

รายงานการประชุม
คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.)
ครั้งที่ 3/2556
วันอังคารที่ 26 มีนาคม 2556
ณ ห้องประชุมชั้น 3 ตึกแดง 1 (สำนักงาน กปร.เก่า) ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | |
|---|---------------------|
| 1. นายวีรพงษ์ รามางกูร | ประธานกรรมการ |
| 2. นายพันศักดิ์ วิญญรัตน์ | กรรมการ |
| 3. นายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ | กรรมการ |
| 4. นายศุภวุฒิ สายเชื้อ | กรรมการ |
| 5. นายประสิทธิ์ ชัยวิรัตน์ | กรรมการ |
| รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง | |
| แทน เลขาธิการนายกรัฐมนตรี | |
| 6. นายอำพน กิตติอำพน | กรรมการ |
| เลขาธิการคณะรัฐมนตรี | |
| 7. นายพยุหศักดิ์ ชาดิสุทธิผล | กรรมการ |
| ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | |
| 8. นายฉัตรชัย บุญรัตน์ | กรรมการ |
| รองประธานกรรมการหอการค้าไทย | |
| แทน ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | |
| 9. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต | กรรมการ |
| ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ บมจ. ธนาคารกรุงเทพ | |
| แทน ประธานสมาคมธนาคารไทย | |
| 10. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ | กรรมการและเลขานุการ |
| เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | |

ที่ปรึกษาผู้เข้าประชุม

- | | |
|--------------------------------|----------------|
| 11. นายเสรี จินตนาเสรี | ที่ปรึกษา กยอ. |
| 12. นายนิพัทธ์ พุกกะณะสุต | ที่ปรึกษา กยอ. |
| 13. นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช | ที่ปรึกษา กยอ. |

กรรมการลาประชุม

- | | |
|--|-----------|
| 1. นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง | ติดราชการ |
| รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | |
| 2. นายกิจจา ผลภาษี | ติดภารกิจ |
| 3. นายวิษณุ เครืองาม | ติดภารกิจ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

ภาครัฐ

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| 1. นายปวิณ ชำนิประศาสน์ | รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ |
|-------------------------|-----------------------------------|

- | | | |
|----|--------------------------|----------------------|
| 2. | นายชูเกียรติ ทรัพย์ไพศาล | อนุกรรมการ ยอยอ. |
| 3. | นายฉะวาท สุวรรณเรือง | อนุกรรมการ ยอยอ. |
| 4. | นายพงศ์ศักดิ์ อรุณวิจิตร | อนุกรรมการ ยอยอ. |
| 5. | นายธงวัฏ จิตรภักษ์ | เลขานุการประธาน กยอ. |

ภาคเอกชน

- | | | |
|----|-----------------------------|--|
| 6. | นายศุภรัตน์ ศิริสุวรรณางกูร | รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
| 7. | นายชินนทร เทพนภา | SVP บริหาร Portfolio บริหารสินเชื่อ บมจ. ธนาคารกรุงเทพ |

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

- | | | |
|-----------|----------------------------|-----------------------------------|
| 8. | นายปรเมธี วิมลศิริ | รองเลขาธิการ สศช. |
| 9. | นายธามินทร์ ณะเอม | รองเลขาธิการ สศช. |
| 10. | นางสาวสมศรี เหลืองมณีรัตน์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ |
| 11. – 38. | เจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชน | |

ជួបជុំ

วาระเรื่องโครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรม

- | | | |
|----|---------------------------|--|
| 1. | นายวิฑูรย์ สิมะโชติกส์ | ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม |
| 2. | นายพิชัย ตั้งชนะชัยอนันต์ | รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม |
| 3. | นายปฐวิมา จีระแพทย์ | ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ |
| 4. | นางจรีรัตน์ สุวรรณวิทยา | รองผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ |
| 5. | นางทัศนาศรี พิริยพลสิทธิ์ | รองผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ |

วาระเรื่องความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1. นายจักรรัฐ เลิศโอภาส รองผู้อำนวยการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

เริ่มประชุมเวลา 13.30 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

- ໄມ້ -

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 2/2556

1. ฝ่ายเลขานุการได้แจ้งเวียนรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 2/2556 วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556 ให้ กยอ. พิจารณารับรองรายงานการประชุม เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2556 โดยขอให้แจ้งผลการพิจารณารายงานการประชุม ภายในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2556 ซึ่ง กยอ. ได้รับรองรายงานการประชุม โดยไม่มีการแก้ไข
2. **มติ กยอ.**
รับรองรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 2/2556 วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 3.1 โครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วน ของกระทรวงอุตสาหกรรม

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอรายละเอียดโครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วน ของกระทรวงอุตสาหกรรมให้ กยอ. พิจารณา สรุปได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

