



**รายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖**
ประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ประเด็นการตรวจสอบย่อย
การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร
ด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน



**คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผล
ประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์**

**รายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖**

ประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ประเด็นการตรวจสอบย่อย การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออก
สินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน

สารบัญ

หน้า

สารบัญ

สารบัญตาราง

สารบัญภาพ

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

๑

ส่วนที่ ๒ รายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาคราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๕

ประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ ประเด็นการตรวจสอบย่อย “การส่งเสริมและสนับสนุน
ให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน”

๑. ชื่อประเด็นการตรวจสอบและประเมินผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๖

๒. วัตถุประสงค์ของการตรวจสอบและประเมินผล

๖

๓. ขอบเขตการตรวจสอบและประเมินผล

๖

๓.๑ คำจำกัดความ

๗

๓.๒ ขอบเขตการตรวจสอบและประเมินผลของคณะกรรมการตรวจสอบและ
ประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๗

๔. ผลการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ตามประเด็นการตรวจสอบและประเมินผล
ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

๘

๔.๑ กลไกการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๘

๔.๒ ผลการดำเนินงานของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เกี่ยวกับการขับเคลื่อนและ
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

๑๐

๔.๒.๑ กลไกการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

๑๐

๔.๒.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร
(พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

๑๑

๔.๒.๓ แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟ
สายไทย-ลาว-จีน

๑๖

๔.๒.๔ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวง
เกษตรและสหกรณ์

๑๙

๔.๓ ผลการลงพื้นที่เพื่อดูงาน ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล

๒๕

ตามประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร
ด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ณ จังหวัดระยอง

๔.๓.๑ ระบบของการตรวจสอบการส่งผลไม้สดเพื่อการส่งออกไปสาธารณรัฐ
ประชาชนจีน

๒๕

๔.๓.๒ การประชุมหารือของคณะกรรมการสอบและประเมินผลประจำ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในระดับภูมิภาค และเอกชน	๓๐
๔.๓.๓ รายงานสถานการณ์/ปริมาณ การส่งออกผลไม้ (ทุเรียน/มังคุด) ภาคตะวันออกจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน	๓๐
๔.๔ ผลการลงพื้นที่เพื่อดูงาน ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ตามประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร ด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ณ จังหวัดหนองคาย	๓๒
๔.๕ บทวิเคราะห์ของการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ประเด็นการส่งเสริม และสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทาง ไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์	๓๔
๕. ข้อค้นพบจากการตรวจสอบและประเมินผล	๓๖
๖. สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยภายนอกที่เป็นข้อจำกัดในการดำเนินงาน ตามภารกิจกระทรวงต่อเป้าประสงค์	๓๗
๗. ข้อเสนอแนะ	๓๗
๖.๑ ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย	๓๗
๖.๒ ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ	๓๗
๘. สรุปประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากการตรวจสอบและประเมินผล	๓๘
เอกสารภาคผนวกประกอบรายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาคราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖	๓๙
การลงนามรับรองรายงาน	๔๗

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ ๑ ตารางแสดงชื่อแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน

๑๗

สารบัญภาพ

หน้า

แผนภาพที่ ๑	ภาพแสดงขอบเขตการตรวจสอบในลักษณะห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์	๘
แผนภาพที่ ๒	ภาพแสดงกลไกการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	๑๐
แผนภาพที่ ๓	ภาพแสดงความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)	๑๕
แผนภาพที่ ๔	ภาพแสดงการนำระบบทดลองใช้จริงของระบบ DOA มาเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW)	๒๖
แผนภาพที่ ๕	ภาพแสดงการตรวจสอบรับรองสุขอนามัยพืช สำหรับทุเรียนสดเพื่อการส่งออก	๒๗
แผนภาพที่ ๖	ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน (๑)	๒๘
แผนภาพที่ ๗	ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน (๒)	๒๙

ส่วนที่ ๑
บทสรุปผู้บริหาร

รายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖
ประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์
ประเด็นการตรวจสอบย่อย “การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร
ด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน”
ของคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

แนวทางการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้มุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการการตรวจสอบและประเมินผลร่วมกันระหว่างคณะอนุกรรมการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ (อ.ค.ต.ป.) คณะต่างๆ และคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวง (ค.ต.ป. ประจำกระทรวง) ในลักษณะของห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) โดยการตรวจสอบมุ่งเน้นไปในทิศทางเดียวกันเพื่อผลักดันและยกระดับงานบริหารของส่วนราชการเพื่อการขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ให้เกิดผลลัพธ์ตามเป้าประสงค์อย่างเป็นรูปธรรม

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ คณะอนุกรรมการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ กลุ่มกระทรวง คณะที่ ๖ (อ.ค.ต.ป.) ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ดำเนินการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลในประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ได้แก่ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ ในเส้นทางไทย-ลาว-จีน

โดยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประเด็นการตรวจสอบหลักตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ มีข้อค้นพบและข้อเสนอแนะจากการตรวจสอบและประเมินผล ดังนี้

ข้อค้นพบ

๑. แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้อำนาจปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ยังไม่สะท้อนผลลัพธ์ถึงการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ได้เท่าที่ควร ประกอบกับโครงการ/กิจกรรม ที่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องส่วนมากเสนอเพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีลักษณะเป็นงานประจำ (Routine) ที่เป็นไปตามภารกิจหลักของส่วนราชการ ซึ่งอาจมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับการดำเนินงาน ตลอดจนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ยังไม่มีการจัดคำของบประมาณในลักษณะภาพรวมของแผนงาน

๒. เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่สมบูรณ์ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าความนิยมขนส่งสินค้าโดยทางรถบรรทุกเป็นหลัก ประกอบกับต้นทุนในการขนส่งไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าไม่แตกต่างกันมาก แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงกลางฤดูกาลที่ผลไม่มียากและผู้ประกอบการต้องใช้ระยะเวลาไปถึงประเทศปลายทางให้รวดเร็วที่สุดนั้น การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก

อาจไม่ตอบโจทย่มากเท่าที่ควร เนื่องจากจะติดปัญหาการใช้ระยะเวลาขนส่งที่นานกว่าปกติ ด้วยเหตุผลที่ว่า จะต้องจอดรอเพื่อทำการตรวจสอบสินค้าตามพิธีการทางศุลกากรของประเทศทางผ่านจนถึงประเทศปลายทาง

๓. ยังขาดความพร้อมด้านสถานที่ในภาพรวม สำหรับการปฏิบัติงานในการตรวจสอบสินค้าทั้งใน ด้านพืช ปศุสัตว์ ประมงบริเวณด่านจุดผ่านแดน และยังไม่มีจุดรวมด่านของพืช ปศุสัตว์ และประมง ในลักษณะ One Stop Service สำหรับการตรวจสอบสินค้าขาออก

๔. การออกใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) ปัจจุบันได้นำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาปรับใช้ เรียบร้อย ทำให้ผู้ประกอบการส่งออกสามารถยื่นขอใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) ผ่านระบบได้ แต่ อย่งไรก็ตามระบบดังกล่าว ยังไม่มีการเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบระหว่างประเทศ

๕. ในกรณีที่ผู้ประกอบการยื่นขอใบ Form E (หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าที่ออกให้ผู้ส่งออกเพื่อ ใช้ในการขอรับสิทธิพิเศษตามความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Area-China) จากกรมการค้าต่างประเทศ ใช้ระยะเวลานาน เนื่องจากไม่ได้เปิดให้บริการในวันหยุดราชการ

๖. ขนาดรางของทางรถไฟของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่เชื่อมต่อกัน สาธารณรัฐประชาชนจีน มีขนาดที่แตกต่างกัน ซึ่งรางรถไฟของประเทศไทยจะมีขนาด ๑ เมตร แต่รางรถไฟ ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจนถึงสาธารณรัฐประชาชนจีน จะมีขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร จึงส่งผลให้การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยต้องเสียระยะเวลา และเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจาก จะต้องมีการยกตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนแคร่ให้เข้ากับขนาดรางรถไฟที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๗. การดำเนินงานเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ยังไม่เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน

๘. มีเพียงสินค้าด้านพืชเท่านั้นที่สามารถส่งผ่านรถไฟได้ ซึ่งสินค้าด้านประมงและด้านปศุสัตว์ยังไม่ได้ อยู่ในการเจรจาให้ขนส่งทางรถไฟได้ โดยสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงจะมีการกำหนดช่องทางการส่งออกที่มีเงื่อนไข ที่แตกต่างกัน เช่น สินค้าไก่แช่แข็งและผลพลอยได้จากไก่ จะได้รับอนุญาตให้ผู้ส่งทางเรือในทางด่านเชียงแสน ไปสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยไม่แวะพัก ณ ประเทศใด

ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย

รัฐบาลควรมีมาตรการเพื่อช่วยในการส่งเสริมและสนับสนุนให้กับภาคเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางการเกษตรปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งโดยทางรถไฟ แต่อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ ดำเนินการในปัจจุบันยังไม่มีกำหนดหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักในการกำหนดกรอบแนวทางการส่งเสริม และสนับสนุนการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ ทำให้ยังขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน ควรพิจารณาถึงข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบ รถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนด้วยเพื่อแก้ไขปัญหา/อุปสรรค เช่น ประเด็นความแตกต่าง เรื่องขนาดรางรถไฟของประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่ง จะส่งผลให้การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยต้องเสียระยะเวลา และเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจาก จะต้องมีการยกตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนแคร่ให้เข้ากับขนาดรางรถไฟของประเทศปลายทาง

ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ

ควรมีการกำหนดผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในระดับรองปลัดกระทรวง เกษตรและสหกรณ์เป็นผู้กำกับ ดูแล และสั่งการเกี่ยวกับการขับเคลื่อนงานที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อม รองรับเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน เพื่อให้เกิดการร่วมบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟ สายไทย-ลาว-จีน ยังมีอุปสรรค/ปัญหา เช่น การสั่งการข้ามส่วนราชการ และการรายงานผลข้อมูลการดำเนินงาน เป็นต้น

รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงาน ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล เกี่ยวกับประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ณ จังหวัดระยอง และจังหวัดหนองคาย โดยมีรายละเอียดข้อค้นพบ ดังนี้

ข้อค้นพบจากการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ณ จังหวัดระยอง

๑. ระบบใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) มีความจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการร่วมกันในหลายหน่วยงาน ประกอบกับปัจจุบันยังไม่มีฐานข้อมูลกลางเพื่อการทำ e-Phyto ได้อย่างรวดเร็วที่เป็นปัจจุบัน ดังนั้น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์จึงควรเป็นหน่วยงานกลางในการเป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาฐานข้อมูลกลางสำหรับ e-Phyto

๒. ภาคเอกชนที่ประกอบการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศมีความต้องการให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ส่งเสริม สนับสนุน และขยายประเภทสินค้าเกษตรสำหรับการส่งออกอื่น ๆ เพิ่มขึ้น เช่น การส่งออกมาม่วงไปประเทศรัสเซีย แต่ยังไม่ประสบปัญหา ยังไม่มีเทคโนโลยีในการช่วยชะลอและรักษาผลไม่ให้ความเหมาะสมเมื่อถึงยังประเทศปลายทาง รวมทั้ง ภาครัฐควรมีการสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟอย่างสม่ำเสมอ

ข้อค้นพบจากการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ณ จังหวัดหนองคาย

๑. จำนวนบุคลากรในการปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานตามบทบาทภารกิจหน้าที่

๒. เนื่องจากที่ตั้งบริเวณด่านจุดผ่านแดนมีข้อจำกัดในด้านสถานที่สำหรับการปฏิบัติงานในการตรวจสอบสินค้าทั้งในด้านพืช ปศุสัตว์ และประมง รวมทั้ง ประเด็นความพร้อมของเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับตรวจสอบสินค้าที่ยังไม่เพียงพอสำหรับการปฏิบัติตามภารกิจ

ซึ่งจากการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประเด็นการตรวจสอบหลัก ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ได้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในเรื่องการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ประกอบการมากขึ้น โดยจะส่งผลให้สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะนำมาสู่การเพิ่มของมูลค่าการส่งออกในระดับประเทศ รวมถึงลดผลกระทบจากมลภาวะที่เกิดขึ้นจากการพึ่งพาการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง ส่งผลให้ระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ อีกด้วย

ส่วนที่ ๒

รายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาคราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

ส่วนที่ ๒ รายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖
ประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

๑. ชื่อประเด็นการตรวจสอบและประเมินผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

- การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน
สนับสนุนการตรวจสอบประเด็นการตรวจสอบหลัก การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

๒. วัตถุประสงค์ของการตรวจสอบและประเมินผล

๒.๑ เพื่อติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานโครงการ/กิจกรรมของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในส่วนของประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ประกอบด้วย

๑) การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตร (พืช ปศุสัตว์ และประมง)

๒) การพัฒนาและเชื่อมต่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

๒.๒ เพื่อรับทราบถึงปัญหา ข้อจำกัด และอุปสรรค การดำเนินงานโครงการ/กิจกรรมของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๓. ขอบเขตของการตรวจสอบและประเมินผล

แนวทางการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้มุ่งเน้นให้เกิดการบูรณาการการตรวจสอบและประเมินผลร่วมกันระหว่างคณะอนุกรรมการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ (อ.ค.ต.ป.) คณะต่างๆ และคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวง (ค.ต.ป. ประจำกระทรวง) ในลักษณะของห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) โดยการตรวจสอบมุ่งเน้นไปในทิศทางเดียวกันเพื่อผลักดันและยกระดับงานบริหารของส่วนราชการเพื่อการขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ให้เกิดผลลัพธ์ตามเป้าประสงค์อย่างเป็นรูปธรรม และให้ได้ข้อค้นพบและความเสี่ยงที่สำคัญจากการดำเนินงาน (Ongoing Process) และข้อเสนอแนะเพื่อส่งสัญญาณเตือนล่วงหน้า (Early Warning) ไปยังนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี โดยมีหลักการที่สำคัญดังนี้ ๑) ให้ อ.ค.ต.ป. มีบทบาทหลักในการกำหนดประเด็นการตรวจสอบ และขอบเขตการตรวจสอบผ่านกลไกห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เป็นเครื่องมือในการกำหนดทิศทางและขอบเขตการตรวจสอบร่วมกันระหว่าง อ.ค.ต.ป. และ ค.ต.ป. ประจำกระทรวง และ ๒) ค.ต.ป. ประจำกระทรวง ตรวจสอบผลการดำเนินงานของส่วนราชการในสังกัดกระทรวง ตามขอบเขตการตรวจสอบย่อยตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่ อ.ค.ต.ป. กำหนด

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ คณะอนุกรรมการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐการ กลุ่มกระทรวง คณะที่ ๖ (อ.ค.ต.ป.) ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ดำเนินการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลในประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่

คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ ได้แก่ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ ในเส้นทางไทย-ลาว-จีน

๓.๑ คำจำกัดความ

๓.๑.๑ ประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) หมายถึง ขอบเขตการตรวจสอบในลักษณะห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่สะท้อนความสัมพันธ์ของกระบวนการส่งมอบงานบริการสาธารณะ/การปฏิบัติราชการระหว่างกระทรวง/ส่วนราชการ

