



ประเด็นปัญหาปัจจุบันและแนวทางดำเนินการ

ประเด็นปัญหา

- มีหน่วยงานและกฎระเบียบจำนวนมาก ขาดการบูรณาการแผนงานและโครงการ
- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยยังขาดการพัฒนา และยังไม่มีความหมายเพื่อส่งเสริมกำกับ และรับรองสถานะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ยังมีใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางการค้า ไม่เต็มที่

แนวทางดำเนินการ

- จัดตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าเป็นกลไกประสานงานและบูรณาการ
- ออกกฎหมายรับรองสถานะและพัฒนารูขี้นกบริการโลจิสติกส์
- เร่งรัดการใช้ประโยชน์จากเส้นทางถนนที่เชื่อมโยงไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- จัดทำแผนปฏิบัติการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้าส่งออกสำคัญ คือ ข้าวและผักผลไม้



แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ Single Window e-Logistics

ความเป็นมา

มติ กพข. 1 มี.ค. 2547

เห็นชอบ แผนงานพัฒนาระบบเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ (Thailand Single-Window e-Logistics) ระยะเวลา 3 ปี กรอบวงเงิน 1,250 บาท ตามข้อเสนอของ สศช.

มติ ครม. 9 มี.ค. 2547

เห็นชอบแผนงาน Thailand Single-Window e-Logistics โดยมอบให้ ก. ไอซีที เป็นหน่วยงานรับผิดชอบบริหารจัดการโครงการในช่วงการพัฒนาระบบและรับไปพิจารณารูปแบบกลไกการบริหารระบบอย่างถาวรต่อไป

มติ ครม. 6 ธ.ค. 2548

ให้ กรมศุลกากร เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง National Single-Window โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกให้ความร่วมมือ ...

มติ ครม. 7 ก.พ. 2549

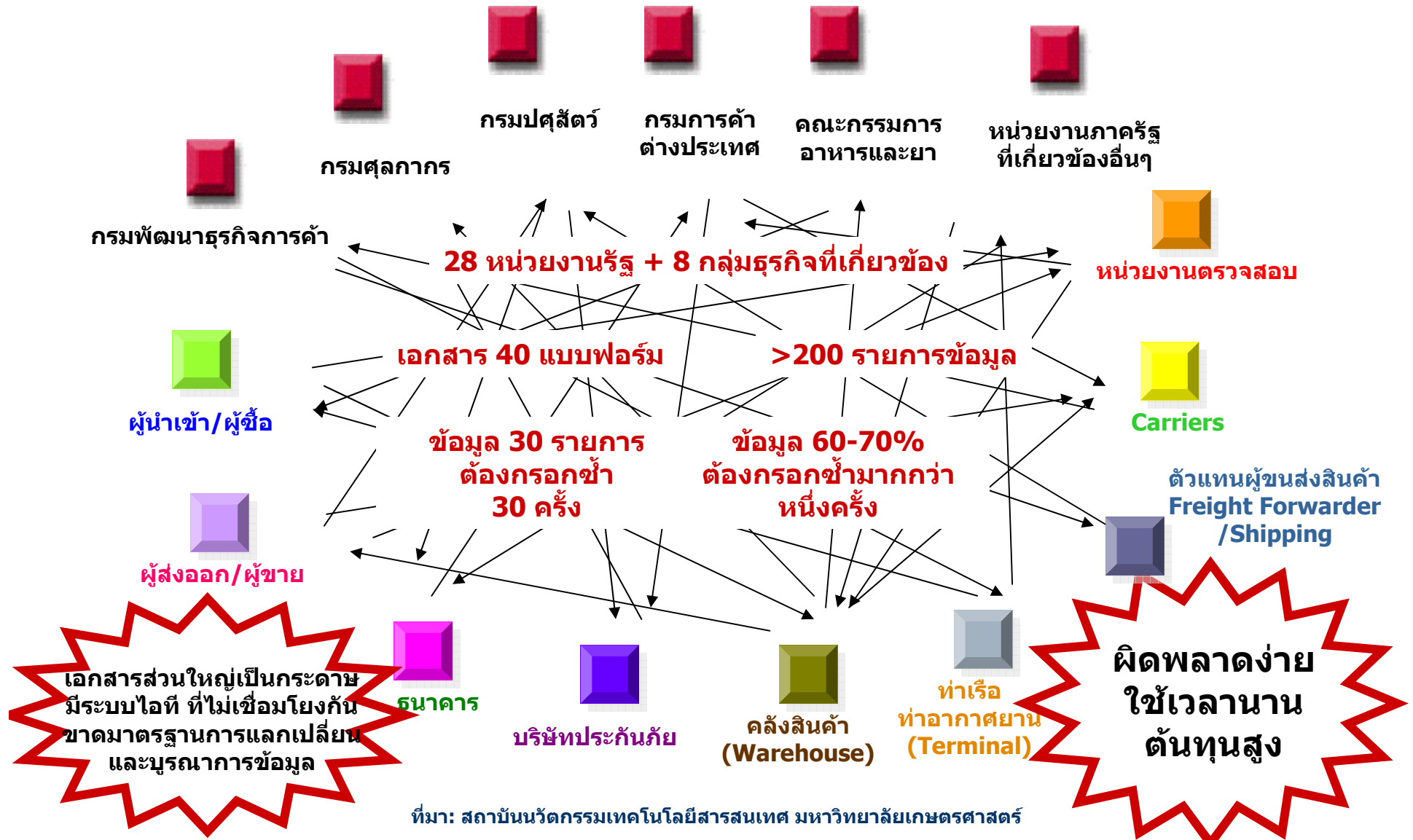
เห็นชอบโครงการลงทุนพิเศษ 31 โครงการ ซึ่งหนึ่งในจำนวนนั้นคือโครงการ Thailand e-Logistics ที่ ก. พาณิชย เป็นเจ้าภาพ