- 1.1.1 วันที่ 3 ตุลาคม 2555 กยอ. ในคราวประชุมครั้งที่ 9/2555 ได้มีมติเห็นชอบใน หลักการข้อเสนอการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยยานยนต์และชิ้นส่วนตามที่สภา อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและสถาบันยานยนต์เสนอ โดยมอบหมายให้กระทรวง อุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการทบทวนในรายละเอียด ความเหมาะสม และความ คุ่มค่าของโครงการ รวมทั้งรูปแบบการลงทุน การบริหารจัดการ และที่ตั้งโครงการที่ เหมาะสม เพื่อนำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาให้ความเห็นชอบ และ ลงนามในหนังสือถึงประธาน กยอ. เพื่อนำเสนอ กยอ. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป
- 1.1.2 วันที่ 29 พฤศจิกายน 2555 กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอของบประมาณ จาก กยอ. โดยแบ่งการดำเนินการเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 (พ.ศ. 2556-2557) การ จัดตั้งศูนย์ทดสอบและติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ เพื่อรองรับข้อกำหนดมาตรฐาน และคุณภาพอาเซียน (ASEAN Consultative Committee for Standards and Quality, ACCSQ) ต้องการที่ดินขนาด 200 ไร่ ในพื้นที่คลัสเตอร์อุตสาหกรรม ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์บริเวณจังหวัดระยอง ฉะเชิงเทรา และชลบุรี งบประมาณ 3,283.90 ล้านบาท และส่วนที่ 2 (พ.ศ. 2557-2559) ก่อสร้างสนาม ทดสอบเพื่อการวิจัยและพัฒนายานยนต์ มีความต้องการที่ดินขนาด 800 ไร่ งบประมาณ 4,887.00 ล้านบาท รวมงบประมาณที่ขอรับการสนับสนุนจาก กยอ. ทั้งสิ้น จำนวน 8,170.90 ล้านบาท
- 1.1.3 วันที่ 4 ธันวาคม 2555 สศช. ส่งหนังสือชี้แจงและขอรายละเอียดข้อมูลเพื่อใช้ ประกอบข้อเสนอโครงการฯ เพิ่มเติม จากกระทรวงอุตสาหกรรม เนื่องจาก รายละเอียดตามข้อเสนอของกระทรวงอุตสาหกรรม ไม่มีการระบุถึงหลักเกณฑ์และ รายละเอียดที่ตั้งโครงการที่ชัดเจน มีเพียงการมอบหมายให้การนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย (กนอ.) ดำเนินการจัดหาพื้นที่ในการดำเนินโครงการเท่านั้น
- 1.1.4 วันที่ 20 ธันวาคม 2555 สศช. เดินทางเข้าร่วมประชุมหารือในรายละเอียด โครงการฯ ร่วมกับสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และสถาบันยานยนต์ ณ สถาบันยานยนต์ จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่ง สศช. ได้หารือถึงข้อจำกัดด้านข้อมูล ตามรายงานการศึกษาโครงการฯ ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2555 โดยเฉพาะ รายละเอียดด้านสถานที่ตั้งและสมมติฐานการประมาณการต้นทุนของโครงการ
- 1.1.5 วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2556 กระทรวงอุตสาหกรรมส่งข้อมูลโครงการฯ เพิ่มเติมให้ ประธาน กยอ. โดยปรับปรุงงบประมาณที่ขอรับการสนับสนุนจาก กยอ. คงเหลือ ทั้งสิ้น จำนวน 8,050.90 ล้านบาท พร้อมทั้งระบุถึงที่ตั้งโครงการที่เหมาะสมในนิคม

อุตสาหกรรม 3 แห่ง ได้แก่ (1) อมตะซิตี้ อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี และอำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง (2) เขตเวียจิต อำเภอลำยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา และ (3) เขมราช โครงการ 2 อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ส่วนพื้นที่สำหรับโครงการฯ ส่วนที่ 2 สนามทดสอบเพื่อการวิจัยและพัฒนายานยนต์ยังขาดความชัดเจน ทั้งนี้ ประธาน กยอ. มอบหมายให้ สศช. พิจารณาโครงการดังกล่าว

- 1.1.6 วันที่ 18-19 กุมภาพันธ์ 2556 สศช. ไปศึกษาพื้นที่ดำเนินโครงการฯ ที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ คือ (1) นิคมอุตสาหกรรมเขตเวียจิต อำเภอลำยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา (2) นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี และ (3) นิคมอุตสาหกรรมเขมราช (โครงการ 2) อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี รวมทั้งพื้นที่ภาครัฐที่มีศักยภาพในการดำเนินโครงการฯ อาทิ ที่ราชพัสดุ อ.บ้านค่าย จ.ระยอง
- 1.1.7 วันที่ 7 มีนาคม 2556 สศช. จัดประชุมร่วมกับตัวแทนจากกรมธนารักษ์ กรมราชทัณฑ์ และผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง เพื่อหารือเกี่ยวกับพื้นที่ดำเนินโครงการฯ
- 1.1.8 วันที่ 21 มีนาคม 2556 กระทรวงอุตสาหกรรมส่งข้อมูลการสำรวจพื้นที่จัดตั้งศูนย์ทดสอบวิจัยและพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2556 ให้ประธาน กยอ. และประธาน กยอ. มอบหมายให้ สศช. พิจารณารายละเอียดโครงการดังกล่าว

1.2 สารสำคัญของโครงการ

1.2.1 หลักการและเหตุผล

- 1) อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศ มีการผลิตและจำหน่ายทั้งในประเทศและส่งออกต่างประเทศในปริมาณที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการขยายตัวต้องพัฒนาปัจจัยการผลิตและปัจจัยสนับสนุนต่างๆ
- 2) ศูนย์ทดสอบยานยนต์เป็นโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งด้านการทดสอบให้ผลิตภัณฑ์เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทดเทียมมาตรฐานนานาชาติ ตลอดจนการสร้างองค์ความรู้และต่อยอดการวิจัยและการพัฒนาผลิตภัณฑ์