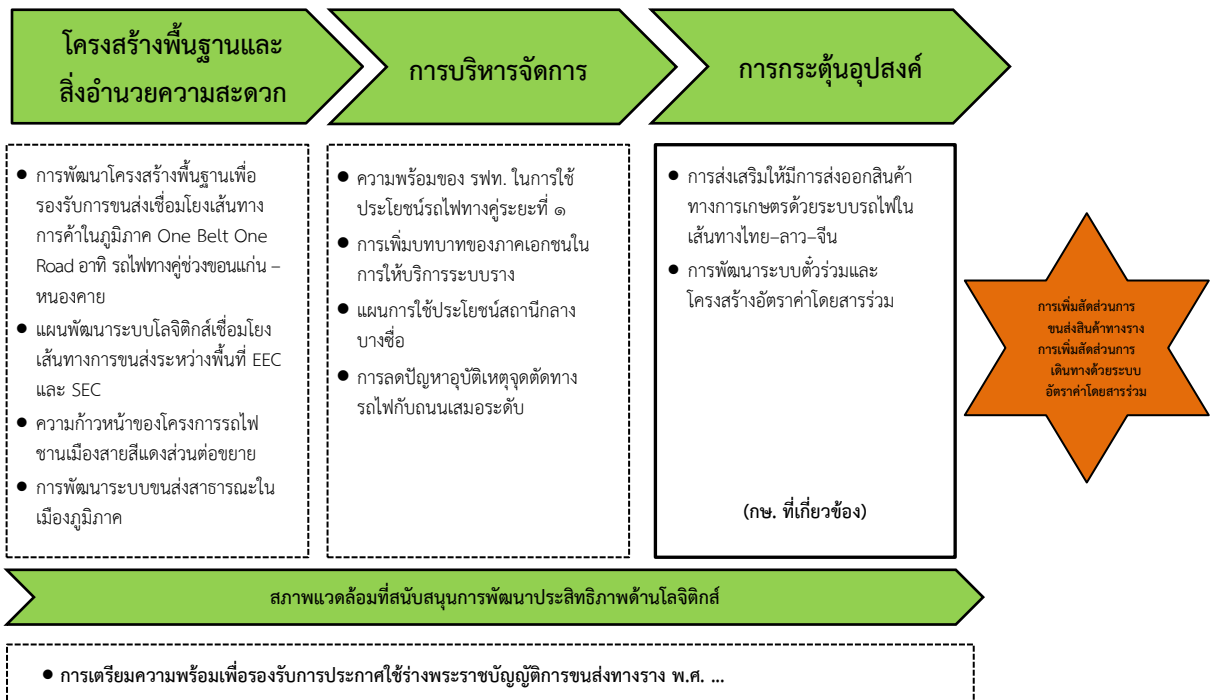
๓.๑.๒ ประเด็นการตรวจสอบย่อย หมายถึง ขอบเขตการตรวจสอบย่อยตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่ อ.ค.ต.ป. กำหนด โดย อ.ค.ต.ป. อาจมอบหมายให้ ค.ต.ป. ประจำกระทรวง ร่วมตรวจสอบ และ/หรือ ค.ต.ป. ประจำกระทรวงเสนอตรวจสอบตามภารกิจ เพื่อค้นหาความเสี่ยง ข้อเท็จจริงและปัญหาอุปสรรคจากการปฏิบัติราชการทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก เช่น งบประมาณ บุคลากร ระบบเทคโนโลยี การบริหารจัดการ กฎ ระเบียบ และเครือข่ายประชาสังคม เป็นต้น

๓.๒ ขอบเขตการตรวจสอบและประเมินผลของคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้กำหนดแนวทางของการดำเนินการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล โดยจะมุ่งเน้นในการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อให้สอดคล้องกับห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น รวมทั้ง เพื่อค้นหาปัญหา/อุปสรรค/ข้อจำกัดจากการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตลอดจนการวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเมินผลสัมฤทธิ์ตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อให้ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น และส่งเสริมให้การดำเนินงานดังกล่าวบรรลุตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๑๓) และแผนปฏิบัติการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งช่วยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศไทยเป็นประตูสู่การค้า การลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในอนาคตต่อไป

จากขอบเขตการตรวจสอบในลักษณะห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ มีรายละเอียดปรากฏดังแผนภาพที่ ๑

แผนภาพที่ ๑ ภาพแสดงขอบเขตการตรวจสอบในลักษณะห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์



๔. ผลการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ตามประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ และประเมินผลตามประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในประเด็นของการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยมีรายละเอียดสาระสำคัญดังนี้

๔.๑ กลไกการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ กำหนดให้มีคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกถาวรในการกำกับนโยบายและขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีองค์ประกอบดังนี้ ๑) นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ๒) รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ ๓) รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นกรรมการ ๔) ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เป็นกรรมการ ๕) ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานสมาคมธนาคารไทย และ

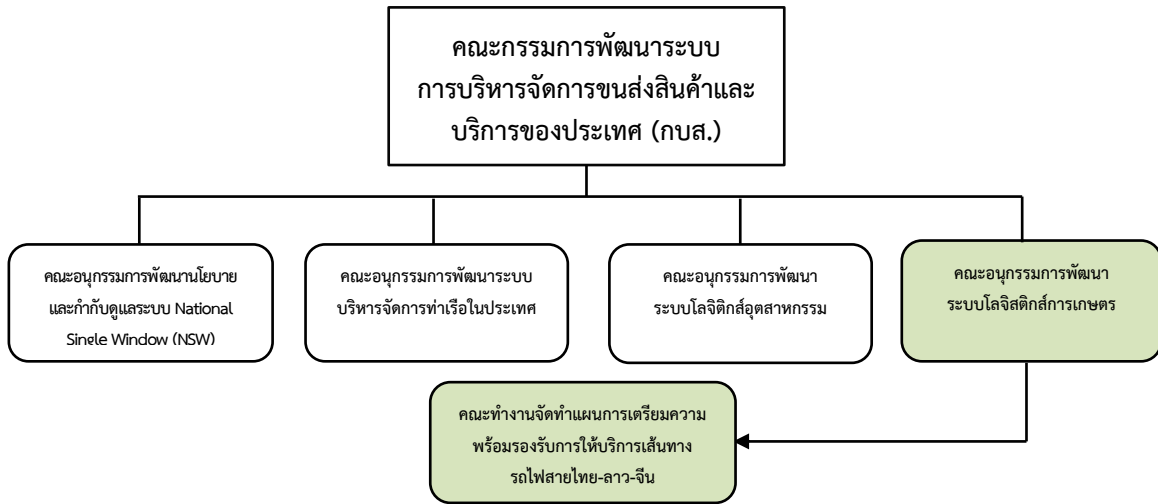
ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นกรรมการ และให้เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่งตั้งข้าราชการในสังกัดหนึ่งคนเป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

- ๑) กำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี
- ๒) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทที่ได้จัดทำขึ้น
- ๓) ให้ความเห็นชอบหรือเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง
- ๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์หรือแผนแม่บท
- ๕) กำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

ทั้งนี้ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการขึ้น จำนวน ๔ คณะ ประกอบด้วย

- ๔.๑.๑ คณะอนุกรรมการพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW)
- ๔.๑.๒ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ
- ๔.๑.๓ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม
- ๔.๑.๔ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

แผนภาพที่ ๒ ภาพแสดงกลไกการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย



- องค์ประกอบ**
- | | |
|---|-----------------------------|
| ๑) เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ | ประธานคณะทำงาน |
| ๒) รองอธิบดีกรมประมงที่ได้รับมอบหมาย หรือผู้แทน | คณะทำงาน |
| ๓) รองอธิบดีกรมปศุสัตว์ที่ได้รับมอบหมาย หรือผู้แทน | คณะทำงาน |
| ๔) รองอธิบดีกรมวิชาการเกษตรที่ได้รับมอบหมาย หรือผู้แทน | คณะทำงาน |
| ๕) รองผู้ว่าการการยางแห่งประเทศไทยที่ได้รับมอบหมาย หรือผู้แทน | คณะทำงาน |
| ๖) รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรที่ได้รับมอบหมาย หรือผู้แทน | คณะทำงาน |
| ๗) อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายเกษตร) ประจำกรุงปักกิ่ง | คณะทำงาน |
| ๘) กงสุล (ฝ่ายเกษตร) ประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว | คณะทำงาน |
| ๙) กงสุล (ฝ่ายเกษตร) ประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครเซี่ยงไฮ้ | คณะทำงาน |
| ๑๐) ผู้แทนกรมการขนส่งทางราง | คณะทำงาน |
| ๑๑) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | คณะทำงาน |
| ๑๒) ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | คณะทำงาน |
| ๑๓) ประธานสมาคมพันธมิตรให้บริการโลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน | คณะทำงาน |
| ๑๔) ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน | คณะทำงาน |
| ๑๕) ผู้แทนสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ | คณะทำงานและเลขานุการ |
| ๑๖) ผู้แทนกรมวิชาการเกษตร | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๗) ผู้แทนสำนักการเกษตรต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
- หน้าที่และอำนาจ**
- พิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยมีรายละเอียดแผนงาน โครงการในระยะเร่งด่วน เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน
 - พิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) และแนวทางการพัฒนาระยะกลาง และระยะยาวของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ให้มีความชัดเจนในช่วงที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ
 - รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
 - เชิญผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมเพื่อให้ข้อมูลและข้อเสนอแนะตามความเหมาะสม

๔.๒ ผลการดำเนินงานของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เกี่ยวกับการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

๔.๒.๑ กลไกการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ได้มีคำสั่ง ที่ ๑/๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยมีองค์ประกอบดังนี้ ๑) ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานอนุกรรมการ ๒) รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ได้รับมอบหมาย เป็นรองประธานอนุกรรมการ ๓) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือผู้แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณหรือผู้แทน อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าหรือผู้แทน อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้แทน อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติหรือผู้แทน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรหรือผู้แทน อธิบดีกรมประมงหรือผู้แทน อธิบดีกรมปศุสัตว์หรือผู้แทน อธิบดีกรมวิชาการเกษตรหรือผู้แทน อธิบดีกรม

ส่งเสริมการเกษตรหรือผู้แทน อธิบดีกรมส่งเสริมสหกรณ์หรือผู้แทน เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร หรือผู้แทน เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติหรือผู้แทน ผู้อำนวยการการค้า การตลาดเพื่อเกษตรกรหรือผู้แทน ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยหรือผู้แทน ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยหรือผู้แทน ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้แทน ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยหรือผู้แทน ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นอนุกรรมการ ๔) รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และ ๕) ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ มีอำนาจและหน้าที่เพื่อพิจารณาจัดทำ แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งกำหนดกรอบแผนงานและโครงการบูรณาการ แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัดเพื่อประเมินประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตร ตลอดจนกำกับดูแล ติดตาม และรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

๔.๒.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรในฐานะอนุกรรมการ และเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๓ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สาขาเกษตรเชื่อมโยงกับกรอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่ครอบคลุมโลจิสติกส์ทุกสาขาทั้งอุตสาหกรรม การค้าและการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม และการท่องเที่ยวและบริการ โดยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

โดยสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้มีการกำหนดนิยามของ “โลจิสติกส์เกษตร” ตามขอบเขตภารกิจของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ให้ครอบคลุมกระบวนการวางแผน การบริหารจัดการ และควบคุมการเคลื่อนย้าย รวบรวม กระจาย และจัดเก็บ สินค้าเกษตรตั้งแต่กระบวนการหลังการเก็บเกี่ยวจนถึงปลายทางผู้บริโภค เพื่อให้ได้รับสินค้าที่มีคุณภาพ จัดส่งครบจำนวนตรงตามเวลาที่กำหนด มีต้นทุนโลจิสติกส์ที่เหมาะสม และตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า โดยมีวิสัยทัศน์ เป้าหมายตัวชี้วัด ประเด็นและแนวทางการพัฒนา ดังนี้

วิสัยทัศน์ คือ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน

เป้าหมาย คือ ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

ตัวชี้วัด

- ๑) ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขายลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี
- ๒) มูลค่าการค้าเงินธุรกิจรวมของสหกรณ์เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี
- ๓) การอำนวยความสะดวกและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตรเป็นไปตามระยะเวลา

ที่กำหนดร้อยละ ๑๐๐

ประเด็นการพัฒนา

๑) สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร

๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร

๓) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาค การเกษตร

ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และ ผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร

ตัวชี้วัดย่อย

๑) สหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับ ๑ และ ๒ อย่างน้อยร้อยละ ๙๕

๒) วิสาหกิจชุมชนและกลุ่มเกษตรกรมีความเข้มแข็ง ร้อยละ ๓๐

๓) อัตราการขยายตัวของมูลค่าสินค้าเกษตรแปรรูปขยายร้อยละ ๔ ต่อปี

โดยมีแนวทางการพัฒนา จำนวน ๔ แนวทาง ประกอบด้วย

๑) ยกระดับสถาบันเกษตรกรที่มีความเข้มแข็งให้เป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกษตร โดยสามารถประกอบธุรกิจรวบรวมผลผลิต เคลื่อนย้ายวัตถุดิบด้วยบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม ให้บริการแปรรูป ผลผลิต จัดเก็บ และกระจายสินค้าเกษตรได้อย่างรวดเร็ว เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับ รวมถึง ส่งเสริมให้สถาบันเกษตรกรที่เป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกษตรสร้างแบรนด์เป็นของตนเอง และขยายช่องทาง การตลาดด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมสนับสนุนการเป็นผู้ประกอบการ โลจิสติกส์เกษตร

๒) สนับสนุนองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรให้กับ เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร โดยให้ความสำคัญกับกิจกรรมการรวบรวม คัดแยก เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า รวมถึงการพัฒนาบรรจุภัณฑ์เพื่อลดการสูญเสีย การพัฒนาทักษะ การบริหารจัดการ ฟาร์มตั้งแต่กิจกรรมหลังการเก็บเกี่ยว การแปรรูปสินค้าเกษตร และการขนส่งผลผลิตจนถึงมือผู้บริโภค ปลายทาง เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิตสินค้าเกษตร

๓) สร้างและพัฒนาเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร ต้นแบบ ให้เป็นผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรตั้งแต่กิจกรรมการ รวบรวม การเคลื่อนย้าย การคัดแยก การจัดเก็บสินค้าเกษตรให้ได้คุณภาพมาตรฐาน กระบวนการยืดอายุสินค้า เกษตรด้วยบรรจุภัณฑ์ การแปรรูปสินค้าเกษตร การขนส่งและกระจายสินค้าอย่างถูกวิธีเพื่อลดการสูญเสีย ระหว่างทาง เพื่อให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร เข้าใจและเข้าถึงองค์ความรู้ ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตรอย่างแพร่หลาย ซึ่งสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้ไปประยุกต์ใช้เพื่อลด ต้นทุนการสูญเสียระหว่างทางและสร้างมูลค่าเพิ่มของธุรกิจเกษตรได้อย่างยั่งยืน

๔) พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภาคการเกษตร โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรภาครัฐให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์เกษตร ความจำเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร รวมถึงกระบวนการวางแผน และ การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์สินค้าเกษตร เพื่อนำองค์ความรู้ที่ได้มาปรับปรุงและพัฒนากระบวนการ ทำงานด้านโลจิสติกส์เกษตรให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยร่วมมือกับภาคเอกชนที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้าน การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นอย่างดีมาสนับสนุนและต่อยอดทางความคิดให้กับบุคลากรภาครัฐและบุคลากร ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เกษตร

ประเด็นการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้าน โลจิสติกส์เกษตร

ตัวชี้วัดย่อย ด้านสินค้าเกษตร (พืช ประมง ปศุสัตว์) ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน และเป็นที่ยอมรับจากต่างประเทศ จำนวน ๑๖๔ แห่ง

โดยมีแนวทางการพัฒนา จำนวน ๖ แนวทาง ประกอบด้วย

๑) สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร อาทิ ห้องเย็น โกดังเก็บสินค้า และรถโพล์คลิฟท์ ให้แก่สถาบันเกษตรกร เพื่อสนับสนุนให้เป็นผู้ประกอบการ ธุรกิจเกษตร

๒) ยกกระดับศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกร และสร้างเครือข่ายสถาบันเกษตรกรให้เป็นฐานการรวบรวม กระจาย และเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญ ในภูมิภาค โดยพัฒนาสถาบันเกษตรกรที่มีความพร้อมให้เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าเกษตรที่สามารถติดตามสินค้าเกษตรได้ตลอดการขนส่ง พร้อมทั้งขยายเครือข่ายสถาบันเกษตรกรให้เป็นจุดรับส่งสินค้าเกษตร (Drop - off) ของจังหวัดและชุมชน เพื่อกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคปลายทางได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รองรับเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

๓) พัฒนาตลาดกลางและเชื่อมโยงตลาดระดับต่าง ๆ โดยสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากตลาดกลางของสหกรณ์ที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ และสร้างกลไกเชื่อมโยงเครือข่ายตลาดระดับต่าง ๆ ของภาครัฐและเอกชนทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ให้กับเกษตรกร อาทิ ตลาดสหกรณ์ ตลาดเกษตรกร ตลาดท้องถิ่น ตลาดชุมชน พร้อมทั้งส่งเสริมให้เอกชนลงทุนพัฒนาตลาดกลางรองรับผลผลิตทางการเกษตร