จุดมุ่งหมาย เพื่อ

แก้ปัญหาประสิทธิภาพด้านข้อมูลเอกสาร และการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนโลจิสติกส์ การนำเข้า-ส่งออก

ซึ่งปัจจุบัน มีปัญหาความซ้ำซ้อนในด้านข้อมูล เอกสาร และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อ้างอิง UN - ปัญหาความล่าช้านี้ทำให้ต้นทุนของสินค้าสูงขึ้น 5-10% หรือมากกว่า



**KPI – ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการเอกสาร และการดำเนินการเพื่อส่งออก/นำเข้า
เป็นตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (ข้อมูลปี 2006)**

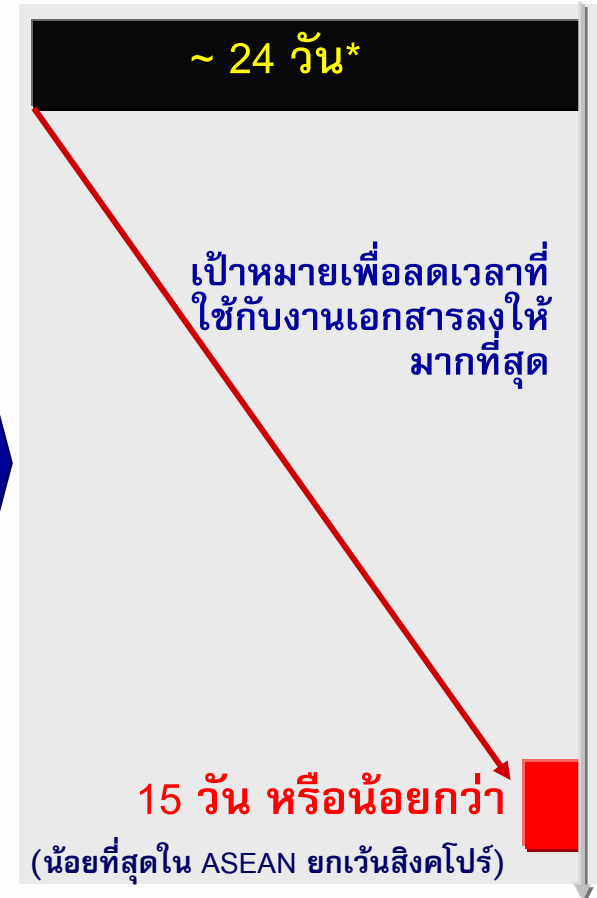
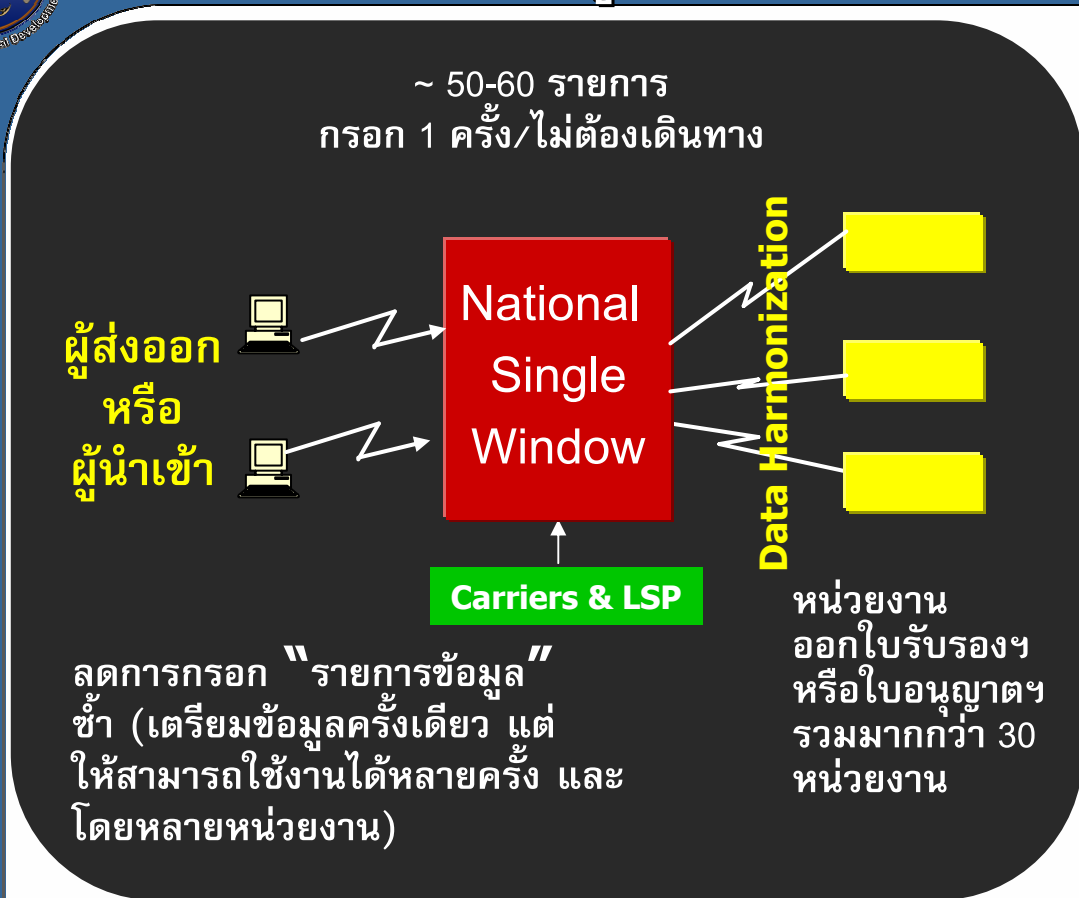
จัดอันดับ ตามจำนวนวัน ของการส่งออก	การส่งออก			การนำเข้า		
	# เอกสาร	ค่าดำเนินการ (USD)	# วัน	# เอกสาร	ค่าดำเนินการ (USD)	# วัน
1. เอสโทเนีย	5	640	3	6	640	5
2. สมองกง	2	425	5	2	425	5
5. สิงคโปร์	5	382	6	6	333	3
13. อเมริกา	6	625	9	5	625	9
42. ฟิลิปปินส์	6	1,336	18	8	1,336	20
47. มาเลเซีย	6	481	20	12	428	22
63. ไทย	9	848	24	12	1,042	22
64. อินโดนีเซีย	7	546	25	10	675	30
75. อินเดีย	10	864	27	15	1,224	41
80. แอฟริกากลาง	5	850	31	9	850	34
91. เวียดนาม	6	701	35	9	887	36
96. กัมพูชา	8	736	36	12	816	45
123. ลาว	12	1,420	66	16	1,690	78
131. คาซัคสถาน	14	2,780	93	18	2,880	87