1.2.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้มีศูนย์ทดสอบยานยนต์ที่สามารถทดสอบและรับรองผลตามมาตรฐานของประเทศ และมาตรฐานสากลเมื่อมีการเปิดประชาคมอาเซียน
- 2) เพื่อเป็นแหล่งพัฒนาการดำเนินงานวิจัยและพัฒนาเชิงอุตสาหกรรมร่วมกับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม และสนับสนุนการกำหนดมาตรฐานยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศ
- 3) เพื่อเป็นแหล่งถ่ายทอดเทคโนโลยียานยนต์สู่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยโดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- 4) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมและภาคการศึกษาด้านวิศวกรรมยานยนต์

1.2.3 เป้าหมาย

- 1) จัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วน จำนวน 1 แห่ง
- 2) จัดตั้งสนามทดสอบเพื่อการทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์ จำนวน 1 แห่ง

1.2.4 พื้นที่ดำเนินโครงการ

- 1) การก่อสร้างศูนย์ทดสอบฯ บนพื้นที่ 200 ไร่ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประสานกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ในการพิจารณาจัดหาพื้นที่ตั้งศูนย์ทดสอบฯ ได้แก่ (1) นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ อำเภอลำลูกเกด จังหวัดฉะเชิงเทรา มีพื้นที่ประมาณ 250 ไร่ (2) นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 252 ไร่ และ (3) นิคมอุตสาหกรรมเหมราช (โครงการ 2) อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 273 ไร่
- 2) การก่อสร้างสนามทดสอบฯ ต้องมีขนาดพื้นที่ไม่น้อยกว่า 800 ไร่ มีแนวทางในการดำเนินการเช่นเดียวกับการก่อสร้างศูนย์ทดสอบฯ คือ การเปิดประมูลเป็นการทั่วไป เพื่อให้ภาคเอกชนที่มีพื้นที่ที่เหมาะสมเสนอมาเพื่อพิจารณา หรืออาจจัดตั้งที่นิคมอุตสาหกรรมแห่งใดแห่งหนึ่ง

1.2.5 วงเงินงบประมาณลงทุน ประมาณ 8,050.90 ล้านบาท แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

- (1) ศูนย์ทดสอบฯ วงเงิน 3,163.90 ล้านบาท และ (2) สนามทดสอบฯ วงเงิน 4,887.00 ล้านบาท

1.2.6 รูปแบบการลงทุน

- 1) รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม คือ รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในโครงการนี้ ร้อยละ 100 เนื่องจากเป็นโครงการพื้นฐานที่จำเป็น และจากการสำรวจพบว่าภาคเอกชนยังมีความสนใจน้อยที่จะร่วมลงทุน โดยมีบางส่วนยินดีบริจาคเงินสนับสนุนจำนวนหนึ่ง
- 2) การดำเนินการด้านงบประมาณ ให้จัดทำเป็นงบประมาณอุดหนุนรวมทั้งสิ้น 8,050.90 ล้านบาท ผ่านมาทางกระทรวงอุตสาหกรรม และให้สถาบันยานยนต์เป็นผู้ดำเนินการ เนื่องจากสถานภาพของสถาบันยานยนต์เป็นองค์กรอิสระภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรม

1.2.7 รูปแบบการบริหารจัดการ ให้สถาบันยานยนต์ซึ่งเป็นหน่วยงานในเครือข่ายของรัฐเข้ามาดำเนินการบริหารจัดการเนื่องจากมีศักยภาพและประสบการณ์ในการบริหารจัดการศูนย์ทดสอบที่มีความพร้อมมากที่สุดและสามารถดำเนินการได้ทันที

1.2.8 ระยะเวลาการดำเนินการ ประกอบด้วย (1) ศูนย์ทดสอบฯ ระยะเวลา 3 ปี และ (2) สนามทดสอบฯ ระยะเวลา 4 ปี

1.2.9 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตยานยนต์ที่มีมาตรฐานในระดับสากลเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกทั่วโลก
- 2) ลดภาระต้นทุนการทดสอบของผู้ประกอบการซึ่งส่วนใหญ่ไม่สามารถลงทุนในเครื่องมือทดสอบได้เอง จำเป็นต้องใช้บริการจากศูนย์ทดสอบกลางของต่างประเทศ ทำให้ต้นทุนในการขนส่งและการดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์เป็นเงินจำนวนมาก
- 3) เพิ่มขีดความสามารถด้านการวิจัยและพัฒนาเป็นกิจกรรมหลักที่จะต่อยอดการพัฒนาให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศมีขีดความสามารถในการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ในระดับสูงขึ้น ช่วยลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- 4) เสริมสร้างความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้อัตราความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์มีแนวโน้มลดลง
- 5) สร้างบรรยากาศการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเพิ่มการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
- 6) สนับสนุนการยกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยานยนต์ในประเทศ ให้มีความเหมาะสมกับภาวะแวดล้อมในประเทศ และทิศทางเทคโนโลยีของโลก

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

2.1 ความสำคัญของโครงการ:

- 2.1.1 ในภาพรวมของประเทศ การส่งเสริมกิจกรรมในการพัฒนาข้อกำหนดทางเทคนิคด้านความปลอดภัยของรถ (Vehicle safety regulation) จะพัฒนามาตรฐานยานยนต์ให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานข้อกำหนดทางเทคนิคของคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรปของสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UN/ECE) อันจะช่วยสนับสนุนให้การควบคุมกำกับมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถโดยภาครัฐผ่านระบบการรับรองแบบรถ (Vehicle type approval system) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบสมรรถนะทางกายภาพของรถมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- 2.1.2 นอกจากนี้ จากสถานการณ์ปัจจุบัน ผู้ประกอบการจากญี่ปุ่นกำลังขยายการลงทุนในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยซึ่งมีผู้เกี่ยวข้อง ประมาณ 1.2 ล้านคน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันน้อยมีความเสียเปรียบด้านต้นทุน และด้านการยอมรับในตราสินค้าและมาตรฐานของตลาดโลก ทั้งนี้ ด้านมาตรฐานสากลของผลิตภัณฑ์ในกลุ่มวิศวกรรมกลไกและขนาดย่อมของไทยต้องผ่านการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยุโรป (E-Mark) แม้บางรายจะมีศักยภาพในการจัดสร้างห้องทดสอบเองแต่ต้องจ้างผู้เชี่ยวชาญจากประเทศในสหภาพยุโรปมาร่วมประเมินด้วยทุกครั้ง ขณะที่ผู้ประกอบการที่ขาดศักยภาพต้องเสียค่าใช้จ่ายในการส่ง