๔) บูรณาการและผลักดันการใช้กลไกภาครัฐ อาทิ องค์กรตลาดเพื่อเกษตรกร องค์กรคลังสินค้า ทำหน้าที่ด้านการตลาดและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตร ตลอดจนส่งเสริมการขายสินค้าเกษตรแบบออนไลน์และออฟไลน์ และจัดงานแสดงสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๕) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตรเพื่อรองรับ การเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาคอาเซียน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ณ ด่านสินค้าเกษตร ด้วยการลดขั้นตอน - กระบวนการด้านพิธีการศุลกากร และลดระยะเวลาการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านด่าน ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตรให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อ จัดตั้งศูนย์บริการด้านการเกษตร (Agricultural Service Provider: ASP) และสนับสนุนให้มีศูนย์กลางโลจิสติกส์สินค้าเกษตรครบวงจรของภูมิภาค (Hub & Spoke) เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายและการขนส่งสินค้าเกษตรอย่างต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ครอบคลุมการขนส่งทางน้ำ ทางบก ทางรถไฟ และทางอากาศภายในประเทศ และเชื่อมโยงระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และลดการสูญเสียระหว่างทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖) เจรจาและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศ เช่น การเพิ่มด่านในพิธีสารว่าด้วยการนำเข้าส่งออกสินค้าเกษตรรายสินค้า และความร่วมมือในการสร้างจุดตรวจร่วม เพื่อตรวจปล่อยสินค้าบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

ตัวชี้วัดย่อย มูลค่าผลผลิตของฟาร์ม/แปลงที่นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ทั้งพืช ปศุสัตว์ ประมงเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔ ต่อปี

โดยมีแนวทางการพัฒนา จำนวน ๔ แนวทาง ประกอบด้วย

๑) จัดทำระบบฐานข้อมูลที่ครอบคลุมทุกมิติและสอดคล้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตร โดยสนับสนุนเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรจัดเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์เกษตร รวมทั้งการพัฒนาแอปพลิเคชันรองรับการจัดเก็บข้อมูล

๒) พัฒนาระบบการให้บริการโลจิสติกส์เกษตรผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการด้านการนำเข้า - ส่งออกสินค้าเกษตร การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ที่เชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศในรูปแบบภาครัฐสู่ภาครัฐ (Government to Government : G๒G) ภาครัฐสู่ภาคธุรกิจ (Government to Business : G๒B) และภาคธุรกิจสู่ภาคธุรกิจ (Business to Business : B๒B) เพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการข้ามพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection – SSI) ทั้งในเรื่องของพิธีการศุลกากร การตรวจกักกันพืชและสัตว์ (Custom Immigration Quarantine – CIQ) ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนได้อย่างรวดเร็วและไม่เป็นภาระค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมทางการค้า

๓) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสมมาใช้ในการอำนวยความสะดวก ด้านโลจิสติกส์เกษตร อาทิ การขนส่งด้วยระบบควบคุมอุณหภูมิด้วยโซ่ความเย็น (Cold Chain) และระบบติดตาม (Global Positioning System: GPS) การนำปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) และแอปพลิเคชันต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง การพัฒนาตลาดออนไลน์เชื่อมโยงกับกระทรวงพาณิชย์ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบดิจิทัลในการโอนเงินซื้อขายสินค้า การตรวจสอบย้อนกลับสินค้าเกษตร เช่น Blockchain เป็นต้น

๔) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เกษตร รวมทั้งการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการหลังการเก็บเกี่ยว การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ การขนส่ง และการเก็บรักษาเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในลดการสูญเสีย และเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร

ซึ่งมีรายละเอียดตามแผนภาพความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ปรากฏดังแผนภาพที่ ๓

๔.๒.๓ แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน

คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรได้มีคำสั่ง ที่ ๑/๒๕๖๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ลงวันที่ ๙ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ มีเลขาธิการสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ เป็นประธานคณะทำงาน และมีผู้แทนสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ เป็นคณะทำงานและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ที่สำคัญ ดังนี้ ๑) พิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยมีรายละเอียดแผนงาน โครงการในระยะเร่งด่วน เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายลาว-จีน ๒) พิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) และแนวทางการพัฒนาระยะกลาง และระยะยาวของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ให้มีความชัดเจนในช่วงที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ และ ๓) รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

คณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ได้มีการจัดประชุม จำนวน ๒ ครั้ง โดยได้มีมติเห็นชอบหลักการของแนวทางสำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ซึ่งออกแบ่งเป็น ระยะเร่งด่วน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕) ระยะกลาง (ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และระยะยาว (ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๗๑ เป็นต้นไป) โดยมีรายละเอียดของโครงการ/กิจกรรม ปรากฏดังตารางที่ ๑

การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลัง	การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การเกษตรและการตรวจรับสินค้า	กฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติเพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า - ส่งออกสินค้าเกษตร ณ จุดผ่านแดน
<p>๗) โครงการสำรวจเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการตรวจสอบเพื่อรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการนำเข้าส่งออกผ่านประเทศที่สามไปจีน (กรมวิชาการเกษตร)</p> <p>๘) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้บริการตรวจสอบกักกันสินค้าพืช นำเข้าและส่งออกของด่านตรวจพืชหนองคายเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน (กรมวิชาการเกษตร)</p> <p>๙) จัดเตรียมสถานที่เพื่อรองรับสินค้าเกษตรกรณีสินค้าไม่ผ่านมาตรฐาน/ สถานที่ที่พิกศอยเพื่อรอการทำลาย (สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ)</p> <p>๑๐) โครงการพัฒนาศักยภาพด้านสินค้าคู่สัตว์ รองรับการขนส่งระหว่างประเทศผ่านทางรถไฟไทย-ลาว-จีน (กรมปศุสัตว์)</p>	<p>๗) การเตรียมความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์ และคอมพิวเตอร์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงาน (สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ)</p> <p>๘) จัดจ้างห้องปฏิบัติการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC ๑๗๐๒๕ เพื่อตรวจวิเคราะห์สินค้าเกษตร ตามข้อกำหนดในมาตรฐานบังคับ (สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ)</p>	<p>๓) ประชุมออนไลน์ระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทยและหน่วยงานด้านการเกษตรของ สปป. ลาว (สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ)</p> <p>๔) ลงพื้นที่หารือด้านประเด็นการค้าระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย และหน่วยงานรัฐด้านการเกษตรของ สปป. ลาว (สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ)</p> <p>๕) ทบทวน แก้ไข ปรับปรุงอนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต ตามกฎหมายว่าด้วยการประมง (กรมประมง)</p> <p>แผนงานยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p> <p>- โครงการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์</p> <p>กิจกรรม อำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้าเกษตรไทยผ่านเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน</p> <p>๑) การสำรวจความพร้อมในการนำเข้าสินค้าเกษตรของไทยในพื้นที่ฝั่งจีน (กรรยกแห่งประเทศไทย)</p> <p>๒) การติดตามปัญหาและอุปสรรคในการนำเข้าสินค้าเกษตรของไทย (กรรยกแห่งประเทศไทย)</p>	

๔.๒.๔ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๑) ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๖) มีรายละเอียดดังนี้

แนวทางการพัฒนา/แผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	สถานะ การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก				
แผนงานยุทธศาสตร์เกษตรสร้างมูลค่า				
- โครงการยกระดับคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตร				
การหารือร่วมกับหน่วยงานสังกัด กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และ ลงพื้นที่ ณ จังหวัดหนองคาย	สำนักงาน มาตรฐาน สินค้าเกษตร และอาหาร แห่งชาติ	-	ดำเนินการแล้วเสร็จ	เลขาธิการสำนักงาน มาตรฐานสินค้าเกษตรและ อาหารแห่งชาติในฐานะ ประธานคณะทำงานจัดทำ แผนการเตรียมความพร้อม รองรับการให้บริการ เส้นทางรถไฟสายไทย- ลาว-จีน ได้ลงพื้นที่ ณ จังหวัดหนองคาย เมื่อวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๕ เพื่อ หารือในประเด็นปัญหาการ ส่งออกสินค้าและนำเข้า สินค้าเกษตรผ่านด่าน หนองคาย และการเตรียม ความพร้อมรองรับการเปิด บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังนี้ - พบว่า ยังมีปัญหาอุปสรรค ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น อาคารกักพืช โรงรมยา และ จุดทำลายพืช และศูนย์ฟื้นฟู อนุรักษ์และพืชที่ใกล้สูญ พันธุ์ที่ขาดการปรับปรุง บุคลากรในการทำงาน รองรับต่อจำนวนสินค้า เกษตรที่อาจเพิ่มจำนวนมาก ขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งต้อง ทำงานล่วงเวลาเนื่องจาก ด้านการค้าชายแดน หนองคายเปิดทำการถึงเวลา ๒๒.๐๐ น. - ในขณะนี้ยังไม่มีสินค้า ปศุสัตว์และสินค้าประมง ส่งออกจากด่านหนองคายไป ยังปลายทาง ณ สาธารณรัฐ ประชาชนจีน มีเพียง สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาวที่เป็นประเทศ ปลายทางเท่านั้น

แนวทางการพัฒนา/แผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	สถานะ การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
กิจกรรม พัฒนาด้านสินค้าเกษตรเพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว				
๑. พัฒนาด้านและโครงสร้างพื้นฐานในการควบคุมตรวจสอบและการอำนวยความสะดวก การนำเข้าส่งออกสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต เพื่อรองรับการเปิดบริการสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว				
- ปรับปรุงอาคารสำนักงานศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจประมงเขต ๒ (หนองคาย)	กรมประมง	๑.๖๓๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๑ รายการ วงเงิน ๐.๙๘๐๐ ล้านบาท ได้แก่ การปรับปรุงอาคารสำนักงาน
- ปรับปรุงอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจประมงเขต ๒ (หนองคาย)	กรมประมง	๒.๓๑๒๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๑ รายการ วงเงิน ๑.๑๒๑๐ ล้านบาท ได้แก่ การปรับปรุงบ้านพักข้าราชการ จำนวน ๓ หลัง
- รดปฏิบัติการเคลื่อนที่เพื่อตรวจสอบคุณภาพสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ	กรมประมง	๑.๗๒๙๐	ไม่ได้ดำเนินการ	ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ
- ชุดตรวจสอบสารตกค้างแบบภาคสนาม	กรมประมง	๐.๔๒๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ
๒. ถมดินและเทพื้นลานตรวจสินค้าประมง พร้อมทางเข้าออก เพื่อรองรับการเปิดบริการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	กรมประมง	๓.๐๐๐๐	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จำนวน ๒ รายการ วงเงิน ๓.๖๒๐๐ ล้านบาท ได้แก่ ๑) ถมดินลานตรวจสินค้า ๒) เทพื้น คสล. ลานตรวจสินค้าประมง พร้อมทางเข้าออกพื้นที่ประมาณ ๕,๐๐๐ ตร.ม.
๓. ตรวจสอบบูรณาการป้องกันการลักลอบนำเข้า-ส่งออก สินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ (การเฝ้าระวัง ป้องกันการลักลอบนำเข้า-ส่งออก สินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ โดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อควบคุมการนำเข้า - ส่งออก สินค้าเกษตรผิดกฎหมาย	กรมประมง	๐.๑๒๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	สำนักงานศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (GACC) ประจำด่านรถไฟโมฮานรองรับการขนส่งสินค้าเกษตรเฉพาะสินค้าจากกรมวิชาการเกษตรเท่านั้น เนื่องจากปัจจุบันยังไม่ได้พัฒนาโครงสร้างสำหรับการรองรับการตรวจสินค้าประมงและสินค้าปศุสัตว์

แนวทางการพัฒนา/แผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	สถานะ การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
๔. โครงการสำรวจเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการตรวจสอบเพื่อรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการนำเข้าส่งออกผ่านประเทศที่สามไปจีน				
- การเตรียมความพร้อมที่ด่านและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ห้องปฏิบัติการ การตรวจปล่อยสินค้า (สถานที่กักกัน พื้นที่ Treatment พื้นที่ทำลาย ระบบ IT และความพร้อมของบุคลากร) เป็นต้น	กรมวิชาการ เกษตร	๐.๑๐๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	
๕. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้บริการตรวจสอบกักกันสินค้าพืช นำเข้าและส่งออกของด่านตรวจพืชหนองคายเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน	กรมวิชาการ เกษตร	๒๐.๗๒๓๘	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	ได้รับการจัดสรรงบประมาณจำนวน ๑๔.๕๙๐๗ ล้านบาท
การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลัง				
แผนงานยุทธศาสตร์เกษตรสร้างมูลค่า				
- โครงการยกระดับคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตร				
กิจกรรม พัฒนาด่านสินค้าเกษตรเพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว				
๑. เตรียมความพร้อมบุคลากรในการควบคุมตรวจสอบและการอำนวยความสะดวก การนำเข้า-ส่งออกสินค้า สัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต				
- จัดหาเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานการตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก	กรมประมง	๐.๓๖๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	
- ถ่ายทอดความรู้ และสร้างความเข้าใจให้บุคลากรเกี่ยวกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	กรมประมง	(จำนวน ๑๒ ครั้ง) ๐.๐๕๗๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ (จำนวน ๗ ครั้ง)	
๒. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และการตรวจสอบเพื่อรับรองสุขอนามัยพืช สำหรับการนำเข้าส่งออกผ่านประเทศที่สามไปจีน				
- อบรมพนักงาน/เจ้าหน้าที่ของด่านตรวจพืช เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนำเข้าส่งออก ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	กรมวิชาการ เกษตร		ดำเนินการแล้วเสร็จ	

แนวทางการพัฒนา/แผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	สถานะ การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
- อบรมเจ้าหน้าที่การตรวจสอบเพื่อ รับรองสุขอนามัยพืช สำหรับการ นำเข้าส่งออกผ่านประเทศที่สามไปจีน	กรมวิชาการ เกษตร	๐.๗๐๐๐	ดำเนินการแล้วเสร็จ	
- อบรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถใน การตรวจสอบรับรองสุขอนามัยพืช	กรมวิชาการ เกษตร		ดำเนินการแล้วเสร็จ	
การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรและการตรวจรับสินค้า				
แผนงานยุทธศาสตร์เกษตรสร้างมูลค่า				
- โครงการยกระดับคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตร				
กิจกรรม พัฒนาด้านสินค้าเกษตรเพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว				
๑. การออกแบบและพัฒนาระบบ การแลกเปลี่ยนข้อมูลใบรับรอง สุขอนามัยพืชแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto) ระหว่างไทย-จีน ผ่าน ระบบ NSW (การเจรจาหรือเกี่ยวกับ โครงสร้างการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับ GACC)	สำนักงาน มาตรฐาน สินค้าเกษตร และอาหาร แห่งชาติ	๐.๕๐๐๐	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	- กรมวิชาการเกษตรได้รับ งบประมาณ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ (ผ่าน คร.ม แล้ว) ภายใต้โครงการการ ออกแบบและพัฒนาระบบ การแลกเปลี่ยนข้อมูล ใบรับรองสุขอนามัยพืช อิเล็กทรอนิกส์ (e Phyto) ผ่านระบบ NSW จำนวน ๗.๘๓๔๓ ล้านบาท - ได้ดำเนินการจัดทำ รายละเอียด และ TOR เรียบร้อยแล้ว
๒. จัดหาครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์เพื่อ ใช้สำหรับการออกใบอนุญาตและ หนังสือรับรองที่เกี่ยวข้องกับการ นำเข้าส่งออกสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์ สัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิตผ่านระบบ เชื่อมโยงค้าขอกกลางและระบบ สนับสนุนใบอนุญาต และใบรับรอง ผ่านอินเทอร์เน็ตของกรมประมง (FSW)				
- เครื่องคอมพิวเตอร์เน็ตบุ๊ก จำนวน ๒ เครื่อง	กรมประมง	๐.๐๗๗๐	ไม่ได้ดำเนินการ	ไม่ได้รับการจัดสรร งบประมาณ
๓. ตรวจสอบสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต ที่นำเข้า-ส่งออก	กรมประมง	๐.๖๐๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	สำนักงานศุลกากรแห่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน (GACC) ประจำด่านรถไฟ โมฮานรองรับการขนส่ง สินค้าเกษตรเฉพาะสินค้า จากกรมวิชาการเกษตร เท่านั้น เนื่องจากปัจจุบัน ยังไม่ได้พัฒนาโครงสร้าง สำหรับการรองรับการตรวจ สินค้าประมงและสินค้า ปศุสัตว์