สำรวจข้อมูลโดย World Bank: www.doingbusiness.org 2006





การพัฒนา ระบบ Thailand Single Window e-Logistics จะช่วยลดเวลาและจำนวนเอกสารที่ผู้นำเข้าและส่งออกใช้ในการติดต่อกับราชการอย่างมาก

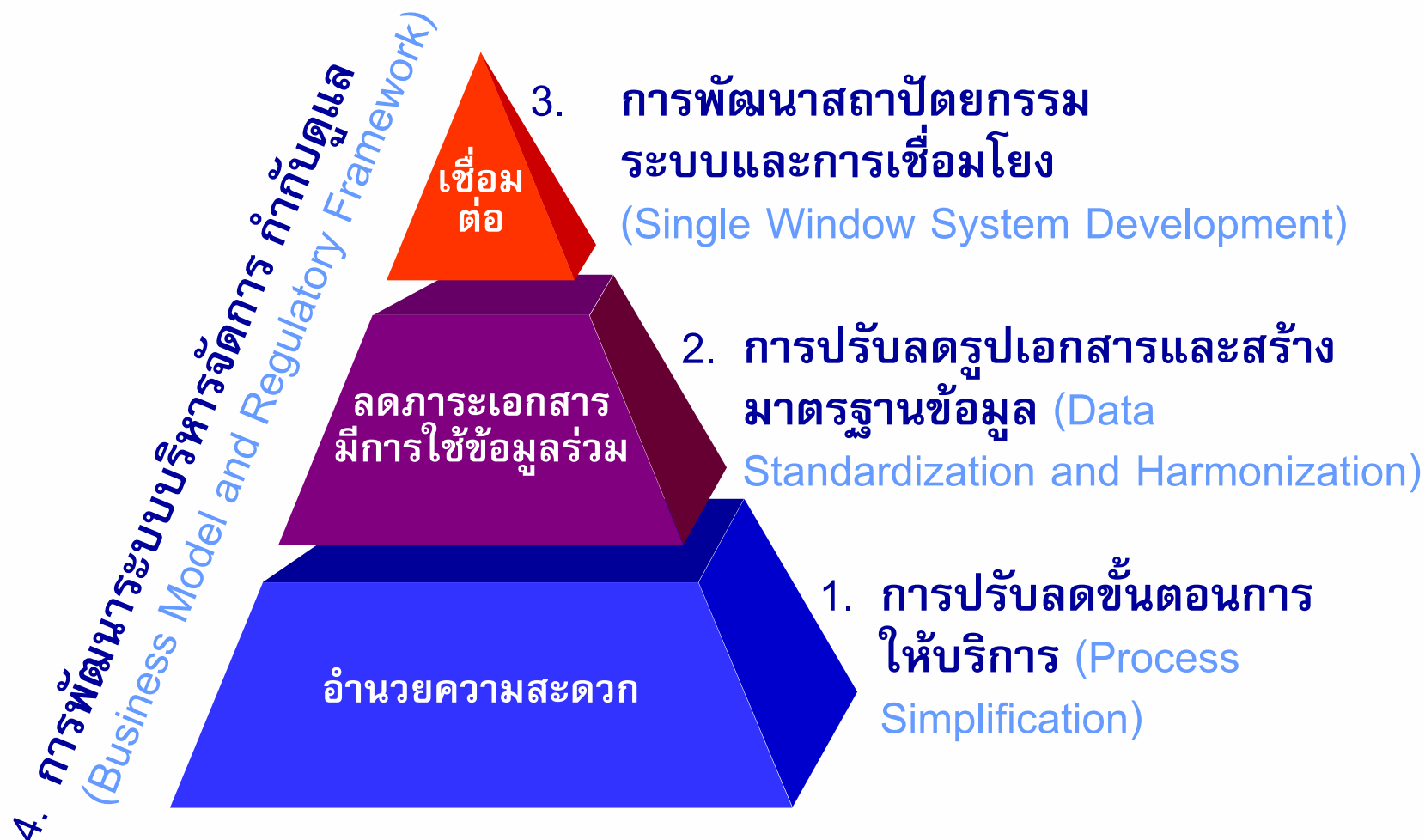


ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ

- วันที่ล่าช้าไป 1 วัน เทียบเท่ากับยอดการค้าของประเทศลดลงร้อยละ 1 (World Bank, 2006)
- ค่าใช้จ่ายทั้งทางตรง และทางอ้อมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ และขั้นตอนด้านเอกสาร ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า อยู่ที่ประมาณร้อยละ 1-15 ของราคาสินค้า(OECD, 2003)



สาระสำคัญของการพัฒนาระบบ Single Window e-Logistics





ความก้าวหน้าในการพัฒนาระบบ Single Window e-Logistics(1)

ผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

กรมศุลกากร	ก. ICT	ก.พาณิชย์
2543: เริ่มพัฒนาระบบให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) ตามกรอบ ASW	2549: ได้รับงบประมาณ 263 ลบ. เพื่อเป็นเจ้าภาพบริหารโครงการพัฒนาระบบกลางของ SW ในปีแรกแต่ไม่มีความคืบหน้า ได้รับอนุญาตให้กันงบประมาณมาในปี 2550	2548: พัฒนางานให้บริการของศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)