ผลิตภัณฑ์ไปทดสอบต่างประเทศ อย่างน้อยปีละ 300 ล้านบาท หรือประมาณ 100,000 บาทต่อครั้ง โดยขึ้นส่วนที่เป็นอะไหล่และประดับยนต์ อาจมีค่าใช้จ่ายอีกประมาณปีละ 100-200 ล้านบาท ซึ่งนอกจากเป็นต้นทุนที่สูงสำหรับผู้ประกอบการรายย่อยแล้ว ในกรณีที่ไม่ผ่านการทดสอบ ผู้ประกอบการไทยจะไม่ทราบสาเหตุที่แท้จริงที่ทำให้ไม่ผ่านการประเมิน จึงทำให้ไม่สามารถพัฒนามาตรฐานและลดต้นทุนผลิตภัณฑ์เพื่อรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันได้

- 2.1.3 ดังนั้น การดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วนจึงมีส่วนสำคัญในการปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งมุ่งเน้นการใช้ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี อันจะช่วยเพิ่มมูลค่าและยกระดับสินค้าให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

2.2 **ข้อจำกัดด้านแหล่งเงินทุน:** กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณได้ให้ความเห็นว่าเป็นโครงการฯ มีวงเงินลงทุนที่ค่อนข้างสูง ขณะที่กรอบการใช้จ่ายเงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 มีวงเงินตามแผนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ จำนวน 10,000 ล้านบาท ทั้งนี้ หาก กยอ. จัดสรรเงินกู้ฯ ให้โครงการดังกล่าวทั้งหมด วงเงินภายใต้กรอบการใช้จ่ายเงินกู้ฯ อาจมีไม่เพียงพอสำหรับการจัดสรรให้โครงการอื่นที่มีความจำเป็น นอกจากนี้กรอบการใช้จ่ายเงินกู้ฯ กำหนดให้กระทำได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินวันที่ 30 มิถุนายน 2556 แต่โครงการดังกล่าวมีระยะเวลาการดำเนินการตั้งแต่ปี 2556 – 2559 กยอ. จึงควรจัดสรรวงเงินเท่าที่จำเป็นและให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการตามระยะเวลาที่เหมาะสมก่อน รวมทั้งเห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเร่งรัดการดำเนินโครงการเพื่อไม่ให้เป็นการระดมทุนในการกู้เงินในอนาคต

2.3 **แนวทางการพิจารณาแหล่งเงินลงทุนของโครงการฯ:** อาจพิจารณาได้ 2 ทางเลือก ได้แก่

- 1) **ทางเลือกที่ 1 การใช้งบประมาณลงทุนของกระทรวงอุตสาหกรรมตามแผนปฏิบัติการสำหรับยุทธศาสตร์ประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2556-2561 จำนวน 3,283.90 ล้านบาท** สำหรับโครงการในส่วนที่ 2 การสร้างสนามทดสอบเพื่อวิจัยและพัฒนายานยนต์เนื่องจากโครงการยังขาดรายละเอียดประกอบการพิจารณาในสาระสำคัญ ได้แก่ รายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะของครุภัณฑ์ แบบรูปรายการ และประมาณราคากลางค่าก่อสร้าง ตลอดจนรายละเอียดสถานที่ตั้ง จึงควรมีการทบทวนรายละเอียดของโครงการภายหลังการประเมินผลโครงการส่วนที่ 1
- 2) **ทางเลือกที่ 2 การใช้งบประมาณลงทุนจากภาคเอกชนโดยการจัดตั้งเป็นกองทุนยานยนต์เพื่อการตรวจสอบมาตรฐานและส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม** โดยเรียกเก็บเงินสำหรับการตรวจสอบมาตรฐาน การอนุรักษ์พลังงาน สิ่งแวดล้อม และการกำจัดซากยานยนต์ในลักษณะ Surcharge จากระยะที่ผลิตหรือจำหน่ายในประเทศไทยโดยอาศัยกฎระเบียบของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ กฎและระเบียบของกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งจะทำให้ลดภาระด้านงบประมาณภาครัฐ ขณะที่ ในอนาคต รัฐบาลอาจจำเป็นต้องพิจารณาใช้เงินกองทุนดังกล่าวเพื่อจัดตั้งหน่วยงานดูแลการกำจัดซากยานยนต์เพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมจากซากยานยนต์ และชิ้นส่วนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่เป็นระบบ

2.4 การบริหารจัดการโครงการ:

