที่มาร่วมทำข่าว ประกอบด้วย ข่าวแจก / วัสดุทัศนโครงการฯ / แผ่นพับ พร้อม File ภาพประกอบ
- 3) จัดให้สื่อมวลชนได้สัมภาษณ์ผู้บริหารที่เป็นประธานเปิดงานสัมมนา
- 4) เป็นศูนย์กลางในการให้ข้อมูลข่าวสาร และตอบข้อซักถามแก่สื่อมวลชน

สาระสำคัญในการนำเสนอ

- 1) วัน เวลา สถานที่ และวัตถุประสงค์ของการสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ
- 2) ประธานเปิดงาน และผู้เชี่ยวชาญที่ร่วมงานสัมมนา

ช่วงเวลาในการดำเนินงาน

วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ.2560 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมอินฟินิตี้บอลรูม โรงแรมพูลแมน พัทยา จี จังหวัดชลบุรี

ผลการดำเนินงาน

มีสื่อมวลชนที่เข้าร่วมทำข่าวการสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ จำนวน 15 สื่อ รวม 18 คน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) สื่อโทรทัศน์ จำนวน 6 สื่อ ได้แก่
 - สถานีโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3 ประจำจังหวัดชลบุรี
 - สถานีโทรทัศน์ Nation TV ประจำจังหวัดชลบุรี
 - สถานีโทรทัศน์ MSS
 - สถานีโทรทัศน์ TMN

- สถานีโทรทัศน์ BTV
- สถานีโทรทัศน์ STV
- 2) สื่อสิ่งพิมพ์ จำนวน 2 สื่อ ได้แก่
 - หนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์ ประจำจังหวัดชลบุรี
 - หนังสือพิมพ์สยามชล
- 3) สื่ออื่นๆ จำนวน 7 สื่อ ได้แก่
 - Website : Home Buyers Guide
 - Website : IPattaya.com
 - Website : Pattayanewslive.com
 - Website : Triptoda24.com
 - Website : Manageronline.com
 - Website : HBG Eastern.com
 - Website : 13 สยามไทย

2) การจัดทำข่าวแจก และสรุปผลการเผยแพร่ข่าวกิจกรรมสำคัญของโครงการฯ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดทำข่าวแจก การสัมมนานำเสนอผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ ด้วยข้อมูลที่เข้าใจง่าย สั้น กระชับ เพื่อแจกสื่อมวลชนที่มาร่วมงาน และจัดส่งให้สื่อมวลชนทั้งส่วนกลางและท้องถิ่นที่ไม่ได้มาร่วมงาน ให้นำไปเผยแพร่ผ่านสื่อสาธารณะต่าง ๆ อย่างครอบคลุม และทั่วถึง พร้อมรวบรวมการเผยแพร่ข่าวและจัดทำเป็นรูปเล่มส่งผู้บริหาร สนข.

สื่อมวลชนกลุ่มเป้าหมาย

- 1) สื่อมวลชนส่วนกลางสายเศรษฐกิจคมนาคม ทั้งสื่อโทรทัศน์ วิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่ออินเทอร์เน็ต
- 2) สื่อมวลชนท้องถิ่นในจังหวัดชลบุรี

สาระสำคัญในการนำเสนอ

- 1) วัน เวลา สถานที่ และวัตถุประสงค์การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ
- 2) แนวทางการศึกษารูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต หรือ Super Cluster โดยมีกระบวนการ 1) รวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคม 2) รวบรวมข้อมูลโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ 3) สำรวจ/ปรับปรุงการเคลื่อนตัวของสินค้าในพื้นที่ Super Cluster และประตูการค้าสำคัญ 4) พัฒนาแบบจำลองจราจรเพื่อพยากรณ์การเคลื่อนตัวของสินค้า 5) ประเมินประสิทธิภาพของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6) เสนอแผนโครงการบรรจุเป็นแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายโลจิสติกส์ 7) รับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมจากภาครัฐ เอกชน และประชาชน
- 3) การเสวนาถึงแนวทางการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยวิทยากรที่เป็นตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ

วิธีดำเนินงาน

- 1) จัดทำข่าวแจกการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ โดยสรุปเป็นสาระสำคัญของการจัดงาน ประกอบในชุด Press kit เพื่อแจกให้สื่อมวลชนกลุ่มเป้าหมายที่มาร่วมทำข่าว และส่งให้สื่อมวลชนที่ไม่ได้มาร่วมทำข่าว นำไปเผยแพร่ผ่านสื่อต่างๆ
- 2) สรุปผลการเผยแพร่ข่าวส่งผู้บริหาร สนข.