2548: โครงการนำร่องจุดให้บริการเบ็ดเสร็จ SW ที่ด่านชายแดน		2549: โครงการพัฒนาระบบ e-Trade Logistics
2549: จัดตั้งคณะทำงานพัฒนาพัฒนาระบบ NSW		



ความก้าวหน้าในการพัฒนาระบบ Single Window e-Logistics(2)

แผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี 2550 (206.5 ล้านบาท)

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
1. โครงการศึกษา/วิเคราะห์ Business Model ของระบบ SWeL	9 ล้านบาท (จากงบ 263 ล้านบาท)	16 พ.ค. – 13 ส.ค. 2550	ก. ICT
2. โครงการพัฒนาระบบตรวจสอบ ใบอนุญาตและใบรับรอง อิเล็กทรอนิกส์เพื่อนำเข้า ส่งออก และการเชื่อมโยงระบบกรมศุลกากรกับระบบกลาง	110 ล้านบาท	ปี 2550 – 51	กรมศุลกากร
3. การพัฒนาระบบบริการทาง อิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออก (Single Window E-Certification)	58 ล้านบาท	ปี 2550	กรมส่งเสริม การส่งออก
4. การศึกษาและการพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics	28.5 ล้านบาท	เม.ย. 50 – เม.ย. 51	ก.คมนาคม



RoadMap ของการพัฒนาระบบ SWeL

เงื่อนไขสำคัญของ การพัฒนาระบบ SWeL ให้สำเร็จในเวลาที่กำหนดทันกับความจำเป็นในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน คือการใช้งบประมาณ และดำเนินการอย่างบูรณาการ