- 1) การดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 นั้น แม้จะสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากสถาบันยานยนต์มีบุคลากรที่มีความประสบการณ์และชำนาญ ทำให้มีความพร้อมในการบริหารจัดการศูนย์ทดสอบ อย่างไรก็ดี แนวทางดังกล่าวจะมีความพร้อมและประเด็นความเสี่ยง ได้แก่ (1) รัฐบาลมีภาระในเงินลงทุนอย่างน้อย 8,050 ล้านบาท (2) ขาดความคล่องตัวในการบริหารจัดการผ่านกลไกระบบราชการ ทั้งนี้ หากมีการขยายการลงทุนจากการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีหรือการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ ในอนาคต รัฐบาลอาจต้องมีการตั้งงบประมาณอุดหนุนอย่างต่อเนื่องผ่านหน่วยงานในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม และ (3) สถาบันยานยนต์อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของหัวหน้าส่วนราชการจึงอาจมีความเสี่ยงด้านการดำเนินงานอย่างเป็นอิสระ โดยเฉพาะด้านการทดสอบมาตรฐานทางวิศวกรรมเพื่อการทดสอบมาตรฐานยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
- 2) ทั้งนี้ ประธาน กยอ. ได้ให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าจำนวนเงินลงทุนที่สูงสำหรับโครงการที่ดีนั้น อาจไม่ใช่ประเด็นที่สำคัญ หากแต่การขอใช้แหล่งเงินจากงบประมาณภาครัฐจะทำให้กลไกการบริหารจัดการของหน่วยงานนั้นต้องยึดติดกับระบบราชการไปตลอด ดังนั้น การบริหารจัดการควรเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารมากที่สุด ซึ่งจะทำให้การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพในการตอบสนองต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโดยรวม และสามารถสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมในระยะยาว

3. มติ กยอ.

- 3.1 เห็นชอบแนวทางการดำเนินการและข้อจำกัดในด้านรูปแบบการบริหารจัดการและแหล่งเงินทุนของโครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ตามที่ กยอ. เห็น ความเห็น และขอให้ใช้เป็นกรอบในการปรับปรุงข้อเสนอโครงการฯ ของกระทรวงอุตสาหกรรมให้มีความเหมาะสมและชัดเจนมากขึ้น
- 3.2 มอบหมายฝ่ายเลขานุการ กยอ. หรือหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุปใน 2 ประเด็น ได้แก่ (1) ความเป็นไปได้ในการใช้งบประมาณลงทุนจากภาคเอกชนโดยการจัดทำข้อเสนอแนวทางการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนที่เหมาะสมจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประกอบสำเร็จที่นำเข้าและผลิตในประเทศ และ (2) การจัดตั้งหน่วยงานอิสระที่ไม่หวังผลกำไรเพื่อการทดสอบมาตรฐาน ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมในรูปแบบที่เหมาะสม และนำผลการพิจารณาเสนอ กยอ. ภายใน 1 เดือน ทั้งนี้ ให้พิจารณาด้วยว่าตามแนวทางที่กล่าวข้างต้น ควรมีการเสนอขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐเพิ่มเติมเป็นประการใด และภายในระยะเวลาใดจึงจะเหมาะสมด้วย

ระเบียบวาระที่ 3.2 ยุทธศาสตร์และการบริหารจัดการน้ำ ลุ่มน้ำภาคตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ

1. ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และการบริหารทรัพยากรน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (อยอ.) ได้นำเสนอยุทธศาสตร์ฯ พร้อมข้อเสนอแผนงาน โครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการเร่งด่วนให้ กยอ. พิจารณา สรุปได้ ดังนี้

1.1 สารสำคัญของยุทธศาสตร์และการบริหารจัดการน้ำ กลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด

ภาคตะวันออกเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีศักยภาพสูงในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในมิติด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเชื่อมโยงการค้าชายแดนกับตลาดในระดับภูมิภาคและตลาดโลก การกำหนดทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกในอนาคตให้สอดคล้องกับปัญหาของพื้นที่ ซึ่งสามารถจำแนกออกได้เป็น 5 กลุ่มพื้นที่ ดังนี้

1.1.1 **พื้นที่กลุ่มที่ 1** พื้นที่ฝั่งขวาของแม่น้ำบางปะกงถึงคันกันน้ำพระราชดำริ (จนสุดเขตสมุทรปราการ) ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของกรุงเทพฯ จังหวัดฉะเชิงเทรา และสมุทรปราการ พื้นที่ประสบกับปัญหาน้ำท่วมซึ่งเป็นบริเวณกว้าง โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ และมีปัญหาขาดแคลนน้ำเพื่ออุปโภคบริโภค และคุณภาพน้ำเสื่อมโทรม

1.1.2 **พื้นที่กลุ่มที่ 2** ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี นครนายก ฉะเชิงเทรา บางส่วนของจังหวัดชลบุรี และสระแก้ว ในพื้นที่อำเภอกบินทร์บุรี และอำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรี มักประสบกับปัญหาน้ำท่วม และพื้นที่โดยรวมประสบกับปัญหาขาดแคลนน้ำเพื่ออุปโภคบริโภค เพื่อการเกษตร และเพื่ออุตสาหกรรม เนื่องจากมีเปลี่ยนแปลงเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น และคุณภาพน้ำเริ่มเสื่อมโทรม

1.1.3 **พื้นที่กลุ่มที่ 3** พื้นที่กลุ่มอุตสาหกรรมชลบุรี-ระยอง ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง ประสบปัญหาด้านมลพิษจากอุตสาหกรรม และการขาดแคลนน้ำ โดยเฉพาะจังหวัดชลบุรีซึ่งมีการขยายตัวของกิจกรรมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง แต่ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา/กักเก็บน้ำไม่สามารถขยายตัวเพื่อรองรับความต้องการได้อีกต่อไป

