

ความที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๗๖๕๔

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

เลขที่รับ ๖๘๘
วันที่ ๑๐ ส.ค. ๒๕๕๒

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๕ มีนาคม ๒๕๕๒

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๐๘๗๐ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่ง
สินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบแล้วเมื่อวันที่ ๓
มีนาคม ๒๕๕๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง
ตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุชาติ วิชาสวัสดิ์)

ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘ - ๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๒๒๔๙

www.cabinet.thaigov.go.th

Nm52-3-5/แววมุกดา

งานเลขานุการ ทบ.ชา.วิทย์

เลขที่รับ ๔๙๙

รับวันที่ ๙ มี.ค. ๕๔

เวลา

สนง. คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ

รับที่ ๒๓๒๐

วันที่ ๕ ส.ค. ๒๕๕๒

เวลา ๑๕.๓๐

งานเลขานุการ สสช.

รับที่ ๐๗๗๗

วันที่ ๖ ส.ค. ๒๕๕๒

งานประสานและส่งเสริมการบริหาร / สสช.

รับที่ ๑๙๖

วันที่ ๕ ส.ค. ๒๕๕๒

เวลา ๑๖.๓๐ น.

ราชชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร
จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม



ความที่ตค

สำเนา บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2282-9160

ที่ นร 1115/ 0810 วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ 2552

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ครั้งที่ 1/2552

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ตามที่ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เวลา 10.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม สีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการขอสรุปผลการประชุมคณะกรรมการ กบส. ประกอบด้วย สาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ กบส. ดังนี้

1. แนวทางการทำงานของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอแนวทางการทำงานของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) สรุปได้ดังนี้

1.1 สาระสำคัญ

1.1.1 คณะกรรมการ กบส. จะมีการประชุมตามที่นายกรัฐมนตรีเห็นสมควร โดยจะประชุมในวันพุธ ระหว่างเวลา 9.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยหน่วยงานที่จะเสนอวาระให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณา ต้องจัดส่งเอกสารให้ฝ่ายเลขานุการภายในวันศุกร์ เวลา 16.00 น. เพื่อให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอนายกรัฐมนตรีอนุมัติบรรจุในวาระการประชุม

1.1.2 คณะกรรมการ กบส. จะพิจารณาในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ และแนวทางการส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
- (2) กรอบแผนการลงทุนพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
- (3) แนวทางการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ

- (4) สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามนโยบายและยุทธศาสตร์ รวมทั้งติดตามประเมินผลตามแผนการดำเนินงาน/แผนการลงทุนการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

- 1.1.3 ในการพิจารณาการะที่เกี่ยวกับการอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบของคณะกรรมการ กบส. ที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เห็นชอบ หรือรับทราบแล้ว แต่กรณี ให้ถือปฏิบัติว่า กระทรวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องนั้น ๆ ได้ให้ความเห็นในที่ประชุมคณะกรรมการ กบส. แล้ว โดยไม่ต้องเวียนขอความเห็นจากรัฐมนตรีเจ้ากระทรวง และหัวหน้าส่วนราชการที่เป็นกรรมการในคณะกรรมการ กบส. อีก

1.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 1.2.1 โครงสร้างการทำงานของคณะกรรมการ กบส. ควรพิจารณารูปแบบที่สามารถทำให้การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมีความต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนรัฐบาล และควรมีการจัดตั้งสำนักงานเพื่อทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการ กบส. เป็นการเฉพาะ โดยมีบุคลากรที่ปฏิบัติงานเต็มเวลา และงบประมาณสนับสนุน
- 1.2.2 เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงควรพิจารณากำหนดหน่วยงานหลักรับผิดชอบในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ให้ชัดเจน ตามข้อเสนอภาคเอกชน
- 1.2.3 เนื่องจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมีความเกี่ยวข้องกับภาคการผลิต โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม คณะกรรมการ กบส. จึงควรมีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย

1.3 มติคณะกรรมการ กบส.