ช่วงเวลาในการดำเนินงาน

ช่วงการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

ผลการดำเนินงาน

- 1) ข้าราชการที่มีรายละเอียดข้อมูลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูก้าวสำคัญของประเทศ เพื่อแจกสื่อมวลชนที่มาร่วมงานและจัดส่งให้สื่อมวลชนที่ไม่ได้มาร่วมงาน



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

สนข. เดินเครื่องศึกษาระบบโลจิสติกส์รองรับอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster เตรียมแผนพัฒนาฯ 100 โครงการ วงเงินรวมกว่า 6 แสนล้านบาท

วันนี้ (25 พ.ค.60) เวลา 13.00 น. ณ ห้องประชุมอินฟินิตี้ บอลรูม โรงแรมพูลแมน พัทยา จี จังหวัดชลบุรี นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานเปิดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เพื่อนำเสนอกรอบแนวคิดการศึกษาและแนวทางการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน โดยมีผู้แทนจากภาคส่วนต่างๆ ในจังหวัดที่ศึกษาได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี จังหวัดสระแก้ว และตราด เข้าร่วมสัมมนากว่า 150 คน

นายชัยวัฒน์ กล่าวว่า ภายใต้แผนพัฒนาประเทศที่สำคัญ ได้แก่ นโยบายไทยแลนด์ 4.0 นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Super Cluster ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดทิศทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในรูปแบบ Cluster คือให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจแยกตามภาคการผลิตให้สอดคล้องกับพื้นที่เมืองหรือจังหวัด ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง (สนข.) ซึ่งเป็นหน่วยงานด้านการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่ง จึงได้ทำการศึกษา และวิเคราะห์การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ ที่สามารถรองรับการพัฒนาทั้งในส่วนของการสร้างพื้นฐาน (Hard Side) โครงข่ายหลัก โครงข่ายรอง สิ่งอำนวยความสะดวกการขนถ่ายสินค้ารวมถึงกิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ (Soft Side) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนค่าขนส่ง (Transport Cost ต่อ GDP) และเพิ่มประสิทธิภาพการของระบบขนส่งได้อย่างเป็นรูปธรรม โดย สนข. จะนำผลที่ได้จากการสัมมนานี้ไปประกอบการศึกษาและพัฒนารอบแนวทางสู่การกำหนดระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เกิดความเหมาะสม ครอบคลุมประเด็นการพัฒนาต่างๆ ที่สำคัญ

สำหรับแนวทางการศึกษารูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต หรือ Super Cluster นั้น มีกระบวนการ คือ 1) รวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นการพยากรณ์เพื่อทำนายสถานการณ์ หากมีการพัฒนา Super Cluster 2) รวบรวมข้อมูลโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ 3) สำรวจ/ปรับปรุงการเคลื่อนตัวของสินค้าในพื้นที่ Super Cluster และประตูการค้าสำคัญ 4) พัฒนาแบบจำลองจราจรเพื่อพยากรณ์การเคลื่อนตัวของสินค้า 5) การประเมินประสิทธิภาพของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 6) เสนอแผนโครงการบรรจุเป็นแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายโลจิสติกส์ 7) การรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมจากภาครัฐ เอกชน และประชาชน เมื่อจบกระบวนการแล้ว จึงนำผลที่ได้ไปขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติต่อไป