1.1.4 **พื้นที่กลุ่มที่ 4** พื้นที่กลุ่มเกษตรราคาแพง ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ประสบปัญหาขาดแคลนน้ำเพื่อการเกษตรในฤดูแล้ง และขาดแคลนแหล่งน้ำที่สามารถสนองต่อการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง

1.1.5 **พื้นที่กลุ่มที่ 5** พื้นที่กลุ่มการค้าชายแดน ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสระแก้ว ประสบปัญหาน้ำท่วมฉับพลันสร้างความเสียหายแก่ธุรกิจการค้าชายแดนในพื้นที่

1.2 **แนวทางการแก้ไขปัญหา** จะเน้นให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วนที่มีลำดับความสำคัญสูงในพื้นที่ 5 กลุ่มภาคตะวันออก โดยมีข้อเสนอการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น การขุดลอกคลอง การพัฒนาระบบเก็บกักน้ำ การพัฒนาน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ และการนำน้ำเสีย (Grey Water) กลับมาใช้ประโยชน์ เป็นต้น โดยมีโครงการตัวอย่างที่สำคัญในระยะเร่งด่วน ได้แก่

1.2.1 **ก่อสร้างสถานีสูบน้ำชลหารพิจิตร 3 และติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาด 6 ลบ.ม/วินาที** จำนวน 10 เครื่อง วงเงินประมาณ 700 ล้านบาทสำหรับพื้นที่กลุ่มที่ 1

- 1.2.2 **ปรับปรุงและชุดลอกคลอง** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของน้ำ วงเงินประมาณ 300 ล้านบาทสำหรับพื้นที่กลุ่มที่ 2
- 1.2.3 **ศึกษาเตรียมความพร้อม**เพื่อดำเนินขุดเจาะบ่อน้ำบาดาล เพื่อสนับสนุนกิจกรรมอุปโภค บริโภค และการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ วงเงินประมาณ 110 ล้านบาทสำหรับพื้นที่กลุ่มที่ 3 และพื้นที่กลุ่มที่ 4
- 1.2.4 **จัดทำข้อกำหนดการศึกษา** เพื่อให้ได้ข้อมูลและข้อเท็จจริงของพื้นที่ลุ่มน้ำภาคตะวันออก เพื่อประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ในระยะยาว วงเงินประมาณ 80 ล้านบาท

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 พื้นที่ภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ มีแนวโน้มเติบโตและขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมสูง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความต้องการใช้น้ำเพิ่มขึ้น ดังนั้น การวางแผนพัฒนาพื้นที่จึงต้องให้ความสำคัญกับการปรับปรุง พัฒนาปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดต่อการเติบโตของพื้นที่ โดยเห็นควรให้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาภาคตะวันออก ในระยะ 5-10 ปี ข้างหน้า ซึ่งจะต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านทรัพยากรน้ำ ทั้งทางด้านอุปสงค์ อุปทาน และการกำหนดราคา แล้วนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (กก. สศช.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นและนำข้อเสนอแนะบรรจุไว้ในกระบวนการทบทวนแผนพัฒนาฉบับที่ 11 ต่อไป
- 2.2 ข้อเสนอแนวทาง ตลอดจนแผนงาน โครงการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ควรต้องสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาพื้นที่ตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก
- 2.3 การขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกมีความจำเป็นที่จะต้องมีคณะกรรมการระดับชาติ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เพื่อกำกับดูแลนโยบายและทิศทางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก ให้บรรลุเป้าประสงค์ของการพัฒนาพื้นที่ โดยอาจพิจารณาแนวทาง/รูปแบบ ของคณะกรรมการ Eastern Seaboard เพื่อเป็นตัวอย่าง
- 2.4 ในการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก ประธานกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย (กบอ.) เคยกล่าวว่าจะเพิ่ม Module สำหรับลุ่มน้ำตะวันออกเพิ่มเติม ส่วนการจัดทำ Zoning ภาคเกษตร ก็ได้มีการเสนอให้ใช้งบประมาณในดำเนินงานจากงบ 10,000 ล้านบาทของ กบอ. ด้วยเช่นกัน

3. มติ กยอ.

มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการ กยอ. ดำเนินการดังนี้

- 3.1 ประธาน ดร.ชูเกียรติ ทรัพย์ไพศาล และฝ่ายเลขานุการ กยอ. จัดทำข้อเสนอโครงการเร่งด่วนเสนอต่อคณะกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย (กบอ.) พิจารณาต่อไป
- 3.2 ประธาน กยอ. ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาภาคตะวันออก ในระยะ 5-10 ปี ข้างหน้า ซึ่งจะต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านทรัพยากรน้ำ ทั้งทางด้านอุปสงค์ อุปทาน และการ

กำหนดราคาค่าน้ำ แล้วนำเสนอ สศช. พิจารณา เพื่อบรรจุไว้ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ซึ่งจะมีกระบวนการทบทวนในช่วงครึ่งแผนฯ ต่อไป

- 3.3 ศึกษาแนวทางการจัดตั้งคณะกรรมการลุ่มน้ำภาคตะวันออก และเรียนเชิญนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ โดยอาจใช้รูปแบบคณะกรรมการ Eastern Sea Board เป็นตัวอย่าง โดยมอบหมายเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี และเลขาธิการ สศช. นำเรื่องดังกล่าวไปหารือกับนายกรัฐมนตรีต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 4.1 ความคืบหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารโครงการและการใช้จ่ายเงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 จากวงเงินที่ได้รับการจัดสรร 10,000 ล้านบาท