- 1.3.1 เห็นชอบแนวทางการทำงานของคณะกรรมการ กบส. ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และให้เพิ่มเติมปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นกรรมการในคณะกรรมการ กบส. ด้วย
- 1.3.2 มอบหมายฝ่ายเลขานุการพิจารณาโครงสร้างการทำงานที่จะทำให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความต่อเนื่อง โดยมีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักในประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อให้การทำงานมีความต่อเนื่อง

2. แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สรุปได้ดังนี้

2.1 สาระสำคัญ

2.1.1 ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- (1) ดัชนีด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ในปี 2550 ของธนาคารโลก ซึ่งประเมินใน 7 ด้าน ได้แก่ (1) พืชการศุลกากร (2) โครงสร้างพื้นฐาน (3) การขนส่งระหว่างประเทศ (4) สมรรถนะด้าน

โลจิสติกส์ (5) การติดตามสินค้า (6) ต้นทุนโลจิสติกส์ภายในประเทศ และ (7) ความตรงต่อเวลา ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 31 จาก 150 ประเทศ โดยประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซียอยู่ในอันดับที่ 1 และ 27 ตามลำดับ

- (2) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 1.6 ล้านล้านบาทในปี 2550 (ร้อยละ 18.9 ต่อ GDP) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศพัฒนาแล้ว (ร้อยละ 9-11 ต่อ GDP) โดยโครงสร้างต้นทุน ประกอบด้วย (1) ต้นทุนค่าขนส่ง เท่ากับ 8.7 ของ GDP (2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง เท่ากับ 8.5 ของ GDP และ (3) ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เท่ากับ 1.7 ของ GDP โดยต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังขยายตัวสูงกว่าการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนบริหารจัดการ

2.1.2 ความก้าวหน้าของการดำเนินงาน

- (1) คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554 ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (5) การพัฒนากำลังคน ข้อมูลและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
- (2) ความก้าวหน้าของการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ตัวอย่างที่สำคัญได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรมได้สร้างความตระหนักและองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ภายในองค์กรตลอดห่วงโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมและเกษตร และสร้างต้นแบบที่ดีเพื่อลดต้นทุนการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง กระทรวงคมนาคมเพิ่มขบวนรถไฟขนส่งสินค้าเส้นทางท่าพระ-ท่าเรือแหลมฉบัง และกุดจิก-ท่าเรือแหลมฉบัง จากเดิม 10 และ 15 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน และอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง กระทรวงการคลังลดเวลาการให้บริการส่งออกจากเดิม 24 วันในปี 2549 เหลือ 14 วันในปี 2552 ซึ่งดีกว่าประเทศมาเลเซีย (18 วัน) แต่เป็นรองประเทศสิงคโปร์ (5 วัน) และกระทรวงแรงงานและภาคเอกชน ได้พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในช่วงปี 2550-2551 ประมาณ 20,000 คน

2.1.3 แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

- (1) แก้ไขปัญหาระยะสั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเตรียมมาตรการรองรับผู้ประกอบการธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก เช่น การช่วยเหลือทางการเงิน เพื่อคงสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจ การรักษาสถานภาพการจ้างงาน และการจัดฝึกอบรมเพื่อชะลอการเลิกจ้าง เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการอื่น

- (2) เร่งรัดโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติแล้วและอยู่ระหว่างดำเนินการ เช่น การก่อสร้างทางคู่เส้นทางสายตะวันออก ช่วง ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง การจัดหาหัวรถจักร 7 คัน และแคร่บรรทุกสินค้า 308 คัน การก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 การจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) เป็นต้น
- (3) เร่งรัดโครงการลงทุนใหม่ที่อยู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554 โดยเฉพาะการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่นและการบูรณะ/บำรุงรักษาเส้นทางเดินรถไฟ การก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้า ก่อสร้าง การพัฒนาท่าเทียบเรือเฉพาะสำหรับการขนส่งชายฝั่ง การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางศักยภาพ และการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค และการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งระบบการขนส่งประเภทพิเศษ เช่น การขนส่งทางท่อ และการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบอันตราย เป็นต้น
- (4) ปรับปรุงด้านการบริหารจัดการ กฎ ระเบียบ บุคลากรและระบบ ข้อมูลโลจิสติกส์ ได้แก่ ผลักดันการปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ การขนส่งสินค้าข้ามแดน และการให้บริการคลังสินค้าเขตปลอดอากร ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จัดทำมาตรฐานข้อมูลสำหรับการนำเข้า – ส่งออก ยกกระดับมาตรฐานฝีมือแรงงานของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน และพัฒนาตัวชี้วัดด้าน โลจิสติกส์ในทุกกลุ่มอุตสาหกรรม