ภายในงาน ยังมีการเสวนาถึงแนวทางการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยวิทยากรที่เป็นตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ มาร่วมแลกเปลี่ยนมุมมองความคิดเห็น ประกอบด้วย ตัวแทนภาครัฐ คุณทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์ ผู้ช่วยผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ตัวแทนผู้ประกอบการภาคยานยนต์ คุณสุพันธ์ อัญชันภาติ รองผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมกระบวนการโลจิสติกส์ บริษัท มิตรชัย มอเตอร์ส(ประเทศไทย) จำกัด ตัวแทนผู้ประกอบการภาคปิโตรเคมี ดร.สมนึก งามชัย ผู้จัดการฝ่ายบริหารระบบโลจิสติกส์กลุ่ม ปตท. ตัวแทนผู้ประกอบการภาคอิเล็กทรอนิกส์ คุณปานขวัญ เน้นสิ่ง ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์ บริษัท ซีเล็คติกา (ประเทศไทย) จำกัด ตัวแทนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ คุณณัฐภูมิ เปาวรัตน์ ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท เจดับเบิ้ลยูดี อินโฟ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) โดยเนื้อหาสาระจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับรูปแบบของอุตสาหกรรมในพื้นที่ ปัญหา อุปสรรค และแนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรม ตลอดจนความต้องการด้านโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจ

ทั้งนี้ Super Cluster เป็นการรวมกลุ่มของธุรกิจและกิจการที่ใช้เทคโนโลยี และอุตสาหกรรมขั้นสูง เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดด อาทิ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ ซึ่งมีการดำเนินกิจกรรมกันอยู่อย่างหนาแน่นในพื้นที่ จ.ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี โดยในอนาคตพื้นที่เหล่านี้จะมีการพัฒนาทั้งโครงการระดับเมกะโปรเจกต์และโครงการย่อยเพื่อพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ให้มีความสมบูรณ์และคล่องตัว เช่น ระบบราง เช่น รถไฟความเร็วสูง รถไฟรางเบา ระบบถนน เช่น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ระบบน้ำ เช่น ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือมาบตาพุด ระบบอากาศ เช่น ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่เกี่ยวข้องกว่า 100 โครงการ วงเงินลงทุนกว่า 605,806 ล้านบาท

“มุ่งสู่การชนสังที่ยั่งยืน เพื่อความสุขของคนไทย”

ข่าวแจกการประชาสัมพันธ์โครงการ (ครั้งที่ 1)

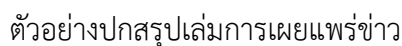
- 2) มีสื่อมวลชนเผยแพร่ข่าวการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ EEC (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูกการค้าสำคัญของประเทศ รวมทั้งสิ้น 12 ข่าว ประกอบด้วย สื่อสิ่งพิมพ์ จำนวน 3 ข่าว สื่ออินเทอร์เน็ต จำนวน 9 ข่าว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สื่อสิ่งพิมพ์

ที่	สังกัด	หน้า	Section / คอลัมน์	วันที่เผยแพร่
1	หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์	6	เศรษฐกิจ/-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
2	หนังสือพิมพ์แนวหน้า	1,6	โลกธุรกิจ/-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
3	หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ	10	-	วันอังคารที่ 30 พฤษภาคม 2560

สื่ออินเทอร์เน็ต

ที่	สังกัด	เวลา	วันที่เผยแพร่
1	www.thansettakij.com	-	วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤษภาคม 2560
2	www.home.co.th	-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
3	www.thaipost.net	-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
4	www.naewna.com	06.00 น.	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
5	www.manager.co.th	15.24 น.	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
6	www.krungtheppost.com	-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
7	www.plus.co.th	-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
8	www.areaguru.net	-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560
9	www.ryt9.com	-	วันศุกร์ที่ 26 พฤษภาคม 2560



6.6.2 การบริหารจัดการสื่อมวลชนร่วมทำข่าวสัมมนารับฟังความคิดเห็น (ครั้งที่ 2)

ที่ปรึกษาได้เชิญสื่อมวลชนเข้าร่วมทำข่าว การสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2560 ณ ห้องบอลรูมซี ชั้น 6 โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพฯ เพื่อให้สื่อมวลชนเป็นสื่อกลางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสู่ประชาชนกลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนอย่างรวดเร็ว และทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ

สื่อมวลชนกลุ่มเป้าหมาย

- 1) สื่อมวลชนสายเศรษฐกิจ-คมนาคม ทั้งสื่อโทรทัศน์ วิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่ออื่นๆ

สาระสำคัญในการนำเสนอ

- 1) วัน เวลา สถานที่ และวัตถุประสงค์ของการสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ
- 2) ประธานเปิดงาน และผู้เชี่ยวชาญที่ร่วมงานสัมมนา