- ฝ่ายเลขานุการได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารโครงการและการใช้จ่ายเงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 จากวงเงินที่ได้รับการจัดสรร 10,000 ล้านบาท สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

สืบเนื่องจากการประชุมหารือระหว่างที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) กับ สศช. เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 ที่ประชุมเห็นควรให้นำเสนอรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารโครงการและการใช้จ่ายเงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 จากวงเงินที่ได้รับการจัดสรร 10,000 ล้านบาท ให้ กยอ. รับทราบ

1.2 ความคืบหน้า

ในช่วงปี 2554-2556 คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) มีหน่วยงานโดยรัฐมนตรีลงนามถึง ประธาน กยอ. เสนอแผนงาน/โครงการมาขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากเงินกู้ตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 (วงเงิน 10,000 ล้านบาท) จำนวน 10 เรื่อง โดยมีเรื่องที่ผ่านมาการพิจารณาของ กยอ. และอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 7 เรื่อง และเรื่องที่อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อบรรจุวาระ กยอ. จำนวน 3 เรื่อง ดังนี้

1.2.1 เรื่องที่ผ่านการพิจารณาของ กยอ. และอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 7 เรื่อง ประกอบด้วย

- 1) โครงการแม่บทประเทศไทย: การจัดระบบบัญชีรายการทรัพยากรพันธุกรรมที่ทรงคุณค่าการใช้ประโยชน์และการจัดทำระบบฐานข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการด้านการเก็บรักษา การปกป้องคุ้มครองและการให้บริการ (ฉบับปรับปรุง) วงเงิน 300.04 ล้านบาท ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ

- 2) การศึกษาการสร้างสรรคมูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย (Value Creation from Thailand's High Speed Train) วงเงิน 6 ล้านบาท ของ TCDC
- 3) ข้อเสนอโครงการบริหารจัดการกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมครบวงจร วงเงิน 13 ล้านบาท ของกระทรวงอุตสาหกรรม
- 4) การขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงิน 239.80 ล้านบาท ของกองทัพเรือ กระทรวงกลาโหม
- 5) ข้อเสนอโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างอนาคตประเทศต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ วงเงิน 4,900 ล้านบาท ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- 6) โครงการเร่งด่วนเพื่อการแก้ไขปัญหาและพัฒนาในพื้นที่ลุ่มน้ำตะวันออก กลุ่มที่ 1 และ 2 เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ ของคณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารทรัพยากรน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด (อยอ.)
- 7) การจัดทำรอบยุทธศาสตร์การบริหารจัดการกากของเสียและมลพิษทั้งระบบของประเทศ

1.2.2 เรื่องที่อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อบรรจุวาระ กยอ. จำนวน 3 เรื่อง ประกอบด้วย

- 1) โครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนารถยนต์และชิ้นส่วน วงเงินรวม 8,050.90 ล้านบาท ของกระทรวงอุตสาหกรรม
- 2) โครงการ/แผนงานเพื่อขอใช้จ่ายเงินกู้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 (350,000 ล้านบาท) ตามแผนงานยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ วงเงินรวม 9,446.15 ล้านบาท ของกระทรวงอุตสาหกรรม
- 3) การจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารทรัพยากรน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด โดย การดำเนินงานให้ไปขอรับการสนับสนุนจากโครงการเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ (วงเงิน 10,000 ล้านบาท)

2. มติ กยอ.

รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารโครงการและการใช้จ่ายเงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 จากวงเงินที่ได้รับการจัดสรร 10,000 ล้านบาท ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ

ระเบียบวาระที่ 4.2 ความคืบหน้าผลการประชุมระหว่างที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) กับ สศช.

1. ฝ่ายเลขานุการได้รายงานความคืบหน้าผลการประชุมระหว่างที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) กับ สศช. สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

1.1.1 **เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556** คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ครั้งที่ 2/2556 มีมติมอบหมายให้ที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) ร่วมกับ สศช. รับไปพิจารณาเรื่องที่ประธานมอบหมายเพิ่มเติม 5 เรื่อง ประกอบด้วย (1) การวางแผนการใช้ที่ดิน Zoning ภาคเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และการใช้ประโยชน์ของพื้นที่อย่างเหมาะสม รวมทั้งกลไกที่จะขับเคลื่อนในระยะยาว (2) การสร้างความมั่นคงด้านพลังงานสำหรับอนาคต (3) การส่งเสริมการท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่อง (4) การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ และ (5) การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การบริหารจัดการกากของเสียและมลพิษทั้งระบบของประเทศ

1.1.2 **เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556** ที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) ได้ประชุมหารือกับ สศช. เพื่อพิจารณาเรื่องที่ประธานมอบหมาย สรุปได้ดังนี้