แนวทางการพัฒนา/แผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	สถานะ การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
๖. การออกใบอนุญาต/ใบรับรอง สินค้าประมงผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	กรมประมง	๐.๖๔๑๖	ดำเนินการแล้วเสร็จ	
กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติเพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออก สินค้าเกษตร ณ จุดผ่านแดน				
แผนงานยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน				
- โครงการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์				
กิจกรรมอำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้าเกษตรไทยผ่านเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน				
๑. การสำรวจความพร้อมใน การนำเข้าสินค้าเกษตรของไทย ในพื้นที่ฝั่งจีน	ฝ่ายเกษตร ประจำสถาน กงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว	๐.๓๐๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	ไม่ได้รับการจัดสรร งบประมาณ
๒. การติดตามปัญหาและอุปสรรค ในการนำเข้าสินค้าเกษตรของไทย	ฝ่ายเกษตร ประจำสถาน กงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว	๐.๓๐๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	ไม่ได้รับการจัดสรร งบประมาณ
แผนงานยุทธศาสตร์เกษตรสร้างมูลค่า				
- โครงการยกระดับคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตร				
กิจกรรม พัฒนาด่านสินค้าเกษตรเพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว				
๑. จัดทำพิธีสารว่าด้วยการนำเข้า- ส่งออก สำหรับยางพาราผ่านประเทศ ที่สามระหว่างไทยจีน	การยางแห่ง ประเทศไทย	๐.๑๐๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	๑) เนื่องจากผู้ประกอบการ เอกชนยังไม่มี ความสนใจ ในการส่งออกยางพารา ไปสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านทางรถไฟ ๒) ไม่ได้รับการจัดสรร งบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และ พ.ศ. ๒๕๖๖
๒. ขยายช่องทางการนำเข้า - ส่งออกสินค้าเกษตรและอาหาร ระหว่างไทยและจีน	สำนักงาน มาตรฐาน สินค้าเกษตร และอาหาร แห่งชาติ		ดำเนินการแล้วเสร็จ	
๓. ประชุมออนไลน์ระหว่าง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย และหน่วยงานด้านการเกษตรของ สปป.ลาว	สำนักงาน มาตรฐาน สินค้าเกษตร และอาหาร แห่งชาติ		ดำเนินการแล้วเสร็จ	
๔. ทบทวน แก้ไข ปรับปรุง อนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า- ส่งออกสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ และ ปัจจัยการผลิต ตามกฎหมายว่าด้วย การประมง	กรมประมง	๐.๐๑๗๑	ดำเนินการแล้วเสร็จ	

แนวทางการพัฒนา/แผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	สถานะ การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
แผนงานยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน				
- โครงการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์				
กิจกรรม อำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้าเกษตรไทยผ่านเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน				
๑. การสำรวจความพร้อมในการนำเข้าสินค้าเกษตรของไทยในพื้นที่ฝั่งจีน	การยางแห่งประเทศไทย	๐.๓๐๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และ พ.ศ. ๒๕๖๖ แต่ทั้งนี้ ได้มีการลงพื้นที่ ณ จังหวัดหนองคาย เพื่อรับฟังความคิดเห็น และความต้องการจากผู้ประกอบการภาคเอกชนและภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
๒. การติดตามปัญหาและอุปสรรคในการนำเข้าสินค้าเกษตรของไทย	การยางแห่งประเทศไทย	๐.๓๐๐๐	ไม่ได้ดำเนินการ	

ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ปี พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๖) ที่มีรายชื่อโครงการ/กิจกรรม ไม่ตรงกับตารางที่ ๑ ตารางแสดงชื่อแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน เนื่องจากส่วนราชการมีการปรับเปลี่ยนโครงการ/กิจกรรม ที่จะดำเนินการ

จากตารางแสดงผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ มีรายละเอียด ดังนี้

๑.๑) การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๙ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๒.๒๒%) อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔ กิจกรรม (คิดเป็น ๔๔.๔๔%) เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งปลูกสร้างอาคารสถานที่ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และยังไม่ได้นำดำเนินการ จำนวน ๓ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๓.๓๓%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

๑.๒) การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลัง มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๕ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕ กิจกรรม (คิดเป็น ๑๐๐%) เนื่องจากกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการฝึกอบรม การสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย วิธีการปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในระดับพื้นที่

๑.๓) การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การเกษตรและการตรวจรับสินค้า มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๔ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๕%) อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๕%) และยังไม่ได้นำดำเนินการ จำนวน ๒ กิจกรรม (คิดเป็น ๕๐%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

๑.๔) กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติเพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออก สินค้าเกษตร ณ จุดผ่านแดน มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๘ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๗.๕๐%) และยังไม่ได้นำดำเนินการ จำนวน ๕ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๗.๕๐%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

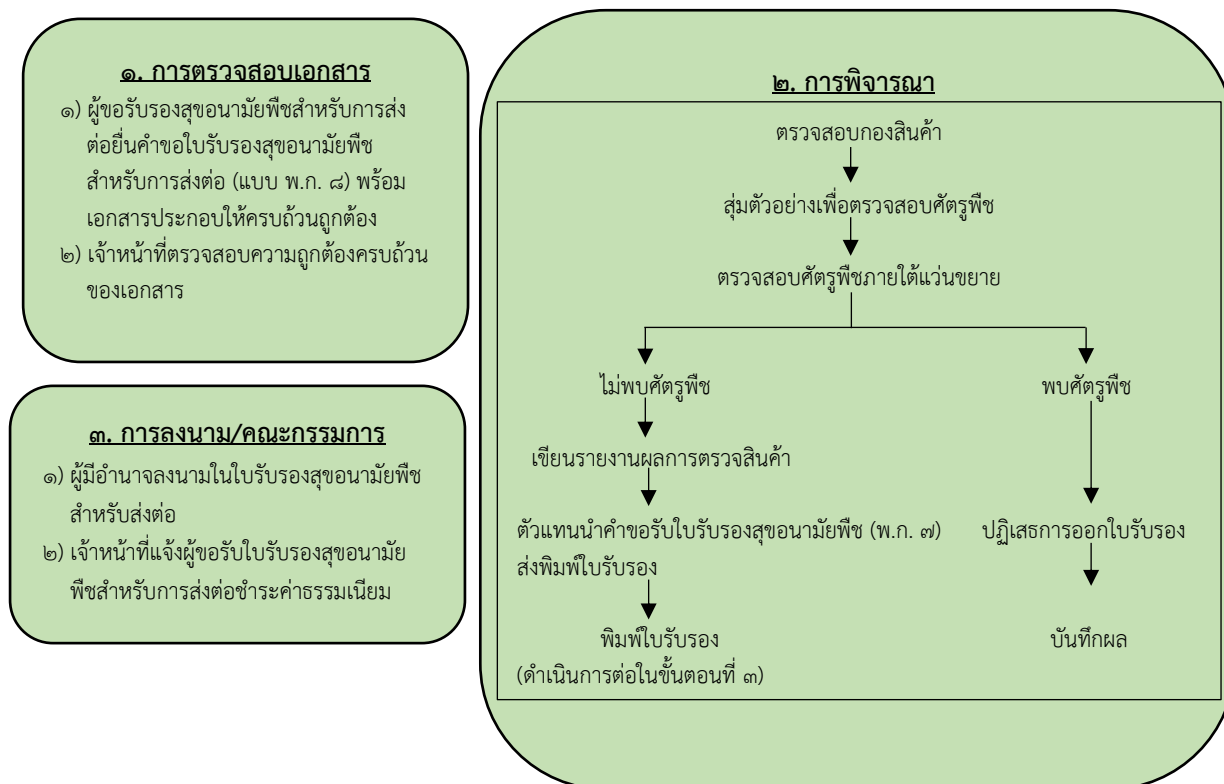
๔.๓ ผลการลงพื้นที่เพื่อดูงาน ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลตามประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ณ จังหวัดระยอง

คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ลงพื้นที่ ณ จังหวัดระยอง เพื่อร่วมหารือกับเจ้าหน้าที่ ในประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ณ จังหวัดระยอง โดยมีรายละเอียดดังนี้

๔.๓.๑ ระบบของการตรวจสอบการส่งผลไม้สดเพื่อการส่งออกไปสาธารณรัฐประชาชนจีน

๑) กระบวนการตรวจสอบคุณภาพและออกใบรับรองสุขอนามัยพืช

๑.๑) การขอใบรับรองสุขอนามัยพืช



๑.๒) ข้อกำหนดในการรับรองสุขอนามัยพืช

การรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) เป็นการรับรองรูปแบบหนึ่งที่ไม่ใช่กฎหมายบังคับในการส่งสินค้าเกษตรจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่สินค้าก่อนที่จะเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้กำหนดให้ต้องแสดงใบตรวจสอบรับรองพืชประกอบการนำเข้าในทุกระบบการขนส่ง (Shipment) ในแต่ละครั้ง โดยเงื่อนไขในการส่งออกผลไม้สดไปสาธารณรัฐประชาชนจีน ประกอบด้วย

(๑) ต้นทางการผลิตผล (สวนผลไม้) จะต้องเป็นสวนที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมวิชาการเกษตร หรือภายใต้ระบบมาตรฐานที่กรมวิชาการเกษตรให้การยอมรับ และได้รับการขึ้นทะเบียนสวนจากสำนักงานศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

(๒) โรงคัดบรรจุ ต้องมาจากโรงคัดบรรจุที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมวิชาการเกษตร หรือหน่วยงานรับรองที่กรมวิชาการเกษตรให้การยอมรับ และได้ขึ้นทะเบียนเป็นโรงงานผลิตสินค้าพืชกับกรมวิชาการเกษตร รวมถึงได้รับการขึ้นทะเบียนโรงคัดบรรจุกับสำนักงานศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

(๓) ใบรับรองสุขอนามัยพืช

๑.๓) เจ็อนไชระเบียบการส่งออกทุเรียนสด ประกอบด้วย

(๑) ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการเป็นผู้ส่งออกทุเรียนออกไปนอกราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๖๓

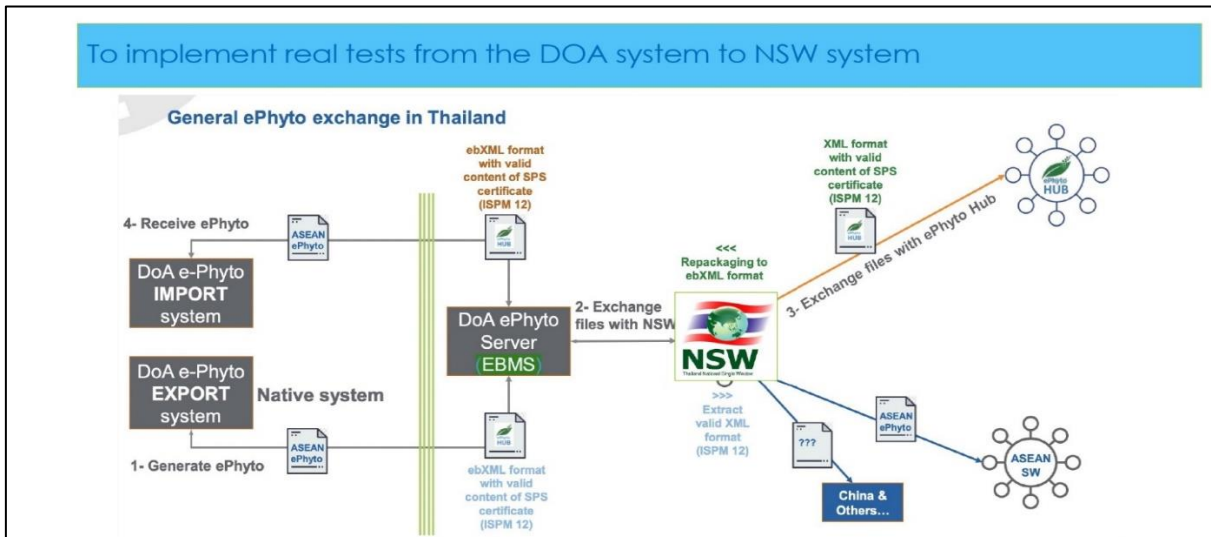
(๒) ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข การออกใบรับรองสุขอนามัยพืชและใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการส่งต่อ พ.ศ. ๒๕๕๑

(๓) พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์แห่งราชอาณาจักรไทย ปี ๒๕๖๔

(๔) ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง การขอใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับผลไม้ส่งออก จากราชอาณาจักรไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน พ.ศ. ๒๕๖๔

๑.๔) ระบบใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) ปรากฏดังแผนภาพที่ ๔ ดังนี้

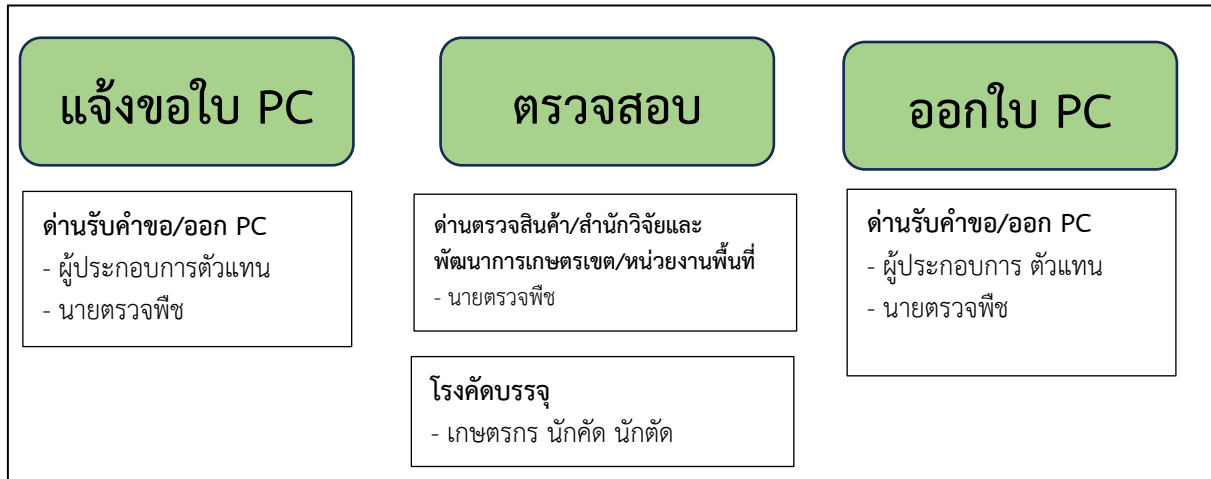
แผนภาพที่ ๔ ภาพแสดงการนำระบบทดลองใช้จริงของระบบ DOA มาเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW)



จากแผนภาพดังกล่าวข้างต้นเป็นการแสดงให้เห็นถึงการนำระบบทดลองใช้จริงของระบบ DOA มาเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) โดยผู้ประกอบการที่ต้องการส่งสินค้าออกจะต้องดำเนินการยื่นคำขอเพื่อขอรับใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ebXML format) ของกรมวิชาการเกษตร ซึ่งเสมือนการจัดทำยื่น ส่ง รับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษ เพื่อนำเข้าสู่ระบบข้อมูล DoA e Phyto Server เพื่อประมวลผล ก่อนส่งข้อมูลออก (ระบบ DOA e-Phyto EXPORT system) โดยระบบข้อมูล DoA e Phyto Server ได้เชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) ของกรมศุลกากร และสามารถใช้ได้เฉพาะกลุ่มประเทศอาเซียน แต่อย่างไรก็ตาม ระบบข้อมูล DoA e Phyto Server ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกลุ่มนอกประเทศอาเซียนได้ ซึ่งสถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างการเชื่อมโยงข้อมูล