วิธีดำเนินงาน

- 1) รวบรวมรายชื่อสื่อมวลชน พร้อมทั้งจัดทำและส่งกำหนดการ ให้สื่อมวลชน เพื่อเชิญเข้าร่วมทำข่าว
- 2) จัดทำชุด Press Kit เพื่อแจกสื่อมวลชนที่มาร่วมทำข่าว ประกอบด้วย ข่าวแจก / วิทยุทัศน์ โครงการฯ / แผ่นพับ พร้อม File ภาพประกอบ
- 3) จัดให้สื่อมวลชนได้สัมภาษณ์ผู้บริหารที่เป็นประธานเปิดงานสัมมนา
- 4) เป็นศูนย์กลางในการให้ข้อมูลข่าวสาร และตอบข้อซักถามแก่สื่อมวลชน

ช่วงเวลาในการดำเนินงาน

วันพุธที่ 6 กันยายน 2560 ณ ห้องบอลรูมซี ชั้น 6 โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพฯ

ผลการดำเนินงาน

มีสื่อมวลชนที่เข้าร่วมทำข่าวการสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตุการค้ำสำคัญของประเทศ จำนวน 5 สื่อ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) สื่อสิ่งพิมพ์ จำนวน 5 สื่อ ได้แก่
 - หนังสือพิมพ์เดลินิวส์
 - หนังสือพิมพ์ข่าวสด
 - หนังสือพิมพ์มติชน
 - หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ
 - หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน 360 องศา
- 2) การจัดทำข่าวแจก และสรุปผลการเผยแพร่ข่าวกิจกรรมสำคัญของโครงการฯ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดทำข่าวแจก การสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตุการค้ำสำคัญของประเทศ ด้วยข้อมูลที่เข้าใจง่าย สั้น กระชับ เพื่อแจกสื่อมวลชนที่มาร่วมงาน และจัดส่งให้สื่อมวลชนทั้งส่วนกลางและท้องถิ่นที่ไม่ได้มาร่วมงาน ให้นำไปเผยแพร่ผ่านสื่อสาธารณะต่าง ๆ อย่างครอบคลุม และทั่วถึง พร้อมรวบรวมการเผยแพร่ข่าวและจัดทำเป็นรูปเล่มส่งผู้บริหาร สนข.

สื่อมวลชนกลุ่มเป้าหมาย

- 1) สื่อมวลชนส่วนกลาง สายเศรษฐกิจ - คมกาศ ทั้งสื่อโทรทัศน์ วิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่ออินเทอร์เน็ต

สาระสำคัญในการนำเสนอ

- 1) วัน เวลา สถานที่ และวัตถุประสงค์การสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตุการค้ำสำคัญของประเทศ

- 2) การศึกษาและวิเคราะห์การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมในอนาคต Super Cluster และประตูกการค้าสำคัญของประเทศเพื่อรองรับการพัฒนาทั้งในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) โครงข่ายหลัก โครงข่ายรอง สิ่งอำนวยความสะดวกการขนถ่ายสินค้ารวมถึงกิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ (Soft Side) รวม 101 โครงการ วงเงินลงทุน 342,000 ล้านบาท
- 3) คาดการณ์ถึงประโยชน์ของโครงการ โดยคาดว่าจะส่งผลให้ GDP ประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ในปี 2564 และร้อยละ 4.9 ในปี 2569 โดยในส่วนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง คาดว่าจะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 18 ในปี 2564 และร้อยละ 40 ในปี 2569 สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ทางถนนได้ร้อยละ 2.67 และการขนส่งทางรางได้ร้อยละ 19.83

วิธีดำเนินงาน

- 1) จัดทำข่าวแจกการสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูกการค้าสำคัญของประเทศ โดยสรุปเป็นสาระสำคัญของการจัดงาน ประกอบในชุด Press kit เพื่อแจกให้สื่อมวลชนกลุ่มเป้าหมายที่มาร่วมทำข่าว และส่งให้สื่อมวลชนที่ไม่ได้มาร่วมทำข่าว นำไปเผยแพร่ผ่านสื่อต่างๆ
- 2) สรุปผลการเผยแพร่ข่าวส่งผู้บริหาร สนข.