2.1.4 ประเมินการกรอบวงเงินลงทุนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เบื้องต้นใน ระยะ 5 ปี (2552-2556) จำนวน 676,065 ล้านบาท ซึ่งในส่วนของลงทุนด้าน โครงสร้างพื้นฐานขนส่งและโลจิสติกส์จะเป็นส่วนหนึ่งของกรอบแผนฟื้นฟู เศรษฐกิจระยะปานกลาง ทั้งนี้ ควรพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ลงทุนให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ และเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศ และมีหลักเกณฑ์การพิจารณา ดังนี้

- (1) เป็นโครงการที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และสนับสนุนการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- (2) เป็นโครงการที่มีความพร้อมและความสามารถในการดำเนินการได้ทันที
- (3) เป็นโครงการที่ก่อให้เกิดการจ้างงานและการใช้วัตถุดิบ วัสดุอุปกรณ์ภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ในระยะต่อไปมีประสิทธิภาพและสามารถบรรลุตามเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ ในการลดต้นทุน โลจิสติกส์และเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอย่างแท้จริง จำเป็นต้องตรวจสอบความครบถ้วนของแผนงาน/โครงการที่ควรดำเนินการในระยะต่อไป และการปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

2.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.2.1 ปัจจุบัน ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลัง ควรพิจารณาเปรียบเทียบกับต้นทุนของต่างประเทศด้วย ทั้งนี้ ต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลังของประเทศไทยยังคงอยู่ในระดับสูง เนื่องจากข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและความสามารถในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการ จึงควรพิจารณานำหลักการบริหารแบบ Just-in-Time มาใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอาจพิจารณาการจัดทำโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการบริหารจัดการสินค้าคงคลังในราคาถูกให้แก่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กต่อไป
- 2.2.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 2550 นั้น อาจมีความจำเป็นต้องปรับปรุงให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันมากขึ้น กำหนดให้มีเจ้าภาพในแต่ละยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน และพิจารณาว่าเรื่องใดภาครัฐหรือภาคเอกชนควรมีบทบาทนำ เช่น ภาครัฐอาจมีบทบาทนำในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ภาคเอกชนอาจมีบทบาทนำในเรื่องการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ เป็นต้น
- 2.2.3 ควรกำหนดตัวชี้วัดเพื่อการประเมินผลการพัฒนาให้ชัดเจน โดยอาจกำหนดเป็นตัวชี้วัดในระยะยาว และตัวชี้วัดความก้าวหน้าในแต่ละช่วงเวลา เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาและพัฒนาประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้ตรงประเด็นมากขึ้น
- 2.2.4 การจัดเตรียมโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ควรพิจารณาความสอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์
- 2.2.5 ควรบูรณาการแผนงานโครงการภายใต้กรอบการลงทุน ให้มีความเหมาะสมกับการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งหากมีการกำหนดหน่วยงานหลักในแต่ละยุทธศาสตร์แล้ว จะสามารถพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินได้ชัดเจนมากขึ้น โดยอาจนำหลักเกณฑ์ PPPs มาพิจารณาด้วย เพื่อลดภาระงบประมาณภาครัฐ
- 2.2.6 กระทรวงแรงงานได้ดำเนินการพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง และกระทรวงคมนาคมได้ติดตามความก้าวหน้าการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ ทั้งในเรื่องการเบิกจ่าย และความก้าวหน้าของงานที่แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด โดยกระทรวงแรงงานและกระทรวงคมนาคมจะนำรายงานความก้าวหน้าให้คณะกรรมการ กบส. ทราบต่อไป

2.3 มติคณะกรรมการ กบส.