๑.๕) การตรวจสอบรับรองสุขอนามัยพืช สำหรับทุเรียนสดเพื่อการส่งออก ปรากฏดังแผนภาพที่ ๕ ดังนี้

แผนภาพที่ ๕ ภาพแสดงการตรวจสอบรับรองสุขอนามัยพืช สำหรับทุเรียนสดเพื่อการส่งออก



จากแผนภาพข้างต้นเป็นการแสดงการตรวจสอบรับรองสุขอนามัยพืช สำหรับทุเรียนสดเพื่อการส่งออก มีขั้นตอนดังนี้

(๑) ผู้ประกอบการส่งออกจะต้องดำเนินการยื่นคำขอใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) พร้อมเอกสารประกอบให้ครบถ้วนถูกต้อง

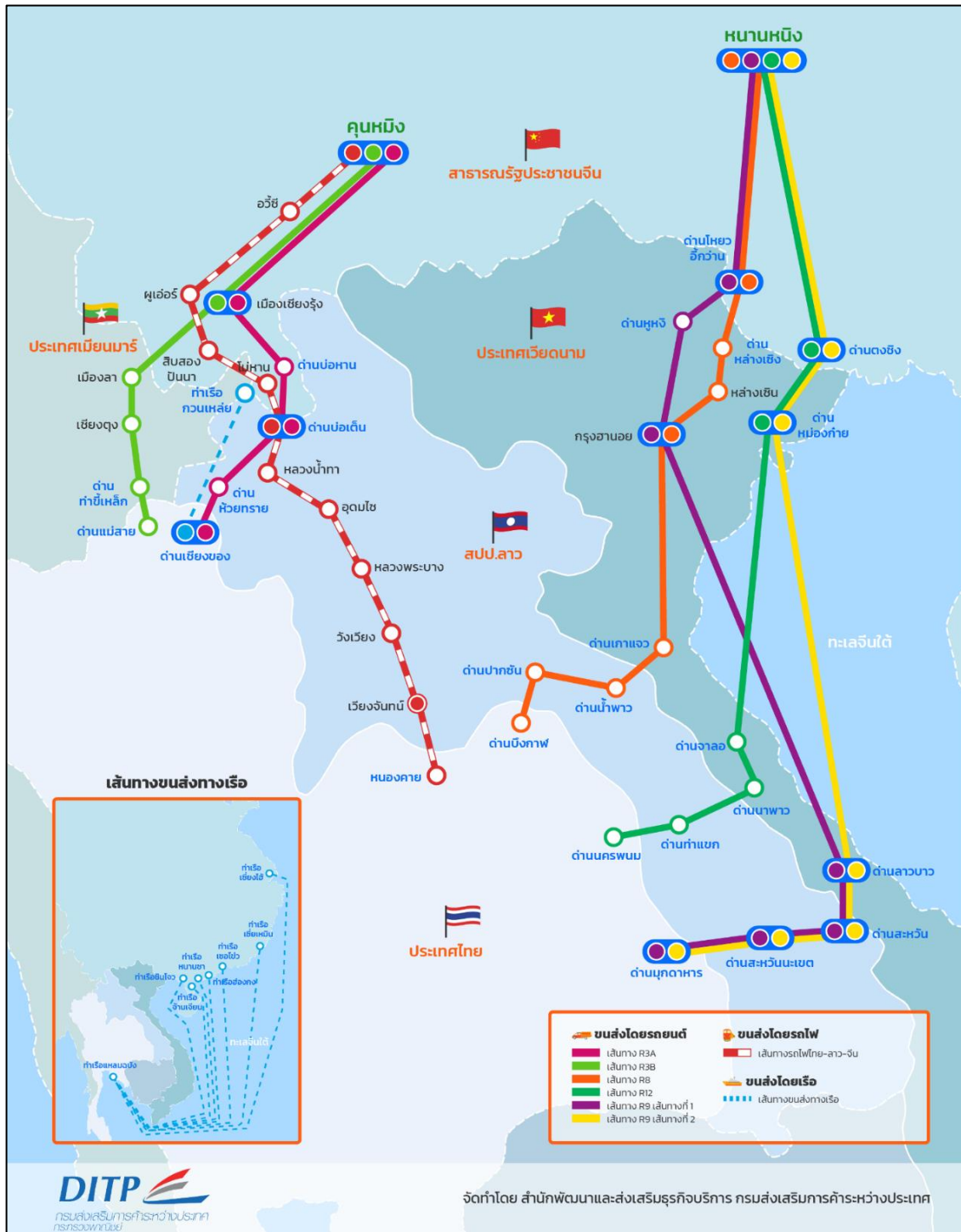
(๒) ด้านตรวจสินค้า/สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขต/หน่วยงานพื้นที่ ดำเนินการตรวจสอบสินค้า เพื่อค้นหาศัตรูพืชตามเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้

(๓) การออกใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) จะเป็นการออกเป็นรายชิปเมนต์ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งใช้เป็นหลักฐานในการขนส่งสินค้าผ่านด่านตรวจ

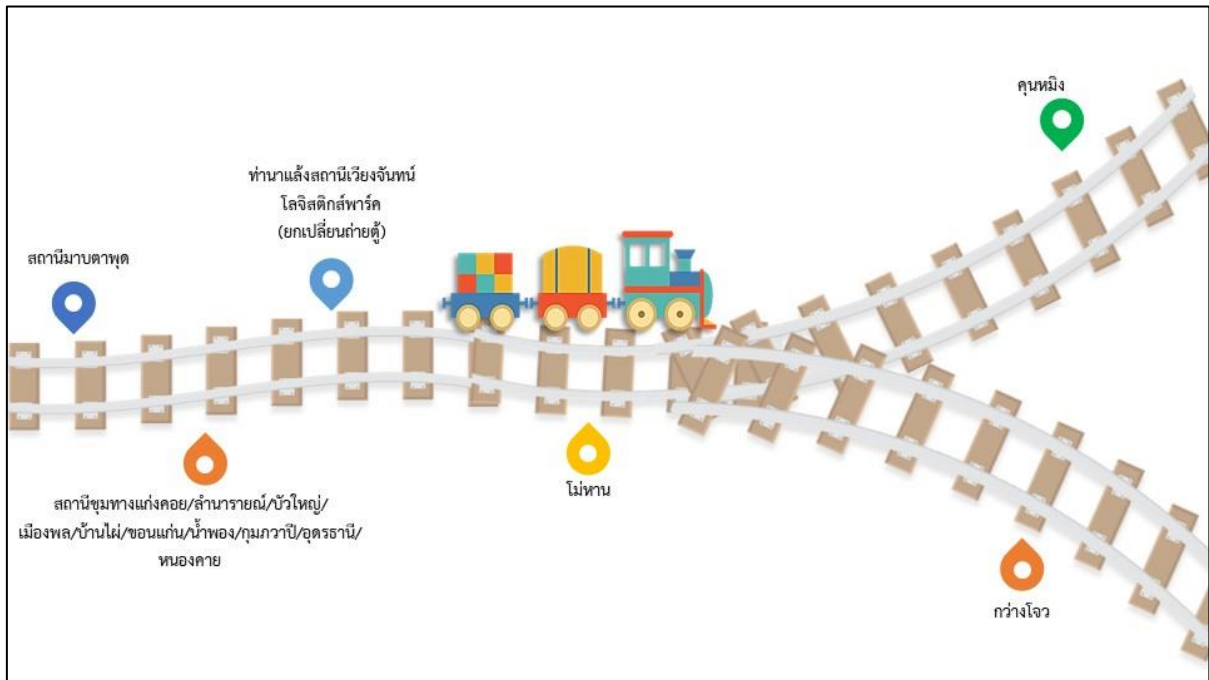
๒) ระบบของการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟ

เส้นทางการขนส่งผลไม้ (ทุเรียนสด) จากภาคตะวันออกของประเทศไทยไปยัง สาธารณรัฐประชาชนจีนโดยทางรถไฟ มีรายละเอียดปรากฏดังแผนภาพที่ ๖ และ ๗

แผนภาพที่ ๖ ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน (๑)



แผนภาพที่ ๗ ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน (๒)



ในการขนส่งผลไม้จากภาคตะวันออกของประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยทางรถไฟ จะเริ่มต้นที่ สถานีมาบตาพุด ผ่านสถานีชุมทางแก่งคอย สถานีสำนารายณ์ สถานีบัวใหญ่ สถานีเมืองพล สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีน้ำพอง สถานีกุมภวาปี สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย ก่อนเข้าท่านาแล้งสถานีเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค-สถานีเวียงจันทน์ใต้ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีการยกตู้สินค้าเปลี่ยนรถไฟ เนื่องจากรางรถไฟไทยมีขนาดไม่เท่ากับรางรถไฟของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวก่อนเดินทางต่อเข้าสู่เขตสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ด่านโหม่หนานแยกออกไปยังเมืองคุนหมิง หรือกว่างโจว

โดยเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๖ รถไฟขบวนพิเศษ โดยภาคเอกชนได้มีการขนส่งทุเรียนจากประเทศไทยไปสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยได้ขนส่งผ่านตู้ Reefer (ตู้คอนเทนเนอร์เย็น) จำนวน ๒๕ ตู้ เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถควบคุมอุณหภูมิความเย็นระยะไกลผ่านจอมอนิเตอร์ ซึ่งจะมีการมอนิเตอร์อุณหภูมิจากต้นทางที่ทำการบริษัท เก้าเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด ณ สถานีรถไฟมาบตาพุด จนถึงปลายทางให้ภายในตู้คอนเทนเนอร์มีอุณหภูมิที่เหมาะสม สม่่าเสมอ ตลอดระยะทาง หากระหว่างทางมีอุณหภูมิที่เปลี่ยนแปลงไป ก็สามารถปรับอุณหภูมิให้เหมาะสมได้ ทั้งนี้ เพื่อรักษาคุณภาพของผลไม้จากต้นทางจนถึงปลายทางให้คงสภาพเดิมและไม่มี ความแตกต่าง ณ จุดต้นทางและปลายทาง ทั้งนี้ การขนส่งดังกล่าว ดำเนินการ โดยบริษัท Pan-Asia Silk Road Co., Ltd หรือ PAS ร่วมกับพันธมิตร ได้แก่ China Railway Express Co., Ltd, Guangzhou Communications Investment Group Co.,Ltd., Laos - China Railway Company Limited, Shenzhen Eternal Asia Supply Chain Co., Ltd., Vientiane Logistics Park, การรถไฟแห่งประเทศไทย, บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), บริษัท โกลบอล มัลติโมดัล โลจิสติกส์ จำกัด, บริษัท เก้าเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด, บริษัท โอเรียนทอล เมอร์แซนท์ เอ็กซ์เพรส จำกัด และบริษัท เอเชีย เอ็กซ์เพรส โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งออกเดินทางจากสถานีรถไฟมาบตาพุด-สถานีรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้งสถานีเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค-สถานีเวียงจันทน์ใต้ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และได้ทำการเปลี่ยนเป็นขบวนเป็นรถไฟสายลาว-จีน ด้วยการยกตู้ Reefer ลงเพื่อเปลี่ยนขบวน ก่อนเดินทางต่อเข้าสู่เขตสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ด่านโหม่หนาน เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๖ เข้าสู่สถานีรถไฟคุนหมิงและกว่างโจวเป็นสถานีปลายทาง รวมระยะทาง ๓,๔๕๓ กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาการเดินทางรวมทั้งสิ้น จำนวน ๕-๖ วัน

ทั้งนี้ บริษัท Pan-Asia Silk Road Co., Ltd มุ่งเน้นการให้บริการร่วมกับพันธมิตรในการให้บริการ Door to Door หรือจากคลังทุเรียนถึงตลาดขายผลไม้ปลายทางที่สาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งทำเอกสารพิธีการทางศุลกากรและเสียภาษีขาเข้า-ออกระหว่างประเทศ นอกจากนี้ บริษัท Pan-Asia Silk Road Co., Ltd ได้ร่วมกับพันธมิตรทั้งในประเทศ และต่างประเทศ อาทิ จีน ลาว มาเลเซีย และกัมพูชา เพื่อสร้างรากฐานด้านโลจิสติกส์ หรือการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีศักยภาพและเติบโตได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มลูกค้า เพื่อจะช่วยเหลือขยายฐานลูกค้าทั้งในประเทศ และต่างประเทศได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น โดยเชื่อมต่อไปยังรัสเซีย และประเทศกลุ่มยุโรปในอนาคต

๔.๓.๒ การประชุมหารือของคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในระดับภูมิภาค และภาคเอกชน

ในการลงพื้นที่เพื่อดูงาน ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลเกี่ยวกับการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ณ จังหวัดระยอง คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้มีการประชุมหารือร่วมกันกับส่วนราชการในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในระดับภูมิภาค และภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่ง โดยในส่วนของภาคเอกชนที่เข้าร่วมประชุมปรึกษาหารือ คือ บริษัท เก้าเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด ซึ่งพบว่า เป็นบริษัทที่มีส่วนอย่างมากที่ทำให้การขนส่งทางรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เกิดขึ้นได้จริงอย่างเป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตามพบว่าปัญหาอุปสรรคที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องการให้ภาครัฐเข้ามาช่วยสนับสนุน คือ การเพิ่มเจ้าหน้าที่เข้ามาช่วยในการตรวจสอบสินค้าการเกษตรในคลัง ก่อนกระจายสินค้าเข้าสู่ระบบการขนส่ง เพื่อให้ทันเวลากับลักษณะทางกายภาพของสินค้าการเกษตร แต่เนื่องจากนโยบายภาครัฐมีข้อจำกัดต่าง ๆ ส่งผลให้ไม่สามารถเพิ่มบุคลากรได้ โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในปัจจุบันใช้วิธีการระดมเจ้าหน้าที่ของด่านตรวจพืชทั่วประเทศ เข้าร่วมดำเนินการในการตรวจสอบในช่วงฤดูการผลิตผลไม้ของภาคตะวันออก

อนึ่ง บริษัทเก้าเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด ได้เริ่มก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งทางรถไฟทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งในระยะแรกได้มุ่งเน้นการให้บริการขนส่งภายในประเทศในประเภทปิโตรเคมีเป็นหลัก สำหรับศักยภาพการประกอบธุรกิจการขนส่งของบริษัทนั้น ได้มีจัดซื้อตู้ Reefer (ตู้คอนเทนเนอร์เย็น) จำนวน ๒๔๐ ตู้ที่ผ่านการรับรองจากการรถไฟและศุลกากรของสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เพื่อเป็นการรองรับผู้ประกอบการต่างๆ ที่มีความต้องการดำเนินการขนส่งสินค้าเกษตรต่างๆ โดยทางรถไฟ ซึ่งปัจจุบันบริษัทสามารถให้บริการขนส่งสินค้าไปยัง ๓ จุดหลักในสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แก่ จุดที่ ๑ คุณหมิง จุดที่ ๒ ฉงชิ่ง และ จุดที่ ๓ กว่างโจว รวมทั้ง บริษัทได้มีการสร้างความร่วมมือกับการรถไฟและศุลกากรของสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้การนำเข้าสินค้าเกษตรไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถลดระยะเวลาขั้นตอนการดำเนินการทางพิธีสารลงได้

๔.๓.๓ รายงานสถานการณ์ตู้/ปริมาณ การส่งออกผลไม้ (ทุเรียน/มังคุด) ภาคตะวันออก จากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน

สถานการณ์การส่งออกผลไม้ (ทุเรียนและมังคุดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน) ผ่านช่องทางการขนส่งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ และทางรถไฟ ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ จนถึงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๖ มีรายละเอียดดังนี้