ช่วงเวลาในการดำเนินงาน

ช่วงการสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูกการค้าสำคัญของประเทศ

ผลการดำเนินงาน

- 1) ข่าวแจกที่มีรายละเอียดข้อมูลการสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูกการค้าสำคัญของประเทศ เพื่อแจกสื่อมวลชนที่มาร่วมงานและจัดส่งให้สื่อมวลชนที่ไม่ได้มาร่วมงาน



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

ฉบับที่ ๕๗ /๒๕๖๐

วันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐

**สนช. รับฟังความคิดเห็นการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ(ร่างรายงาน
ฉบับสมบูรณ์)**

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธาน เปิดการสัมมนานำเสนอผลงานและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาพัฒนาระบบ เครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้า สำคัญของประเทศเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๐ ณ ห้องบอลรูมซี ชั้น ๖ โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพฯ โดยมี ผู้แทนจากภาคส่วนต่างๆจากหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน เข้าร่วมสัมมนาประมาณ ๑๕๐ คน

นายชัยวัฒน์ฯ กล่าวว่า รัฐบาลกำหนดนโยบายการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ นโยบายการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engines of Growth) เน้นการขับเคลื่อนเทคโนโลยี และนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Super Cluster แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาควตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) ซึ่งจะเห็นได้ว่าทิศทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ จะเป็นไปในรูปแบบ “Cluster” คือการให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจแยกตามภาคการผลิตให้สอดคล้องกับ พื้นที่เมือง สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนอีกทั้งทำให้การพัฒนาสร้างมูลค่าสูงสุดแก่พื้นที่ซึ่งจะทำให้เกิดความต้องการ ในการเดินทางและการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต จึงจำเป็นต้องมีแผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์รองรับ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด สนับสนุนการค้าขายแดนที่มีปริมาณสูงขึ้นทุกปี สนับสนุนการเปิดประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนและเพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ซึ่งเป็นที่มาของ “การศึกษาพัฒนาระบบ เครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตู การค้าสำคัญของประเทศ”เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศในอนาคต

นายชัยวัฒน์ฯ กล่าวเพิ่มเติมว่าการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster เน้นการศึกษาในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี รวมถึงประตูการค้าสำคัญในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว จันทบุรีและตราด โดยได้ดำเนินการ ศึกษาและวิเคราะห์การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรม ในอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศเพื่อรองรับการพัฒนาทั้งในส่วนของการสร้างพื้นฐาน (Hard Side) โครงข่ายหลัก โครงข่ายรอง สิ่งอำนวยความสะดวกการขนถ่ายสินค้ารวมถึงกิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพ ด้านการบริหารจัดการ (Soft Side) รวม ๑๐๑ โครงการ วงเงินลงทุน ๓๔๒,๐๐๐ ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีการพัฒนา ตามแผนงานดังกล่าว ร่วมกับการพัฒนาเมือง ภาคอุตสาหกรรม และภาคการท่องเที่ยวจะส่งผลให้ GDP ประเทศเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๔ ในปี ๒๕๖๔ และร้อยละ ๔.๙ ในปี ๒๕๖๙ โดยในส่วนของพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง คาดว่า จะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ ๑๘ ในปี ๒๕๖๔ และร้อยละ ๔๐ ในปี ๒๕๖๙ สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ทางถนนได้ร้อยละ ๒.๖๗ และการขนส่งทางรางได้ร้อยละ ๑๙.๘๓

นายชัยวัฒน์ฯ กล่าวตอนท้ายว่า สำหรับการนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนาไปปรับปรุงร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบ อุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศให้เกิดความเหมาะสม ครอบคลุมประเด็น การพัฒนาในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน เพื่อความสุขของคนไทย”

ตัวอย่างข่าวแจก

- 2) มีสื่อมวลชนเผยแพร่ข่าวการสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูก้าวสำคัญของประเทศ รวมทั้งสิ้น 16 ข่าว ประกอบด้วย สื่อสิ่งพิมพ์ จำนวน 9 ข่าว สื่ออินเทอร์เน็ต จำนวน 7 ข่าว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สื่อสิ่งพิมพ์ รวม 9 ข่าว