- 2.3.1 รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา โดยควรกำหนดดัชนีชี้วัดความก้าวหน้าในแต่ละด้านให้มีความชัดเจนมากขึ้น
- 2.3.2 รับทราบประมาณการกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงระหว่างปี 2552 – 2556 จำนวน 676,065 ล้านบาท และมอบ

หมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
พิจารณาความครบถ้วนของแผนงานและโครงการที่ควรดำเนินการในระยะต่อไป
ให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลก

2.3.3 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามข้อ 2.1.3 และมอบ
หมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อยางานความก้าว
หน้าของโครงการลงทุนต่างๆ ให้คณะกรรมการ กบส. ต่อไป

2.3.4 มอบหมายฝ่ายเลขานุการพิจารณาปรับปรุงยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ให้
สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณา
รวมทั้งกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักหรือคณะทำงานตามความจำเป็น เพื่อ
รับผิดชอบการพัฒนาและติดตามประเมินผลของแต่ละยุทธศาสตร์ และนำเสนอ
นายกรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

3. สรุปผลการหารือรายละเอียดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและ อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง (กระทรวงอุตสาหกรรม)

กระทรวงอุตสาหกรรม ได้เสนอเรื่องสรุปผลการหารือรายละเอียดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรม
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง สรุปได้ดังนี้

3.1 สารสำคัญ

3.1.1 การพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องของ
กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27
พฤษภาคม 2551 ที่มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
(รฟม.) กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงคมนาคม ศึกษาความเป็นไปได้ใน
การพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศ

3.1.2 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สถาบันไฟฟ้าและ
อิเล็กทรอนิกส์ และกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
ได้ประชุมหารือในรายละเอียดของแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่ง
มวลชนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2552 โดยมี
ข้อสรุปดังนี้

(1) รัฐบาลควรเร่งผลักดันนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าให้เกิดขึ้น
อย่างเป็นรูปธรรม โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
พิจารณาสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนเป็นพิเศษสำหรับโรงงาน
ประกอบหรือโรงงานประกอบที่มีโรงงานซ่อมบำรุงรวมอยู่ด้วย รวมทั้ง
ควรจัดตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อดูแลในเรื่อง
นี้เป็นการเฉพาะ

(2) ให้นำเสนอโครงการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ต่อคณะกรรมการ กบส. พิจารณาจัดสรร
งบประมาณเพื่อดำเนินการให้ทันในปีนี้ด้วย

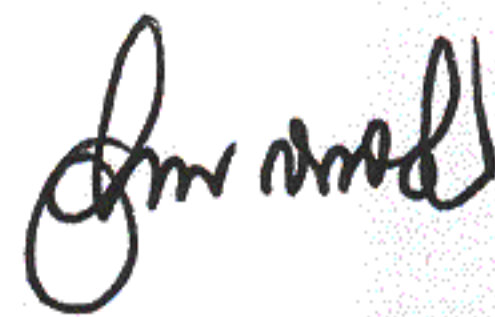
3.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 3.2.1 การพัฒนาโรงงานผลิตถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศเป็นเรื่องที่เป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านเทคโนโลยี การจ้างงาน และการสร้างมูลค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจ ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมสามารถพิจารณาเรื่องสิทธิประโยชน์ที่จะสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในธุรกิจนี้ได้ทันที อย่างไรก็ตาม กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงคมนาคม ควรร่วมกันศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียด โดยเฉพาะในเรื่องปริมาณความต้องการการใช้รถไฟฟ้าของประเทศ และขนาดที่เหมาะสมของการผลิตและประกอบรถไฟฟ้า เป็นต้น
- 3.2.2 อาจพิจารณากำหนดเรื่องสัดส่วนการใช้วัสดุและอุปกรณ์ภายในประเทศ เพื่อเป็นปัจจัยในการกำหนดให้เอกชนผลิตรถไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศมากขึ้น

3.3 มติคณะกรรมการ กบส.

มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงคมนาคมร่วมกันศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ทั้งในด้านความต้องการและขนาดการลงทุนที่เหมาะสมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบผลการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2552 ต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