ด้านตรวจพืชที่ออกใบรับรอง Phytosanitary Certificate (PC)	ตั้งแต่วันที่ ๑ ก.พ. ๖๖ จนถึงวันที่ ๓ ก.ค. ๖๖			
	ผลไม้ (ทุเรียน/มังคุด)			
	เส้นทางขนส่ง/ จำนวน (ตู้/ชิปเมนต์)/ ปริมาณ (ตัน)			
	ทางบก	ทางเรือ	ทางอากาศ	ทางรถไฟ
BA สุวรรณภูมิ	-	-	๑,๑๔๑	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)			๕,๐๐๘.๖๗	
CK เชียงของ	๑๑,๕๑๔	-	-	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)	๒๒๐,๑๑๘.๐๓			
LB แหลมฉะบั้ง	-	๖,๕๗๘	-	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)		๑๑๐,๑๘๗.๒๒		
LK ลาดกระบัง	-	๕,๘๐๕	-	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)		๙๖,๖๕๕.๕๕		
NP นครพนม	๙,๖๙๓	-	-	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)	๑๖๔,๔๑๐.๒๕			
MH มุกดาหาร	๖๓๙	-	-	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)	๑๑,๐๖๔.๑๖			
BK บึงกาฬ	-	-	-	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)				
NK หนองคาย	๕๓	-	-	๑,๔๔๖
ปริมาณการส่งออก (ตัน)	๙๙๓.๒๒			๒๕,๒๕๐.๘๘
DM ดอนเมือง	-	-	๔๓	-
ปริมาณการส่งออก (ตัน)			๗๘.๑๘	
รวมจำนวน (ตู้/ชิปเมนต์)	๒๑,๘๙๙	๑๒,๓๘๓	๑,๑๘๔	๑,๔๔๖
รวมปริมาณการส่งออก	๓๙๖,๕๘๕.๖๕	๒๐๖,๘๔๒.๗๘	๕,๐๘๖.๘๕	๒๕,๒๕๐.๘๘

จากตารางดังกล่าวข้างต้น พบว่า ช่องทางการขนส่งที่ผู้ประกอบการได้ขนส่งผลไม้ไทย (ทุเรียน – มังคุด) ภาคตะวันออกจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนใหญ่เป็นทางบกโดยรถบรรทุก มีปริมาณการส่งออกมากที่สุด จำนวน ๓๙๖,๕๘๕.๖๕ ตัน รองมาเป็นทางเรือ มีปริมาณการส่งออกจำนวน ๒๐๖,๘๔๒.๗๘ ตัน ทางรถไฟ มีปริมาณการส่งออก จำนวน ๒๕,๒๕๐.๘๘ ตัน และทางอากาศ มีปริมาณการส่งออก จำนวน ๕,๐๘๖.๘๕ ตัน ตามลำดับ ทั้งนี้ การเลือกช่องทางการขนส่งในแต่ละประเภทผู้ประกอบการจะพิจารณาจากปัจจัยที่สำคัญ ดังนี้

- ๑) ปริมาณผลผลิตและมูลค่าของสินค้าที่จะส่งออก
- ๒) จำนวนระยะเวลาในการขนส่งของแต่ละช่องทาง
- ๓) ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งของแต่ละช่องทาง
- ๔) ลักษณะทางกายภาพของผลไม้แต่ละชนิด

ตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ายังมีความนิยมที่จะขนส่งสินค้าโดยทางรถบรรทุกเป็นหลัก เนื่องจากต้นทุนในการขนส่งไม่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟ ประกอบกับระยะเวลาในการขนส่งสินค้าไม่แตกต่างกันมาก แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงกลางฤดูกาลที่ผลไม้มากและผู้ประกอบการต้องใช้ระยะเวลาไปถึงประเทศปลายทางให้รวดเร็วที่สุดนั้น การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกอาจไม่ตอบโจทย์มากเท่าที่ควร เนื่องจากจะติดปัญหาการใช้ระยะเวลาขนส่งที่นานกว่าปกติ ด้วยเหตุผลที่ว่าต้องจอดรอเพื่อทำการตรวจสอบสินค้าตามพิธีการทางศุลกากรของประเทศทางผ่านจนถึงประเทศปลายทาง

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีข้อค้นพบ
ในภาพรวม ดังนี้

ข้อค้นพบ

๑) ระบบใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) มีความจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการร่วมกันในหลายๆ
หน่วยงาน ประกอบกับปัจจุบันยังไม่มีฐานข้อมูลกลางเพื่อการทำ e-Phyto ได้อย่างรวดเร็วที่เป็นปัจจุบัน ดังนั้น
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์จึงควรเป็นหน่วยงานกลางในการเป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาฐานข้อมูลกลาง
สำหรับ e-Phyto

๒) ภาคเอกชนที่ประกอบการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศมีความต้องการให้กระทรวงเกษตร
และสหกรณ์ส่งเสริม สนับสนุน และขยายประเภทสินค้าเกษตรสำหรับการส่งออกอื่น ๆ เพิ่มขึ้น เช่น การส่งออก
มะม่วงไปประเทศรัสเซีย แต่ยังไม่ประสบปัญหาที่ยังไม่มีเทคโนโลยีในการช่วยชะลอและรักษาผลไม่ให้
มีความเหมาะสมเมื่อถึงยังประเทศปลายทาง รวมทั้ง ภาครัฐควรมีการสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ
อย่างสม่ำเสมอ

๔.๔ ผลการลงพื้นที่เพื่อดูงาน ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลตามประเด็นการส่งเสริมและ สนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ณ จังหวัดหนองคาย

คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ลงพื้นที่
ณ จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับประเด็น
การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ของ
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

๔.๔.๑ ด้านตรวจพืชหนองคาย (กรมวิชาการเกษตร)

ด้านตรวจพืชหนองคายได้มีการลงนามตามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักโรคและ
ตรวจสอบสำหรับการส่งออกและสาธารณสุขประชาชนจีน เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๔ โดยกำหนดให้เพิ่ม
ด้านตรวจพืชหนองคายเป็นด่านทางบกตามพิธีสารฯ ลำดับที่ ๖ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่
๑๐ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นต้นมา

การปฏิบัติงานในพื้นที่ จะมีจุดตรวจปล่อย CIQ (Customs Immigration Quarantine)
จำนวน ๒ จุด ได้แก่ ลานตรวจสินค้าศุลกากรหนองคายและสถานีรถไฟหนองคาย ซึ่งในการขนส่งสินค้าเกษตร
จากไทยผ่านลาวไปจีนด้วยระบบขนส่งทางราง จะมีเส้นทางเป็น ๓ ระยะ คือ ระยะที่หนึ่ง สถานีรถไฟ
หนองคาย ถึงสถานีรถไฟท่านาแล้ง (ลาว) ระยะที่สอง สถานีรถไฟท่านาแล้ง (ลาว) ไปยังสถานีรถไฟความเร็วสูง
เวียงจันทน์ใต้ และระยะที่สาม สถานีรถไฟความเร็วสูงเวียงจันทน์ใต้ (ลาว) ถึงสถานีรถไฟโมฮาน แต่อย่างไรก็
ตาม ณ ปัจจุบันยังไม่ได้มีการขนส่งสินค้าเกษตรจากจังหวัดหนองคายผ่านรถไฟไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
เนื่องจากยังมีข้อจำกัดหลายประการ ได้แก่

๑) ต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งโดยรถบรรทุก จึงทำให้
ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังคงใช้ระบบการขนส่งโดยรถบรรทุกอยู่

๒) ตารางการเดินรถไฟมีเพียงวันจันทร์กับวันศุกร์ (จำนวน ๒ เที่ยว เวลา ๐๗.๓๐ น.
และ ๑๔.๓๐ น.) อีกทั้งมีการจำกัดน้ำหนักในการขนส่งเนื่องจากสะพานข้ามทางรถไฟสามารถรองรับน้ำหนักได้
ไม่มาก

๓) เครื่องมือ อุปกรณ์ ณ ปลายทาง CY (Container Yard) ท่านาแล้ง มีไม่เพียงพอ
 อีกทั้งยังห่างจากสถานีรถไฟความเร็วสูงจากจีนที่เวียงจันทน์ใต้ จำนวน ๒.๕๐ กิโลเมตร

๔.๔.๒ ด้านกักกันสัตว์หนองคาย (กรมปศุสัตว์)

มีบทบาทและหน้าที่ในการตรวจวิเคราะห์โรคระบาดสัตว์เบื้องต้น วิเคราะห์โรคระบาดสัตว์และเก็บตัวอย่างตรวจทางห้องปฏิบัติการ เผ่าระวังโรคระบาดสัตว์ในพื้นที่ที่รับผิดชอบ ตรวจสอบสถานที่กักสัตว์-ซากสัตว์ และลงพื้นที่ในการพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรคระบาดสัตว์และประชาสัมพันธ์ เช่น การลงพื้นที่ตรวจโรคบรูเซลโลซิส โรคคหิวแอฟริกาในสุกร โรคโลหิตจางติดเชื้อในม้า และตรวจหาสารเร่งเนื้อแดง เป็นต้น

ทั้งนี้ ปริมาณและมูลค่าของชนิดสัตว์/ซากสัตว์ ที่อนุญาตส่งออกนอกราชอาณาจักร ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จนถึงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๖ มีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลสัตว์/ซากสัตว์ ที่อนุญาตส่งออกนอกราชอาณาจักร				
ชนิดซากสัตว์	ปี พ.ศ. ๒๕๖๕		ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๑๔ มี.ค. ๖๖	
	จำนวน (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	จำนวน (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)
ซากโค	-	-	-	-
ซากสุกร	๒๕๘,๕๔๖	๑๒,๕๖๔,๕๖๕	๔๑,๑๐๐	๔,๘๐๐,๔๑๑
ซากไก่	๕,๑๐๒,๒๔๑	๑๖๖,๔๒๕,๐๓๑	๑,๙๒๐,๓๘๐	๗๓,๖๖๕,๒๓๘
ซากเป็ด	-	-	-	-
รวม	๕,๓๖๐,๗๘๗	๑๗๘,๙๘๙,๕๙๖	๑,๙๖๑,๔๘๐	๗๘,๔๖๕,๖๔๙

แต่อย่างไรก็ตาม พบว่า ในขณะนี้ยังไม่มีสินค้าปศุสัตว์ส่งออกจากด่านหนองคายไปยังปลายทาง ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน มีเพียงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่เป็นประเทศปลายทางเท่านั้น ซึ่งขณะนี้ สำนักงานปศุสัตว์จังหวัดหนองคายมีความพร้อมในการรองรับการดำเนินงานตามบทบาทภารกิจได้เพียงพอแล้ว ประการสำคัญคือประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่มีพิธีสารส่งสินค้าปศุสัตว์ระหว่างกัน ยกเว้นผลิตภัณฑ์ไก่และสิ่งที่ได้จากไก่ ที่สาธารณรัฐประชาชนจีนอนุญาตนำเข้าโดยผ่านทางเส้นทางเรือออกจากเชียงของ ส่งถึงยูนนานเพียงเส้นทางเดียว โดยต้องไม่แวะผ่านประเทศอื่น

๔.๔.๓ ด้านตรวจประมงเขต ๒ หนองคาย (กรมประมง)

ด้านตรวจประมงเขต ๒ หนองคาย มีพื้นที่ในการรับผิดชอบครอบคลุมพื้นที่ของจังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางตามแนวชายแดนประมาณ ๙๕๔ กิโลเมตร และมีด้านตรวจประมง จำนวน ๓ ด้าน ประกอบด้วย ด้านตรวจประมงนครพนม/บึงกาฬ ด้านตรวจประมงมุกดาหาร/อำนาจเจริญ และด้านตรวจประมงอุบลราชธานี

ทั้งนี้ ปริมาณและมูลค่าการส่งออกสินค้าประมง ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณของมูลค่าการส่งออกสินค้าประมง				
ชนิด/ประเภท	ปี พ.ศ. ๒๕๖๕		ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (ม.ค. - ก.พ.)	
	จำนวน (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวน (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
เพื่อการบริโภค	๒๕๓.๔๐	๓๘.๗๐	๑๓.๘๒	๒.๓๐
ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ	๘,๐๗๓.๖๘	๓๘๑.๒๙	๖๔๕.๙๗	๓๑.๓๐
ปัจจัยการผลิต (อาหารสัตว์)	๒,๑๓๔.๓๔	๔๑.๒๖	๑๓๘.๐๐	๒.๖๔
ลูกพันธุ์ (ล้านตัว)	๖๙.๒๕	๑๙.๘๙	๓.๙๕	๑.๑๓
รวม	๑๐,๕๓๐.๖๗	๔๘๑.๑๔	๘๐๑.๗๔	๓๗.๓๗

แต่อย่างไรก็ตาม พบว่า ขณะนี้ยังไม่มีสินค้าประมงส่งออกจากด่านหนองคายไปยังปลายทาง ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน มีเพียงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่เป็นประเทศปลายทางเท่านั้น

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีข้อค้นพบ ในภาพรวม ดังนี้

ข้อค้นพบ

๑) จำนวนบุคลากรในการปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานตามบทบาทภารกิจ หน้าที่

๒) เนื่องจากที่ตั้งบริเวณด่านจุดผ่านแดนมีข้อจำกัดในด้านสถานที่สำหรับการปฏิบัติงานในการ ตรวจสอบสินค้าทั้งในด้านพืช ปศุสัตว์ และประมง รวมทั้ง ประเด็นความพร้อมของเครื่องมือและอุปกรณ์ สำหรับตรวจสอบสินค้าที่ยังไม่เพียงพอสำหรับการปฏิบัติตามภารกิจ

๔.๕ บทวิเคราะห์ของการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบและ ประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์

การติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล ประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้า ทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่ คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ พบว่า การดำเนินงานในภาพรวมของ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ได้มีการเตรียมความพร้อมในการรองรับการส่งออกและสนับสนุนให้มีการ ส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน มีรายละเอียดในส่วนที่สำคัญ ดังนี้

๔.๕.๑ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ได้มีคำสั่ง ที่ ๑/๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรให้มีความ สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งกำหนดกรอบแผนงานและ โครงการบูรณาการ แนวทางการพัฒนาตัวชี้วัดเพื่อประเมินประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ การเกษตร ตลอดจนกำกับดูแล ติดตามและรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ และมีการแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อม รองรับบริการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน เพื่อทำหน้าที่จัดทำและพิจารณาแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย- ลาว-จีน และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อนำเสนอ ความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

๔.๕.๒ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรในฐานะอนุกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตร ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๓ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สาขาเกษตร เชื่อมโยงกับกรอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่ครอบคลุมโลจิสติกส์ทุกสาขาทั้งอุตสาหกรรม การค้าและการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม และการท่องเที่ยวและบริการ โดยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนระดับที่ ๒ แผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๔.๕.๓ สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติในฐานะคณะทำงานและเลขานุการ คณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ได้ดำเนินการ จัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับ การเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ซึ่งแผนปฏิบัติการดังกล่าว ได้กำหนดรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม เป็น ๓ ระยะ ได้แก่ แนวทางการพัฒนาเร่งด่วน แนวทางการพัฒนาระยะกลาง และแนวทางการพัฒนา ระยะยาว เพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน

๔.๕.๔ ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑) การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๙ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๒.๒๒%) อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔ กิจกรรม (คิดเป็น ๔๔.๔๔%) เนื่องจากส่วนใหญ่เป็น กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งปลูกสร้างอาคารสถานที่ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการและเจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงาน และยังไม่ได้นำดำเนินการ จำนวน ๓ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๓.๓๓%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรร งบประมาณ

๒) การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลัง มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๕ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕ กิจกรรม (คิดเป็น ๑๐๐%) เนื่องจากกิจกรรมส่วนใหญ่ เป็นการฝึกอบรม การสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย วิธีการปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ในระดับพื้นที่

๓) การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การเกษตรและการตรวจรับสินค้า มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๔ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการ แล้วเสร็จ จำนวน ๑ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๕%) อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๕%) และ ยังไม่ได้ดำเนินการ จำนวน ๒ กิจกรรม (คิดเป็น ๕๐%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

๔) กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติเพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออก สินค้าเกษตร ณ จุดผ่านแดน มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๘ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๗.๕๐%) และยังไม่ได้นำดำเนินการ จำนวน ๕ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๗.๕๐%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

ทั้งนี้ ในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟใน เส้นทางไทย-ลาว-จีน ภาครัฐควรที่จะต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางการเกษตร ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางบกมาเป็นทางรถไฟ รวมทั้ง สถานการณ์ดำเนินการในปัจจุบันยังไม่มี การกำหนดหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักในการกำหนดกรอบแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออกสินค้า ทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ ประกอบกับยังขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนควรมีการพิจารณาถึงข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบ รถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา/อุปสรรค ที่เกิดขึ้น

๕. ข้อค้นพบจากการตรวจสอบและประเมินผล

ข้อค้นพบ

๕.๑ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ยังไม่สะท้อนผลลัพธ์ถึงการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ได้เท่าที่ควร ประกอบกับโครงการ/กิจกรรม ที่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องส่วนมากเสนอเพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีลักษณะเป็นงานประจำ (Routine) ที่เป็นไปตามภารกิจหลักของส่วนราชการ ซึ่งอาจมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับการดำเนินงาน ตลอดจนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ยังไม่มีการจัดค่าของงบประมาณในลักษณะภาพรวมของแผนงาน

๕.๒ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่สมบูรณ์ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าความนิยมขนส่งสินค้าโดยทางรถบรรทุกเป็นหลัก ประกอบกับต้นทุนในการขนส่งไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าไม่แตกต่างกันมาก แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงกลางฤดูการที่ผลไม้มากและผู้ประกอบการต้องใช้ระยะเวลาไปถึงประเทศปลายทางให้รวดเร็วที่สุดนั้น การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกอาจไม่ตอบโจทย์มากเท่าที่ควร เนื่องจากจะติดปัญหาการใช้ระยะเวลาขนส่งที่นานกว่าปกติ ด้วยเหตุผลที่ว่า จะต้องจอดรอเพื่อทำการตรวจสอบสินค้าตามพิธีการทางศุลกากรของประเทศทางผ่านจนถึงประเทศปลายทาง

๕.๓ ยังขาดความพร้อมด้านสถานที่ในภาพรวม สำหรับการปฏิบัติงานในการตรวจสอบสินค้าทั้งในด้านพืช ปศุสัตว์ ประมงบริเวณด่านจุดผ่านแดน และยังไม่มีการบูรณาการด้านของพืช ปศุสัตว์ และประมง ในลักษณะ One Stop Service สำหรับการตรวจสอบสินค้าขาออก

๕.๔ การออกไปรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) ปัจจุบันได้นำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาปรับใช้เรียบร้อยแล้ว ทำให้ผู้ประกอบการส่งออกสามารถยื่นขอใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) ผ่านระบบได้ แต่อย่างไรก็ตามระบบดังกล่าว ยังไม่มีการเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบระหว่างประเทศ

๕.๕ ในกรณีที่ผู้ประกอบการยื่นขอใบ Form E (หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าที่ออกให้ผู้ส่งออกเพื่อใช้ในการขอรับสิทธิพิเศษตามความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Area-China) จากกรมการค้าต่างประเทศ ใช้ระยะเวลานาน เนื่องจากไม่ได้เปิดให้บริการในวันหยุดราชการ

๕.๖ ขนาดรางของทางรถไฟของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่เชื่อมต่อถึงสาธารณรัฐประชาชนจีน มีขนาดที่แตกต่างกัน ซึ่งรางรถไฟของประเทศไทยจะมีขนาด ๑ เมตร แต่รางรถไฟของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจนถึงสาธารณรัฐประชาชนจีน จะมีขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร จึงส่งผลให้การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยต้องเสียระยะเวลา และเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจากจะต้องมีการยกตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนแคร่ให้เข้ากับขนาดรางรถไฟที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๕.๗ การดำเนินงานเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ยังไม่เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน

๕.๘ มีเพียงสินค้าด้านพืชเท่านั้นที่สามารถส่งผ่านรถไฟได้ ซึ่งสินค้าด้านประมงและด้านปศุสัตว์ยังไม่ได้อยู่ในการเจรจาให้ขนส่งทางรถไฟได้ โดยสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงจะมีการกำหนดช่องทางการส่งออกที่มีเงื่อนไขที่แตกต่างกัน เช่น สินค้าไก่แช่แข็งและผลพลอยได้จากไก่ จะได้รับอนุญาตให้ผู้ส่งทางเรือในทางด่านเชียงแสนไปสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยไม่แวะพัก ณ ประเทศใด

๖. สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยภายนอกที่เป็นข้อจำกัดในการดำเนินงานตามภารกิจกระทรวงต่อเป้าประสงค์ของประเด็นการตรวจสอบ (สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยภายนอกที่กระทรวงไม่สามารถควบคุมได้ เช่น กลไกการทำงานที่ไม่บูรณาการ ปัญหาข้อกฎหมายของกระทรวงอื่นที่มีผลต่อการดำเนินงาน ปัจจัยการตลาด ปัจจัยเงินทุน หรือปัจจัยภายนอกอื่น ๆ เป็นต้น)

การขับเคลื่อนในประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ยังไม่มีการกำหนดหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักในการกำหนดกรอบแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ ซึ่งในส่วนของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีเพียงแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ที่ผ่านการจัดทำและพิจารณาจากคณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน เท่านั้น ซึ่งยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานภายนอกอื่น ๆ รวมทั้ง รัฐบาลยังไม่มีนโยบายหรือมาตรการที่ชัดเจนในการส่งเสริม สนับสนุน จูงใจให้ภาคเอกชนผู้ประกอบการขนส่งปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าโดยทางรถบรรทุกมาเป็นในรูปแบบทางรถไฟ ตลอดจนขนาดรางรถไฟของประเทศไทย กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจนถึงสาธารณรัฐประชาชนจีนมีขนาดที่แตกต่างกัน จึงส่งผลให้การขนส่งผลิตผลทางการเกษตรเสียระยะเวลาและเพิ่มต้นทุนให้กับภาคเอกชน และผู้ประกอบการขนส่ง

๗. ข้อเสนอแนะ

๗.๑ ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย (ประเด็นที่เห็นควรเสนอรัฐมนตรี/คณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการเพื่อแก้ไขข้อจำกัดในการปฏิบัติราชการตามภารกิจกระทรวง เช่น การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ การออกแนวทางปฏิบัติ การปรับรูปแบบการทำงานของภาครัฐ เป็นต้น)

รัฐบาลควรมีมาตรการเพื่อช่วยในการส่งเสริมและสนับสนุนให้กับภาคเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางการเกษตรปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งโดยทางรถไฟ แต่อย่างไรก็ตามสถานการณ์ดำเนินการในปัจจุบันยังไม่มีกำหนดหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักในการกำหนดกรอบแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ ทำให้ยังขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน ควรพิจารณาถึงข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนด้วยเพื่อแก้ไขปัญหา/อุปสรรค เช่น ประเด็นความแตกต่างเรื่องขนาดรางรถไฟของประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยต้องเสียระยะเวลา และเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจากจะต้องมีการยกตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนแคร้ให้เข้ากับขนาดรางรถไฟของประเทศปลายทาง

๗.๒ ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ (ประเด็นที่ส่วนราชการในสังกัดควรดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น)

ควรมีการกำหนดผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในระดับรองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นผู้กำกับดูแล และสั่งการเกี่ยวกับการขับเคลื่อนงานที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน เพื่อให้เกิดการร่วมบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ยังมีอุปสรรค/ปัญหา ได้แก่ การสั่งการข้ามส่วนราชการ (เช่น คณะทำงานไม่สามารถกลั่นกรองแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่ส่วนราชการเสนอบรรจุในแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๖) และการรายงานผลข้อมูลการดำเนินงาน เป็นต้น

๘. สรุปประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากการตรวจสอบและประเมินผล

การส่งเสริม สนับสนุน ให้มีการขนส่งสินค้าเกษตรโดยทางรถไฟ จะช่วยในการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ประกอบการมากขึ้น โดยจะส่งผลให้สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะนำมาสู่การเพิ่มของมูลค่าการส่งออกในระดับประเทศ รวมถึง ลดผลกระทบจากมลภาวะที่เกิดขึ้นจากการพึ่งพาการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง ส่งผลให้ระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ อีกด้วย

เอกสารภาคผนวกประกอบ
รายงานการตรวจสอบและประเมินผลภาคราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

เอกสารภาคผนวกประกอบรายงานการตรวจสอบและประเมินผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๑. การประเมินความเสี่ยง (Risk Management) (อธิบายถึงผลกระทบและความเสี่ยงที่ค้นพบจากการตรวจสอบในมิติของการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) โดยให้ระบุสาเหตุ ข้อจำกัด และแนวทางในการดำเนินงาน ดังนี้)

การประเมินความเสี่ยงตามประเด็นการตรวจสอบย่อย การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ จำนวน ๒ ส่วนราชการ ได้แก่ สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ และสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ซึ่งตามแนวทางการตรวจสอบและประเมินผลภาครัฐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้กำหนดให้ดำเนินการวิเคราะห์เพื่อการประเมินความเสี่ยง และกำหนดเกณฑ์ระดับค่าคะแนนความคิดเห็นต่อโอกาสเกิดความเสี่ยง และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด โดยให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการตรวจสอบและประเมินผลดำเนินการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง จำนวน ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ด้านการดำเนินงาน/ปฏิบัติการ (Operational Risk) ด้านการบริหารจัดการงบประมาณ (Financial Risk) และด้านกฎหมายกฎเกณฑ์ต่าง ๆ (Compliance Risk) จากนั้นได้นำมาวิเคราะห์ และสรุปผลการประเมินความเสี่ยงแต่ละด้าน ดังนี้

๑.๑ ด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) หมายถึง ความเสี่ยงจากการกำหนดนโยบาย การบริหารจัดการ และการสื่อสารนโยบายภายในที่นำไปสู่การปฏิบัติ

กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ผลการประเมิน

- | | | | | | |
|----------------------------------|---|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| - ระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยง | <input checked="" type="checkbox"/> น้อยมาก | <input type="checkbox"/> น้อย | <input type="checkbox"/> ปานกลาง | <input type="checkbox"/> สูง | <input type="checkbox"/> สูงมาก |
| - ระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด | <input checked="" type="checkbox"/> น้อยมาก | <input type="checkbox"/> น้อย | <input type="checkbox"/> ปานกลาง | <input type="checkbox"/> สูง | <input type="checkbox"/> สูงมาก |

ผลประเมินความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ มีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงอยู่ในระดับ **น้อยมาก** และระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ **น้อยมาก** เนื่องจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน มีดังนี้

๑) มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๓ ที่มีความครอบคลุมโลจิสติกส์ทุกสาขาทั้งอุตสาหกรรม การค้าและการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม และการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๒) มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน โดยได้กำหนดรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ ได้แก่ แนวทางการพัฒนาเร่งด่วน แนวทางการพัฒนาระยะกลาง และแนวทางการพัฒนาระยะยาว

โดยมีแนวทางในการเตรียมความพร้อม จำนวน ๔ แนวทางประกอบด้วย (๑) การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (๒) การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลัง (๓) การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรและการตรวจรับสินค้า และ (๔) กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติเพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตร ณ จุดผ่านแดน

๓) มีการสื่อสารและแจ้งเวียนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ให้ทุกส่วนราชการในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ทราบ

จึงสรุปได้ว่ามีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงด้านกลยุทธ์อยู่ในระดับ **น้อยมาก** และระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ **น้อยมาก**

๑.๒ ด้านการดำเนินงาน/ปฏิบัติการ (Operational Risk) หมายถึง ความเสี่ยงจากขั้นตอนการปฏิบัติงาน การบริหารจัดการและการสื่อสารแนวทางการปฏิบัติงานต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ผลการประเมิน

- | | | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---|---------------------------------|
| - ระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยง | <input type="checkbox"/> น้อยมาก | <input type="checkbox"/> น้อย | <input type="checkbox"/> ปานกลาง | <input checked="" type="checkbox"/> สูง | <input type="checkbox"/> สูงมาก |
| - ระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด | <input type="checkbox"/> น้อยมาก | <input type="checkbox"/> น้อย | <input type="checkbox"/> ปานกลาง | <input checked="" type="checkbox"/> สูง | <input type="checkbox"/> สูงมาก |

ผลการประเมินความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน/ปฏิบัติการ มีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงอยู่ในระดับ **สูง** และระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ **สูง** โดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีการดำเนินการ มีดังนี้

๑) การเตรียมความพร้อมการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ได้มีการกำหนดกลไกที่ใช้ในการขับเคลื่อน จำนวน ๒ คณะ ประกอบด้วย คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร และคณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน

๒) กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้มุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน โดยเริ่มต้นตั้งแต่การทบทวนสถานการณ์และผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร การประเมินแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ไทยต้องเผชิญในระยะ ๕ ปีข้างหน้า (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร รวมทั้ง ได้มีการจัดประชุมและการสัมมนา เพื่อระดมความคิดเห็น/แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร สถาบันเกษตรกร และเกษตรกร

๓) มีกระบวนการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และรายงานความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานต่อคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร และคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ตามกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศและภาคการเกษตร

แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นความเสี่ยงที่เป็นอุปสรรค/ปัญหา ที่มีต่อการดำเนินการในการเตรียมความพร้อมการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ดังนี้

๑) การเชื่อมโยงข้อมูลของระบบใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) ที่ได้เชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) ของกรมศุลกากร ซึ่งสามารถใช้ได้เฉพาะกลุ่มประเทศอาเซียนเท่านั้น แต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกลุ่มนอกประเทศอาเซียนได้

๒) การขาดความชัดเจนเรื่องของนโยบายการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟที่ยังไม่มีการกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนในระดับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ชัดเจน มีเพียงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ เพียงเท่านั้น

รวมทั้ง การขาดการบูรณาการการดำเนินงานและความชัดเจนในการขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ซึ่งเห็นได้จากกิจกรรมที่หน่วยงานได้เสนอเพื่อบรรจุไว้ในแผนส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นงานประจำ (Routine work) ซึ่งมีแนวโน้มที่จะไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับการดำเนินงาน ซึ่งจะส่งผลให้การเตรียมความพร้อมในการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟไม่เป็นไปตามเป้าหมายในระดับประเทศได้ จึงสรุปได้ว่ามีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน/ปฏิบัติการอยู่ในระดับ **สูง** และระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ **สูง**

๑.๓ ด้านการบริหารจัดการงบประมาณ (Financial Risk) หมายถึง ความเสี่ยงจากการบริหารจัดการงบประมาณต่อการดำเนินการตามประเด็นที่ตรวจสอบ

กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ผลการประเมิน

- ระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยง น้อยมาก น้อย ปานกลาง สูง สูงมาก
- ระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด น้อยมาก น้อย ปานกลาง สูง สูงมาก

ผลการประเมินความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการงบประมาณ มีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงอยู่ในระดับ **สูง** และระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ **สูง** โดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีการบริหารงบประมาณที่เหมาะสม และสามารถเบิก - จ่ายงบประมาณเป็นไปตามวัตถุประสงค์และกำหนดเวลา รวมทั้ง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้มีการติดตามและรายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณ และปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดเพื่อให้ผู้บริหารรับทราบอย่างต่อเนื่อง

แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นความเสี่ยงที่เป็นอุปสรรค/ปัญหา ที่มีต่อการดำเนินการในการเตรียมความพร้อมการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ดังนี้

๑. แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่อยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นงานประจำ (Routine work) ซึ่งมีแนวโน้มที่จะไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับการดำเนินงานค่อนข้างสูง ประกอบกับเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้มุ่งเน้นในการเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟ

๒. การขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่อยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ส่วนใหญ่เป็นการใช้งบดำเนินงานและงบลงทุนสำหรับการดำเนินงานภายใต้ของหน่วยงานเอง ซึ่งยังขาดการบูรณาการภาพรวมและขาดหน่วยงานหลักในการเป็นผู้รับผิดชอบเป็นผู้จัดทำคำของบประมาณในภาพรวมของแผนงาน

จึงสรุปได้ว่ามีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการงบประมาณ อยู่ในระดับ **สูง** และระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ **สูง**

๑.๔ ด้านกฎหมาย กฎเกณฑ์ต่าง ๆ (Compliance Risk) หมายถึง ความเสี่ยง/ข้อจำกัดของการดำเนินงานตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานตามประเด็นการตรวจสอบและประเมินผล

กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ผลการประเมิน

- ระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยง น้อยมาก น้อย ปานกลาง สูง สูงมาก
- ระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด น้อยมาก น้อย ปานกลาง สูง สูงมาก