ที่	สังกัด	หน้า	Section / คอลัมน์	วันที่เผยแพร่
1	หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ	8	ข่าวเศรษฐกิจไทยรัฐ/-	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
2	หนังสือพิมพ์ข่าวสด	5	เศรษฐกิจ/-	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
3	หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์	7	เศรษฐกิจ/-	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
4	หนังสือพิมพ์แนวหน้า	7	เศรษฐกิจ/-	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
5	หนังสือพิมพ์เดลินิวส์	12	นวัตกรรมขนส่ง/-	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
6	หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน 360 องศา	4	การค้า-อุตสาหกรรม-คมนาคม	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
7	หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์	A1	-	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
8	หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ	5	นโยบายเศรษฐกิจ/-	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560
9	หนังสือพิมพ์มติชน	6	เศรษฐกิจ/-	วันศุกร์ที่ 8 กันยายน 2560

สื่ออินเทอร์เน็ต รวม 7 ข่าว

ที่	สังกัด	เวลา	วันที่เผยแพร่
1	www.ryt9.com	14.54 น.	วันพุธที่ 6 กันยายน 2560
2	www.khaosod.co.th	16.25 น.	วันพุธที่ 6 กันยายน 2560
3	https://mgronline.com	17.24 น.	วันพุธที่ 6 กันยายน 2560
4	https://today.line.me	17.24 น.	วันพุธที่ 6 กันยายน 2560
5	www.bangkokbiznews.com	-	วันพุธที่ 6 กันยายน 2560
6	www.Komchadluek.net	-	วันพุธที่ 6 กันยายน 2560
7	www.thairath.co.th	08.51 น.	วันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2560

สนข.ผุดแผนโลจิสติกส์ ขู่มัฟเฟิลเกอใหม่อีอีซี

'3.4แสนล้าน' ระยะ 5 ปี

สนข.เคาะ 101 โครงการใหม่มูลค่า 3.42 แสนล้านบาทหนุนชอ.บ.นี้

7 จังหวัดชูโปรเจกต์ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์บริการลูกค้า ศูนย์ฝึกอบรม ศูนย์วิจัยและพัฒนา ศูนย์วิจัยและนวัตกรรม

กรุงเทพฯ 6 ธ.ค. นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี และ รมว.มหาดไทย แถลงข่าวเปิดตัวโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

นายอนุทิน ชาญวีรกูล

โครงการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เป็นโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

โครงการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เป็นโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

ทุนสุกแล้ว "ซูเปอร์คลัสเตอร์"

โครงการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เป็นโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

มูลค่าระบบขนส่ง 3 แสนล.

โครงการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เป็นโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

รองรับเขตศก.อีอีซี-คันทันทีพุ่งขึ้น 4.9%

โครงการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เป็นโครงการศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

มรดกไฟฟ้าสนธิ-ระยอง-แปดริ้ว

- เพิ่มจาก 101 โครงการที่ 3.4 แสนล.
- สนข.เคาะแผนพัฒนาพื้นที่อีอีซี

สรุปผลการเผยแพร่ข่าว

การสัมมนานำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

รูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ

วันพุธที่ 6 กันยายน 2560 เวลา 08.30 – 12.00 น.

ณ ห้องบอลรูม ชั้น 6 โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพฯ

จัดทำโดย... บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



ตัวอย่างปกสรุปเล่มการเผยแพร่ข่าว

6.7 การถ่ายทอดองค์ความรู้

6.7.1 วัตถุประสงค์

การถ่ายทอดองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะเพิ่มพูนความรู้ และประสบการณ์ในด้านโลจิสติกส์ ทั้งเรื่องของการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) และการประเมินดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์ให้กับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้สามารถนำความรู้ไปสูการปฏิบัติได้

6.7.2 กลุ่มเป้าหมาย

สำหรับกลุ่มเป้าหมายในการฝึกอบรมถ่ายทอดองค์ความรู้ คือ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานสนข. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

6.7.3 หัวข้อที่จัดฝึกอบรมถ่ายทอดองค์ความรู้

ในการฝึกอบรมถ่ายทอดองค์ความรู้ มีหัวข้อที่ใช้ในการบรรยายทั้งหมด 3 หัวข้อ ซึ่งวิทยากรในการบรรยาย เป็นอาจารย์ประจำคณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และเป็นผู้เชี่ยวชาญในโครงการศึกษานี้ด้วย ทั้งนี้รายชื่อหัวข้อที่บรรยาย ได้แก่