กิจกรรม	2550	2551	2552	2553	หน่วยงานรับผิดชอบ
1 การปรับปรุงกระบวนการและลดรูปเอกสาร (Process Simplification)	■	■			หน่วยงาน และ สศช.
2 การบูรณาการข้อมูล (Data Standardization and Harmonization)	■	■			ก. ICT และ กรมศุลกากร
3 การพัฒนาระบบข้อมูลภายในหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	■	■	■		
- การพัฒนาระบบ e-Customs	■	■			กรมศุลกากร
- การพัฒนาระบบ e-Certificate / e-Permit	■	■	■		กรมส่งเสริมการส่งออก
- การพัฒนาระบบ e-Transport	■	■	■		ก.คมนาคม
- การพัฒนาระบบ IT หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	■	■	■		หน่วยงาน OGA
4 การพัฒนา NSW Exchange Hub	■	■			ก. ICT และหน่วยงาน
5 การพัฒนาระบบกำกับและดูแลระบบ NSW		■	■		ก. ICT และ สศช.
6 การบูรณาการระบบของหน่วยงานเข้าสู่ระบบ SWeL*	5	13	22	ครบ 30	หน่วยงานเจ้าภาพ, คบส.

* จำนวนหน่วยงานสะสม

การพัฒนา ปรับปรุง และตรวจสอบระบบอย่างต่อเนื่อง -->



ประเด็นปัญหาปัจจุบันและแนวทางดำเนินการ-SWeL

ประเด็นปัญหา

- การดำเนินงานตามแผนงาน โดย ก.ICT ซึ่งมีงบประมาณแล้ว ล่าช้ากว่ากำหนด
- การพัฒนาระบบข้อมูล และกระบวนการบริการ และงานเอกสาร ยังต่างคนต่างทำ ขาดการบูรณาการให้เป็นระบบ เชื่อมโยงภายใต้มาตรฐานเดียวกัน
- การขาดกลไกประสานงานระหว่างกระทรวงทำให้ประเด็นที่ต้องตัดสินใจร่วมกันไม่สามารถดำเนินการได้