ผลประเมินความเสี่ยงด้านกฎหมาย กฎเกณฑ์ต่าง ๆ มีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงอยู่ในระดับ สูง และระดับของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ สูง พบว่า ยังมีประเด็นความเสี่ยงที่เป็นอุปสรรค/ปัญหา ที่อาจเป็นอุปสรรค/ปัญหา ต่อการดำเนินการในการเตรียมความพร้อมการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ดังนี้

๑. หลักเกณฑ์และเงื่อนไขทางพิธีสารสำหรับการส่งออกสินค้าทางการเกษตรจากประเทศไทย ผ่าน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มีความยุ่งยากและซับซ้อน และใช้ระยะเวลา ดำเนินการนานพอสมควร

๒. หลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการรับรองมาตรฐานการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (Good Agricultural Practices: GAP) ยังเป็นข้อจำกัดสำหรับเกษตรกรรายย่อยที่ต้องการเข้าสู่กระบวนการรับรองมาตรฐาน เนื่องจากต้องใช้ต้นทุนสำหรับการดำเนินการที่ค่อนข้างสูง แต่อย่างไรก็ตาม การรับรองมาตรฐาน GAP เป็นสิ่งที่มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นเครื่องหมายสำหรับการรับรองสินค้าเพื่อส่งออกนอกประเทศ

๓. สำนักงานศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (GACC) ประจำด่านรถไฟโมฮานรองรับการ ขนส่งสินค้าเกษตรเฉพาะสินค้าจากกรมวิชาการเกษตรเท่านั้น เนื่องจากปัจจุบันยังไม่ได้พัฒนาโครงสร้าง สำหรับการรองรับการตรวจสินค้าประมงและสินค้าปศุสัตว์

จึงสรุปได้ว่ามีระดับของโอกาสเกิดความเสี่ยงด้านกฎหมาย กฎเกณฑ์ต่าง ๆ อยู่ในระดับ สูง และระดับของ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดอยู่ในระดับ สูง

๒. การประเมินผลสัมฤทธิ์ตามหลัก Good Governance

(อธิบายถึงการปฏิบัติงานตามประเด็นที่ตรวจสอบ โดยอธิบายให้เห็นถึงผลสัมฤทธิ์ในการส่งมอบงานบริการ ปัญหาอุปสรรค และการปรับวิธีการทำงานของกระทรวงตามหลัก Good Governance โดยให้ระบุสาเหตุ ข้อจำกัด และแนวทางในการดำเนินงาน)

๒.๑ ประสิทธิภาพและประสิทธิผล (ประสิทธิภาพ : ผลผลิต/ผลงานที่ได้ตรงตามที่กำหนดในแง่ของ งบประมาณและเวลา เมื่อเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดหรือผลลัพธ์จากปีงบประมาณที่ผ่านมาหรือไม่ อย่างไร) (ประสิทธิผล : ผลผลิต/ผลงานบรรลุวัตถุประสงค์ มีมาตรฐาน และตรงตามความคาดหวังของผู้รับบริการ/ ผู้ใช้บริการ)

ภาพรวมของการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการ ส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประเด็น การตรวจสอบหลัก ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ พบว่า

๑) มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เป็นแผนระดับที่ ๓ ที่มีความครอบคลุมโลจิสติกส์ทุกสาขาทั้งอุตสาหกรรม การค้าและการลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคม และการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาค การเกษตร มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ แผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๒) มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียม ความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน โดยได้กำหนดรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/ กิจกรรม เป็น ๓ ระยะ ได้แก่ แนวทางการพัฒนาเร่งด่วน แนวทางการพัฒนาระยะกลาง และแนวทางการพัฒนา ระยะยาว โดยได้กำหนดแนวทางในการเตรียมความพร้อมออกเป็น ๔ แนวทางหลัก ประกอบด้วย (๑) การเตรียม ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (๒) การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลัง (๓) การพัฒนา และเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรและการตรวจรับสินค้า และ (๔) กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติเพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตร ณ จุดผ่านแดน

๓) ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายไทย-ลาว-จีน ใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ มีรายละเอียดดังนี้

๓.๑) การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๙ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๒.๒๒%) อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔ กิจกรรม (คิดเป็น ๔๔.๔๔%) เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งปลูกสร้างอาคารสถานที่ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และยังไม่ได้ดำเนินการ จำนวน ๓ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๓.๓๓%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

๓.๒) การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลัง มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๕ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๕ กิจกรรม (คิดเป็น ๑๐๐%) เนื่องจากกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการฝึกอบรม การสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย วิธีการปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในระดับพื้นที่

๓.๓) การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร และการตรวจรับสินค้า มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๔ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๕%) อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ กิจกรรม (คิดเป็น ๒๕%) และยังไม่ได้ดำเนินการ จำนวน ๒ กิจกรรม (คิดเป็น ๕๐%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

๓.๔) กฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติเพื่อรองรับการให้บริการนำเข้า-ส่งออก สินค้าเกษตร ณ จุดผ่านแดน มีแผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น จำนวน ๘ กิจกรรม โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ กิจกรรม (คิดเป็น ๓๗.๕๐%) และยังไม่ได้ดำเนินการ จำนวน ๕ กิจกรรม (คิดเป็น ๖๒.๕๐%) เนื่องจากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ

๒.๒ โปรงใส (กระบวนการทำงานมีการเปิดเผย ตรวจสอบได้ และสามารถชี้แจงได้ เมื่อมีข้อสงสัย และผู้รับบริการสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารได้อย่างทั่วถึง และข้อมูลมีความถูกต้องหรือไม่ อย่างไร)

ภาพรวมของการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประเด็นการตรวจสอบหลัก ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ พบว่ากระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้มีกลไกการขับเคลื่อนเกี่ยวกับประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน คือ มีคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร และคณะทำงานจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเส้นทางรถไฟสายไทย-ลาว-จีน สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และได้มีการสื่อสารแจ้งเวียนแผนดังกล่าวให้ทุกส่วนราชการได้รับทราบ รวมทั้ง มีการประชุมเพื่อติดตามผลความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่กำหนดไว้ ตลอดจน มีการเปิดเผยทางช่องทางเว็บไซต์ของหน่วยงานเพื่อสำหรับให้ประชาชนได้รับทราบและสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและผลการดำเนินงาน

ทั้งนี้ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้รับการประเมินผลคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐประเด็นของกระบวนการทำงานที่มีความโปร่งใส (Integrity and Transparency Assessment: ITA) จากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) โดยการประเมิน ITA จะเก็บข้อมูลจาก ๓ ส่วน จำนวน ๑๐ ตัวชี้วัด มีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ ๑ เก็บข้อมูลจากบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐ (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) โดยเปิดโอกาสให้บุคลากรภาครัฐทุกระดับที่ปฏิบัติงานมาไม่น้อยกว่า ๑ ปี ได้มีโอกาสสะท้อนและแสดงความคิดเห็นต่อคุณธรรมและความโปร่งใสของหน่วยงานตนเอง

ส่วนที่ ๒ เก็บข้อมูลจากผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐ (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) โดยเปิดโอกาสให้ผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้มีโอกาสสะท้อนและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ

ส่วนที่ ๓ การเปิดเผยข้อมูลทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) เป็นการตรวจสอบระดับการเปิดเผยข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่เผยแพร่ไว้หน้าเว็บไซต์หลักของหน่วยงาน

โดยผลการประเมิน ITA ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	หน่วยงาน	คะแนนเฉลี่ยปี ๒๕๖๖	ระดับ	คะแนนเฉลี่ยปี ๒๕๖๕	ระดับ	ร้อยละการเปลี่ยนแปลงคะแนน ITA ของปี ๒๕๖๖ เทียบกับปี ๒๕๖๕
๑	กรมส่งเสริมสหกรณ์	๙๖.๖๑	ผ่านดี	๙๓.๙๐	A	+๒.๗๑
๒	กรมตรวจบัญชีสหกรณ์	๙๔.๔๒	ผ่าน	๙๓.๓๘	A	+๑.๐๔
๓	กรมพัฒนาที่ดิน	๙๔.๓๖	ผ่าน	๙๖.๘๑	AA	-๒.๔๕
๔	กรมปศุสัตว์	๙๓.๕๐	ผ่าน	๙๓.๐๓	A	+๐.๔๗
๕	สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	๙๒.๓๔	ผ่านดี	๙๒.๒๓	A	+๐.๑๑
๖	สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ	๙๒.๐๔	ผ่าน	๘๖.๑๗	A	+๕.๘๗
๗	กรมส่งเสริมการเกษตร	๙๑.๕๗	ผ่าน	๘๙.๑๕	A	+๒.๔๒
๘	กรมประมง	๙๑.๓๘	ผ่าน	๙๑.๗๔	A	-๐.๓๖
๙	กรมฝนหลวงและการบินเกษตร	๙๐.๓๘	ผ่าน	๗๖.๕๖	B	+๑๓.๘๒
๑๐	สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม	๙๐.๓๒	ผ่าน	๘๖.๖๕	A	+๓.๖๗
๑๑	กรมหม่อนไหม	๘๙.๕๓	ผ่าน	๘๗.๔๓	A	+๒.๑๐
๑๒	กรมชลประทาน	๘๙.๕๐	ผ่าน	๙๒.๐๕	A	-๒.๕๕
๑๓	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร	๘๗.๖๓	ผ่าน	๘๕.๙๒	A	+๑.๗๑
๑๔	กรมการข้าว	๘๖.๕๘	ผ่าน	๙๔.๓๔	A	-๗.๗๖
๑๕	กรมวิชาการเกษตร	๘๓.๑๐	ผ่าน	๙๐.๑๕	A	-๗.๐๕

หมายเหตุ ๑. เกณฑ์ระดับผลการประเมินสำหรับ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕

- ระดับ AA = คะแนนเฉลี่ย ๙๕- ๑๐๐
- ระดับ A = คะแนนเฉลี่ย ๘๕- ๙๔.๙๙
- ระดับ B = คะแนนเฉลี่ย ๗๕- ๘๔.๙๙
- ระดับ C = คะแนนเฉลี่ย ๖๕- ๗๔.๙๙
- ระดับ D = คะแนนเฉลี่ย ๕๕- ๖๔.๙๙
- ระดับ E = คะแนนเฉลี่ย ๕๐- ๕๔.๙๙
- ระดับ F = คะแนนเฉลี่ย ๐ - ๔๙.๙๙

๒. เกณฑ์ระดับผลการประเมินสำหรับ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

- ระดับผ่านดีเยี่ยม = ๙๕.๐๐ - ๑๐๐ (IT, EIT ส่วนที่ ๑, EIT ส่วนที่ ๒, และ OIT มีผลคะแนนทุกเครื่องมือ ๙๕ คะแนนขึ้นไป)
- ระดับผ่านดี = ๘๕.๐๐ ขึ้นไป (IT, EIT ส่วนที่ ๑, EIT ส่วนที่ ๒, และ OIT มีผลคะแนนทุกเครื่องมือ ๘๕ คะแนนขึ้นไป)
- ระดับผ่าน = ๘๕.๐๐ ขึ้นไป (IT, EIT ส่วนที่ ๑, EIT ส่วนที่ ๒, และ OIT เครื่องมือใดเครื่องมือหนึ่ง มีผลคะแนนทุกเครื่องมือต่ำกว่า ๘๕ คะแนน)
- ระดับต้องปรับปรุง = ๗๐.๐๐ - ๘๔.๙๙
- ระดับต้องปรับปรุงโดยด่วน = ๐ - ๖๙.๙๙

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ กรมส่งเสริมสหกรณ์เป็นหน่วยงานที่มีคะแนนเฉลี่ยจากการประเมินสูงสุดที่ ๙๖.๖๑ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ร้อยละ ๒.๗๑ รองลงมาเป็นกรมตรวจบัญชีสหกรณ์มีคะแนนเฉลี่ย ๙๔.๔๒ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ร้อยละ ๑.๐๔ รองลงมาเป็นกรมพัฒนาที่ดินมีคะแนนเฉลี่ย ๙๔.๓๖ ลดลงจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ร้อยละ ๒.๔๕ โดยมี กรมปศุสัตว์ สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ กรมส่งเสริมการเกษตร กรมประมง กรมฝนหลวงและการบินเกษตร สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม กรมหม่อนไหมกรมชลประทาน สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กรมการข้าว และกรมวิชาการเกษตร มีคะแนนเฉลี่ยลดหลั่นลงมาตามลำดับ

๒.๓ การมีส่วนร่วม (มีการเปิดโอกาส/ช่องทางให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้เข้าร่วมในการรับรู้ ทำความเข้าใจ มีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ และกระบวนการแก้ไข ปัญหา/ประเด็นที่สำคัญที่เกี่ยวข้องหรือไม่)

ภาพรวมของการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประเด็นการตรวจสอบหลัก ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ พบว่ากระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้มุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วม ได้แก่ ๑) การประชุมคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ๒) การประชุมร่วมกับภาคีที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขับเคลื่อน (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฯ และ ๓) การสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร สถาบันเกษตรกร เกษตรกร และหน่วยงานระดับภูมิภาค เพื่อนำความคิดเห็นที่ได้จากการประชุมและสัมมนา มาปรับปรุง (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฯ ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ และนำเสนอปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์พิจารณาให้ความเห็นชอบ รวมทั้ง สื่อสาร เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน ได้รับทราบและนำไปใช้ประโยชน์ผ่านช่องทางต่าง ๆ


๒.๔ ความคุ้มค่า (มีกระบวนการทบทวน หรือติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานในประเด็นการตรวจสอบหรือไม่ ทั้งในส่วนของกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย วิธีการปฏิบัติ งบประมาณที่ใช้ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง)


ภาพรวมของการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประเด็นการตรวจสอบหลัก ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ พบว่าสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฯ เป็นรายไตรมาส และรายงานความก้าวหน้าต่อที่ประชุมอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร รวมทั้ง เสนอรายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรในภาพรวมต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

ดังนั้น เมื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ตามหลัก Good Governance ของประเด็นการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบรถไฟในเส้นทางไทย-ลาว-จีน เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประเด็นการตรวจสอบหลัก ตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ภายใต้หัวข้อประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความโปร่งใส การมีส่วนร่วม และความคุ้มค่า พบว่า ในภาพรวมของผลสัมฤทธิ์เป็นไปตามองค์ประกอบของหลัก Good Governance ทุกประการ

การลงนามรับรองรายงาน

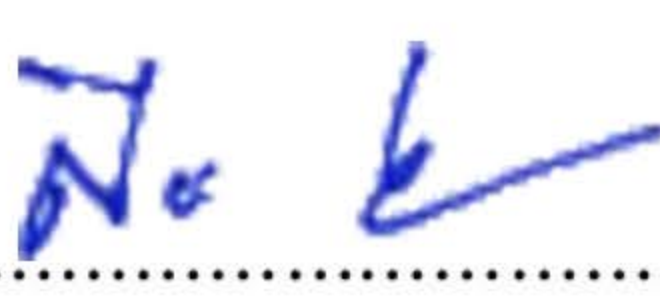
ลงชื่อ..........ประธานกรรมการ
(นายชลิต ดำรงค์กิติ)


ลงชื่อ..........กรรมการ
(นางนอมล พนาวงศ์)


ลงชื่อ..........กรรมการ
(นายอนันต์ ลีลา)

ลงชื่อ..........กรรมการ
(นางสาวจิรทรัพย์ ปลอดกระโทก)

ลงชื่อ..........กรรมการ
(นายคมสัน จำรูญพงษ์)

ลงชื่อ..........กรรมการและเลขานุการ
(นางละออ ชันธรักษ์)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ลงชื่อ..........กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
(นางสาวอัจฉริยา จันทรวงศ์)
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบบริหาร
สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ลงชื่อ..........กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
(นายโอภาส เทียงงามดี)
ผู้อำนวยการสำนักบริหารกองทุนเพื่อช่วยเหลือเกษตรกรและรับเรื่องร้องเรียน
รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักตรวจราชการ
สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

**คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผล
ประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
เลขที่ ๓ ถนนราชดำเนินนอก แขวงบ้านพานถม
เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ๑๐๒๐๐
โทร ๐-๒๒๘๒-๒๓๓๖**