- 1) การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ โดย ดร.สราวุธ จันทร์สุวรรณ
- 2) กรณีศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ในต่างประเทศ โดย รศ.ดร.กาญจน์ภา อมรัชกุล
- 3) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) โดย ดร.ศิริกา ดุษฎีโหนด

6.7.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน วิธีการ และเทคนิค

- 1) จัดทำหนังสือขออนุมัติจัดการฝึกอบรมการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ฯ
- 2) ประสานงานกับ สนข. เพื่อเรียนเชิญเป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม
- 3) ประสานงานกับ สนข. เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการออกหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการประชุม
- 4) จัดเตรียมสื่อที่จะนำเสนอในการฝึกอบรมกับเจ้าหน้าที่ตามหัวข้อที่กำหนดไว้
- 5) จัดฝึกอบรมตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนดไว้ และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการอบรมสอบถามหรือแสดงความคิดเห็นต่างๆ

6.7.5 สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในฝึกอบรมการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ฯ ประกอบด้วย Power Point และเอกสารประกอบการฝึกอบรม ซึ่งมีเนื้อหาตามหัวข้อบรรยายทั้ง 3 หัวข้อ

6.7.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กลุ่มเป้าหมายได้รับความรู้จากเรื่องการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) ตลอดจนทราบถึงการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของ World Bank ซึ่งจะสามารถนำไปปรับใช้กับการปฏิบัติงานได้

6.7.7 ผลการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้จัดการฝึกอบรมการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ภายใต้งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องอยุธยา ชั้น 8 โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาให้กับเจ้าหน้าที่ของสนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมี นายยืนยง ตั้งเปรมศรี ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ของสนข. เป็นผู้กล่าวเปิดการฝึกอบรม ทั้งนี้มีผู้เข้าอบรมจำนวนทั้งสิ้น 31 คน ซึ่งมาจากหน่วยงานแสดงในตารางที่ 6.7-1 โดยมีบรรยากาศการฝึกอบรมแสดงในรูปที่ 6.7-1

ตารางที่ 6.7-1 จำนวนผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย/หน่วยงาน	จำนวนผู้เข้าร่วม
1	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	16
2	กรมทางหลวง	2
3	กรมทางหลวงชนบท	2
4	กรมการขนส่งทางบก	2
5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2
6	กรมเจ้าท่า	2
7	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2
8	สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม	3
รวม		31



ลงทะเบียนเข้าฝึกอบรม



ประธานกล่าวเปิดการฝึกอบรม



บรรยากาศระหว่างการอบรม

รูปที่ 6.7-1 การฝึกอบรมการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์

ทั้งนี้จากการฝึกอบรมมีประเด็นที่สำคัญในแต่ละหัวข้อดังต่อไปนี้

- 1) การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ โดย ดร.สรารัฐ จันทร์สุวรรณ
 - แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management)
 - ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง (Urban Freight Transportation)
 - การวางแผนเมืองโลจิสติกส์ (City Logistics Planning Approach)
 - เทคโนโลยีเพื่อการจัดการเมืองโลจิสติกส์ (Technology for City Logistics Management)
- 2) กรณีศึกษาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ในต่างประเทศ โดย รศ.ดร.กาญจน์ภา อมรัชกุล
 - แนวคิดในการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)
 - ประเภทของเขตเศรษฐกิจพิเศษ และลักษณะที่สำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - ทรัพยากรและปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - แนวโน้มการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสมัยใหม่
 - การจัดการด้านโลจิสติกส์และการบริหารจัดการภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษในต่างประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ จีน ญี่ปุ่น มาเลเซีย เนเธอร์แลนด์ สเปน อเมริกา และแอฟริกา
 - ข้อคิดที่ได้จากกรณีศึกษาในต่างประเทศ
- 3) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI) โดย ดร.ศิวิกา ดุษฎีโหนด
 - การประเมินดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI)
 - LPI ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
 - การสำรวจ LPI ในระดับนานาชาติ ให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ถึงประเด็นที่สำคัญในการประเมินผล LPI ของ World Bank เพื่อให้สามารถนำไปปรับใช้กับการปฏิบัติงาน และทำให้ LPI ของไทยดีขึ้น