แนวทางดำเนินการ

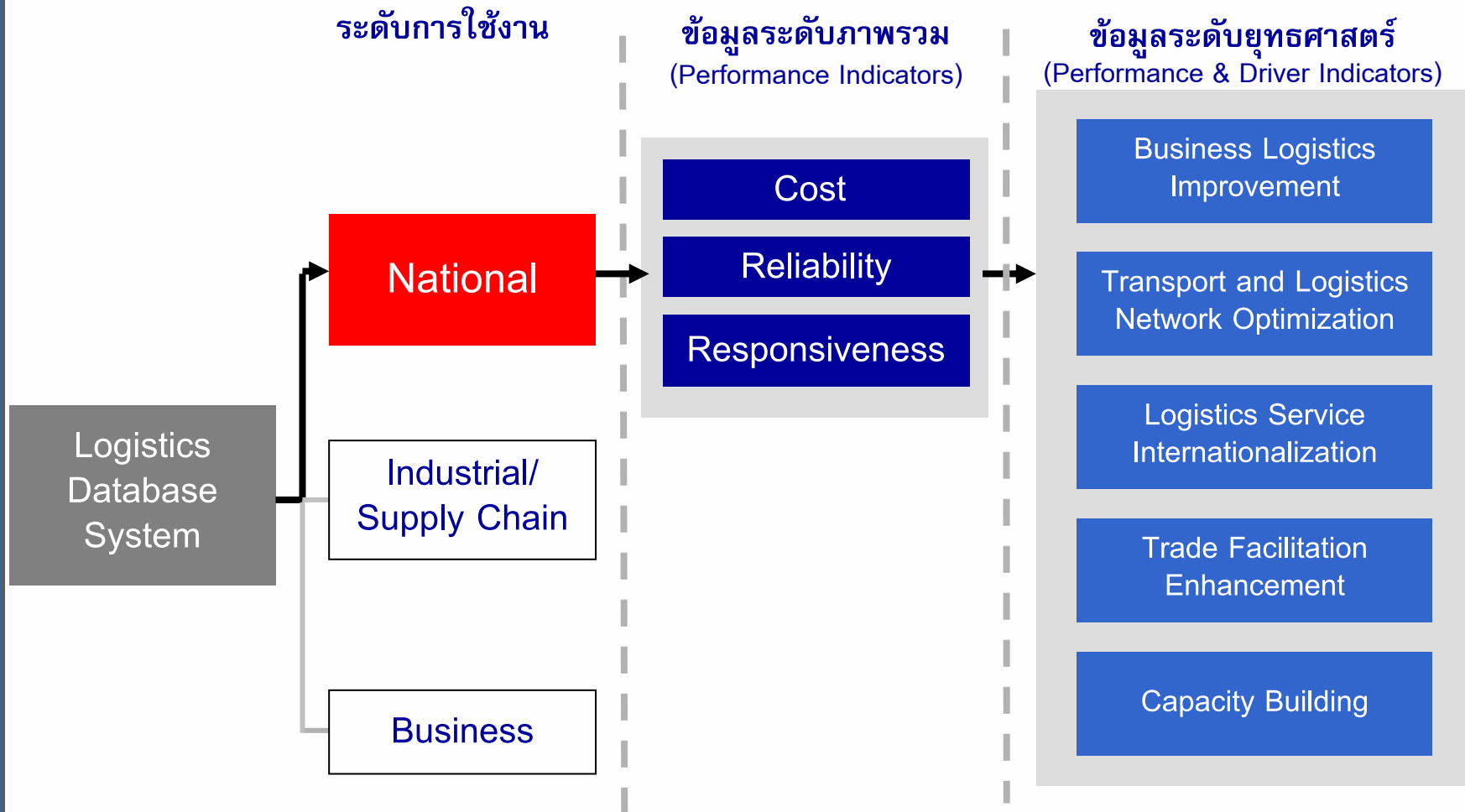
- เร่งรัดการดำเนินงาน และการใช้งบประมาณของ ก.ICT โดยเฉพาะในส่วนกิจกรรมเพื่อสร้างรายการข้อมูลมาตรฐาน พัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงาน และการพัฒนาระบบ Back Office ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเริ่มดำเนินการปรับปรุงกระบวนการให้บริการ
- จัดให้มีกลไกชั่วคราวเพื่อการประสานงานพัฒนาระบบ SWeL

- ▼ ข้อมูลด้านโลจิสติกส์มีน้อยมาก ที่มีอยู่ก็กระจัดกระจาย ขาดความต่อเนื่อง ไม่มีมาตรฐาน และยังไม่ตรงกับความต้องการใช้
- ▼ สศช. ได้ให้มีการศึกษาและจัดทำข้อเสนอเกี่ยวกับการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของไทย เพื่อใช้ในการวางแผนและติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม
- ▼ ผลการศึกษา → กลุ่มข้อมูลที่มีลำดับความสำคัญสูงสำหรับประเทศไทย วิธีการจัดเก็บ หน่วยงานรับผิดชอบ และวิธีการบริหารระบบซึ่งนำมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ
- ▼ เพื่อให้การพัฒนาข้อมูลตรงกับความต้องการและความเร่งด่วนในการใช้ ทันสมัย เป็นเอกภาพ ลดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บข้อมูล และได้มาตรฐานสากล



แนวคิดการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับประเทศไทย

ในระยะแรก หน่วยงานภาครัฐควรเร่งดำเนินการพัฒนาข้อมูลในระดับประเทศก่อน โดยข้อมูลระดับประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ...





แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศ

เป้าหมายของแผน

1. มีกระบวนการจัดเก็บข้อมูลได้มาตรฐานและถูกต้องเหมาะสมกับลักษณะของข้อมูลเพื่อใช้ในการวางแผนระดับประเทศ
2. มีการจัดตั้งกลไกกลางในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบข้อมูลและกำกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สาระของแผนปฏิบัติการ

1. กำหนดกรอบโครงสร้างและข้อมูลหรือดัชนีชี้วัดที่ควรมีการรวบรวมและจัดเก็บ
2. กำหนดแนวทางในการสำรวจ/จัดเก็บและรวบรวมข้อมูลสรุปรายการข้อมูล ช่วงเวลาในการจัดเก็บ ความถี่ในการสำรวจ และ หน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อดำเนินการสำรวจ จัดเก็บข้อมูล และปรับปรุงข้อมูล
3. กำหนดแนวทางในการบริหารการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์



กรอบโครงสร้างระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์

กลุ่มข้อมูลแสดงขีดความสามารถและสมรรถนะของระบบโลจิสติกส์ (Performance Indicators)

1. NPCOP-A01 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ จีดีพี (Cost Efficiency)
2. NPRLP-A01 ค่าเฉลี่ยความสามารถในการส่งสินค้าตรงเวลา (Reliability and Security)
3. NPRPP-A01 ค่าเฉลี่ยระยะเวลาตั้งแต่รับคำสั่งซื้อจนถึงเวลาที่สินค้าถึงมือลูกค้า (Responsiveness)

กลุ่มข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ปัจจัยระดับยุทธศาสตร์ (Driver Indicators)

	ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต	ประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์	ความเข้มแข็งของธุรกิจโลจิสติกส์	ประสิทธิภาพสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	ประสิทธิภาพด้านกำลังคนและระบบข้อมูล	
ลักษณะของกลุ่มข้อมูล	สะท้อนสมรรถภาพ (performance)	NDBLP A01-A02	NDTLP A01 NDTLP B01-B03 NDTLP C01-C05 NDTLP D01-D09 NDTLP E01-E04	NDLSP A01-A05	NDTFP A01-A09	NDCBP A01-A06
	สะท้อนมูลเหตุปัจจัย (driver)	NDBLD A01-A06	NDTLD A01-A06 NDTLD B01-B04 NDTLD C01-C07 NDTLD D01-D08 NDTLD E01-E06	NDLSD A01-A10	NDTFD A01-A12	NDCBD A01-A02



แผนงานการเก็บข้อมูลและหน่วยงานรับผิดชอบ

ข้อมูลที่มีการจัดเก็บควรมีการปรับปรุง และเริ่มดำเนินการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลที่ยังไม่มีการจัดเก็บตามแผนงานการเก็บข้อมูล โดยสรุปจำนวนรายการข้อมูลได้ดังนี้

กลุ่มข้อมูล	จำนวนรายการ	มีการจัดเก็บ	ไม่มีการจัดเก็บ	หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ
แสดงขีดความสามารถและสมรรถนะของระบบโลจิสติกส์	3	1	2	สศช.
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต	8	-	8	ก.อุตสาหกรรม
ประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์	53	40	13	ก.คมนาคม/ก.พลังงาน/กรมศุลกากร/สศช.
ความเข้มแข็งของธุรกิจโลจิสติกส์	15	2	13	ก.พาณิชย์/ก.อุตสาหกรรม/กรมศุลกากร/กรมการขนส่งทางบก/สศช.
ประสิทธิภาพสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	21	14	7	ก.คมนาคม/ สศช. /ก.พาณิชย์/ก.อุตสาหกรรม/กรมศุลกากร/
ประสิทธิภาพด้านกำลังคนและระบบข้อมูล	8	4	4	ก.อุตสาหกรรม/สศช./สทร./กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน/ก.ศึกษาฯ
รวม	108	61	47	

Performance Indicators

Driver Indicators



แผนการบริหารการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์

เสนอให้มีการมอบหมายหรือจัดให้มีกลไกกลาง คือ...

คณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์

โครงสร้าง



หน้าที่

- กำหนดทิศทางการพัฒนาระบบข้อมูล บริหาร ประสาน
- กำกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สศช.
ประธานคณะกรรมการ

สศช.
รองประธานและ
เลขานุการร่วม

ก. พาณิชย

ก. อุตสาหกรรม

กรมขนส่งทางบก

กรมศุลกากร

•
•
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
...

ขอขอบคุณ