- 1) **การวางแผนการใช้ที่ดิน Zoning ภาคเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และการใช้ประโยชน์ของพื้นที่อย่างเหมาะสม รวมทั้งกลไกที่จะขับเคลื่อนในระยะยาว**
 เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2556 ได้มีการประชุมหารือระหว่างประธาน กยอ. ที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) กับสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) และ สศช. เรื่อง การปรับ Paradigm ของการผลิตภาคเกษตรไทย ที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศก. รับไปพิจารณากรอบแนวทางและการขับเคลื่อนการปรับโครงสร้างสินค้าเกษตร 4 ประเภท ได้แก่ สินค้าเกษตรที่ให้โปรตีน เช่น ปลา พืชน้ำมัน เช่น ปาล์มน้ำมัน พืชพลังงาน เช่น หญ้าเนเปียร์ และสินค้าเกษตรทดแทนการนำเข้าที่ตลาดมีความต้องการสูง โดยให้เสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณ (เงินกู้ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารโครงการและการใช้จ่ายเงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 จากวงเงินที่ได้รับการจัดสรร 10,000 ล้านบาท) ให้ กยอ. พิจารณาภายใน 1 เดือน
- 2) **การสร้างความมั่นคงด้านพลังงานสำหรับอนาคต** เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2556 สศช. ได้จัดการหารือร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน โดยมีที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) เป็นประธาน โดยได้หารือประเด็นสำคัญด้านพลังงานสำหรับอนาคต และมอบหมายให้ สนพ. ร่วมกับ สศช. จัดทำกรอบแนวคิดการสร้าง ความมั่นคงด้านพลังงานสำหรับอนาคต ซึ่งจะเชื่อมโยงกับการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมในอนาคตของประเทศด้วย และให้นำเสนอกรอบแนวคิดดังกล่าวต่อ กยอ. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นก่อนที่จะศึกษาในรายละเอียดต่อไป

- 3) **การส่งเสริมการท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่องให้มีการขยายตัวที่ยั่งยืนสามารถรองรับการขยายตัวในอนาคต** เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2556 ได้มีการประชุมระหว่างประธาน กยอ. ที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) และ สศช. เพื่อหารือแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการศึกษาระดับที่เป็นปัญหาหลักต่อการเติบโตของการท่องเที่ยว อาทิ ปัญหาด้านขยะ คุณภาพบุคลากร (มัคคุเทศก์) ค่าธรรมเนียม VISA นักท่องเที่ยวจีน เป็นต้น และวิเคราะห์ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว พร้อมทั้งเสนอแนวทางใหม่ๆ ที่จะช่วยเสริมสร้างศักยภาพของประเทศและสอดคล้องกับความต้องการของตลาด อาทิ การเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีไทยเป็น Gateway ของภูมิภาค เป็นต้น ทั้งนี้ให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน เพื่อนำเสนอ กยอ. พิจารณา
- 4) **การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ** เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2556 ได้มีการประชุมหารือระหว่างประธาน กยอ. ที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) และ สศช. เรื่อง การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศช. รับไปพิจารณาศึกษาพื้นที่รองรับการลงทุน ได้แก่ (1) พื้นที่บริเวณท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันออก (2) พื้นที่บริเวณลุ่มน้ำบางปะกง และ (3) พื้นที่สนามบินอู่ตะเภา ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 6 เดือน และให้เสนอ กยอ. พิจารณา
- 5) **การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การบริหารจัดการกากของเสียและมลพิษทั้งระบบของประเทศ** ขณะนี้ สศช. อยู่ระหว่างวิเคราะห์ข้อมูลในเบื้องต้น เพื่อจะจัดเตรียมประเด็นปัญหาสำคัญในการบริหารจัดการกากของเสียและมลพิษทั้งระบบ สำหรับใช้ในการหารือร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมต่อไป

2. มติ กยอ.

รับทราบความคืบหน้าผลการประชุมระหว่างที่ปรึกษา กยอ. (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) กับ สศช. ตามมติคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ครั้งที่ 2/2556 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556 ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ

ระเบียบวาระที่ 4.3 ความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1. ฝ่ายเลขานุการได้ขอให้ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) รายงานความคืบหน้าการฟื้นฟูนิคมอุตสาหกรรม ต่อที่ประชุม กยอ. สรุปสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 **การสำรวจสถานะผู้ประกอบการในนิคม/เขต/สวนอุตสาหกรรม** ณ วันที่ 25 มีนาคม 2556 พบว่า จากจำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 839 ราย มีผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการเต็มกำลังการผลิต 544 ราย โดยมีผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการเต็มกำลังการผลิตเพิ่มขึ้น 1 ราย

เป็นโรงงานประกอบชิ้นส่วนสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน

- 1.2 ความคืบหน้าการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำของนิคมอุตสาหกรรม สำหรับนิคมอุตสาหกรรม 5 แห่ง คือ นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน เขตประกอบการอุตสาหกรรมโรจนะ เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมนวนคร และสวนอุตสาหกรรมบางกระดี งานตัวเขื่อนเสร็จเรียบร้อยเกือบหมดแล้วแต่ยังขาดรายละเอียด อาทิ service road ของนิคมอุตสาหกรรมบางปะอินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง สำหรับนิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนครอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมถาวร โดยได้ยื่นแบบให้ทาง กนอ. ช่วยตรวจสอบแล้ว คาดว่าน่าจะเสร็จประมาณเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2556

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

ความคืบหน้าการเบิกจ่ายเงินอุดหนุนจากภาครัฐ ภาคเอกชนได้สอบถามความคืบหน้าการเบิกจ่ายเงินอุดหนุนจากภาครัฐ ทาง กนอ. ได้ชี้แจงว่า เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2556 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ขอให้สำนักงานงบประมาณช่วยจัดสรรเงินให้และแจ้งไปยังสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เกี่ยวกับการกู้เงิน ขณะนี้กระทรวงอุตสาหกรรมกำลังรอการจัดสรรเงินจากสำนักงานงบประมาณเพื่อจะได้ดำเนินการต่อไป

3. มติ กยอ.

รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานเพื่อฟื้นฟูนิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม และมอบหมายให้ กนอ. รายงานความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ให้ กยอ. ทราบต่อไป

ระเบียบวาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

- ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา 16.00 น.



(นายปรเมธี วิมลศิริ)

รองเลขาธิการคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้จัดรายงานการประชุม



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม