

รายงานการประชุม
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ
บริการของประเทศ (กบส.)
ครั้งที่ 2/2554
วันจันทร์ที่ 11 เมษายน 2554 เวลา 9.00 น.
ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | |
|---|------------------|
| 1. นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ
นายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 2. นายไทรรงค์ สุวรรณศิริ
รองนายกรัฐมนตรี | รองประธานกรรมการ |
| 3. นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี | กรรมการ |
| 4. นายสรวงสรรค์ จามรจันทร์
ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ) | กรรมการ |
| 5. นายธีระ วงศ์สมุทร
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| 6. นางเมธิณี เทพมณี
ผู้ตรวจราชการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร) | กรรมการ |
| 7. นายณอคุณ สิทธิพงศ์
ปลัดกระทรวงพลังงาน
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน) | กรรมการ |
| 8. นายอลงกรณ์ พลบุตร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์) | กรรมการ |
| 9. นายประพันธ์ มนทการติวงศ์
รองอธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน) | กรรมการ |
| 10. นายสืบแสง พรหมบุญ
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงศึกษาธิการ
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ) | กรรมการ |

- | | | |
|-----|--|---------------------|
| 11. | นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงอุตสาหกรรม
(แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม) | กรรมการ |
| 12. | นายกุลิศ สมบัติศิริ
ที่ปรึกษาด้านพัฒนารัฐวิสาหกิจ
(แทนปลัดกระทรวงการคลัง) | กรรมการ |
| 13. | นายจุฬา สุขมานพ
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
(แทนปลัดกระทรวงคมนาคม) | กรรมการ |
| 14. | นางอนงค์ ไพจิตรประภาภรณ์
ผู้อำนวยการสำนักโลจิสติกส์
(แทนปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม) | กรรมการ |
| 15. | นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| 16. | นายอุณห์ศ กาญจนบุญชู
รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
(แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ) | กรรมการ |
| 17. | นายดุสิต นนทะนาคร
ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 18. | นายพยุศักดิ์ ชาติสุทธิผล
ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 19. | นายธวัชชัย ยงกิตติกุล
เลขาธิการสมาคมธนาคารไทย
(แทนประธานสมาคมธนาคารไทย) | กรรมการ |
| 20. | นายเตชะ บุญยะชัย
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
(แทนประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย) | กรรมการ |
| 21. | นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและเลขานุการ |
- กรรมการผู้ลาประชุม**
- | | | |
|----|--|---------------|
| 1. | นายสุวิทย์ คุณกิตติ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | ติตราขการอื่น |
| 2. | นายกรณ์ จาติกวณิช
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | ติตราขการอื่น |
| 3. | นายโสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | ติตราขการอื่น |

ผู้เข้าร่วมประชุม

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

- | | |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1. นางอัญชลี เทพบุตร | เลขาธิการนายกรัฐมนตรี |
| 2. นายปณิธาน วัฒนายากร | โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี |
| 3. นายธราดล เปี่ยมพงศ์สานต์ | รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง |

กระทรวงการคลัง

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. นายเจษฎา อริยธรรมาภรณ์ | ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
กรมศุลกากร |
|---------------------------|--|

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| 1. นายภูมินทร์ หะรินสุต | รองประธานกรรมการหอการค้าไทย |
|-------------------------|-----------------------------|

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- | | |
|--------------------|-------------------------------------|
| 1. นายธนิต โสรัตน์ | รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
|--------------------|-------------------------------------|

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. นายภูมิไฉ่ อุตตะนันท์ | ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน |
| 2. นายชูวิทย์ มิตรชอบ | ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน
ทางเศรษฐกิจ |
| 3. นางสาวพจณี อรรถโรจน์ภิญโญ | ผู้อำนวยการสำนักสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนา
พื้นที่ |
| 4. นายดนุชา พิชยนันท์ | ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ |
- 7-15 เจ้าหน้าที่ สศช.

ผู้ติดตามคณะกรรมการ กบส. จำนวน 17 ท่าน

เริ่มประชุมเวลา 09.00 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งที่ประชุมทราบ
ไม่มี

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ
ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2554

- ฝ่ายเลขานุการ ได้เวียนรายงานการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 ให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณารับรอง
รายงานการประชุม เมื่อครบกำหนด มีกรรมการขอแก้ไขรายงานการประชุมจำนวน 3 คน

ซึ่งฝ่ายเลขานุการได้ปรับแก้ข้อความเรียบร้อยแล้ว โดยการขอแก้ไขรายงานการประชุมของผู้แทนกระทรวงคมนาคม ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วมีข้อเสนอ ดังนี้

- (1) ขอดัดข้อความ ในระเบียบวาระที่ 4.1 หน้า 13 ข้อ 2.2 จาก “...แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ทำเรื่อน้ำลิกทวายของสหภาพพม่าเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งตะวันตก” แก้ไขเป็น “...แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ทำเรื่อน้ำลิกทวายของสหภาพพม่า” ฝ่ายเลขานุการได้พิจารณาแล้ว และขอเสนอให้คงไว้เช่นเดิมเพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่อธิบายในที่ประชุม
 - (2) ขอปรับข้อความ ในระเบียบวาระที่ 4.1 หน้า 13 ข้อ 2.2 และ ในระเบียบวาระที่ 4.1 หน้า 14 ข้อ 3.3 จาก “...สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่...” แก้ไขเป็น “...สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต...” ฝ่ายเลขานุการได้พิจารณาแล้ว และขอเสนอปรับข้อความเป็น “...สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่...”
2. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2554 รับทราบและเห็นชอบผลการประชุมและเห็นชอบมติการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2554
 3. **มติที่ประชุม**
รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2554 ในวันที่ 25 มกราคม 2554 และเห็นชอบการแก้ไขข้อความในรายงานการประชุมตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 3.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน

1. ฝ่ายเลขานุการได้รายงานการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีสาระสำคัญดังนี้
 - 1.1 วันที่ 25 มกราคม 2554 การประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2554 มีมติเห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันตกกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้คณะกรรมการ กบส. และเพิ่มเติมผู้แทนจากกระทรวงศึกษาธิการเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการ โดยให้คณะกรรมการฯ ทำหน้าที่กำหนดกรอบทิศทาง ยุทธศาสตร์ แผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวก และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทวายกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย รวมทั้งผลักดันการดำเนินงานในระยะเร่งด่วนและศึกษาแนวทางการดำเนินงานในระยะปานกลางและระยะยาว และนำเสนอ กบส. ต่อไป
 - 1.2 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2554 นายกรัฐมนตรีลงนามในคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการฯ และมอบหมายให้ นายไตรรงค์ สุวรรณคีรี รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานอนุกรรมการฯ

2. มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 3.2 รายงานความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553

1. ฝ่ายเลขานุการได้รายงานความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 ของกระทรวงคมนาคม โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1.1 ผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี

1.1.1 การเสนอแผนการลงทุนเพื่อขอรับการจัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) จากกระทรวงการคลัง

- (1) วันที่ 27 ธันวาคม 2553 กระทรวงคมนาคม ได้เสนอขอรับการจัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) จากกระทรวงการคลัง จำนวนเงินรวม 30,260.03 ล้านบาท เพื่อใช้ในการลงทุนภายใต้แผนการลงทุนฯ ดังนี้
 - 1) **การรถไฟแห่งประเทศไทย** จำนวน 10 โครงการ กรอบวงเงินกู้ปี 2554 จำนวน 24,705.03 ล้านบาท ประกอบด้วย แผนการเบิกจ่ายปี 2554 จำนวน 7,086.86 ล้านบาท และงบประมาณผูกพัน จำนวน 17,618.17 ล้านบาท
 - 2) **กรมทางหลวง** จำนวน 25 โครงการ กรอบวงเงินกู้ปี 2554 จำนวน 5,360 ล้านบาท ประกอบด้วย แผนการเบิกจ่ายปี 2554 จำนวน 1,072 ล้านบาทและงบประมาณผูกพัน จำนวน 4,288 ล้านบาท
 - 3) **กรมทางหลวงชนบท** จำนวน 2 โครงการ กรอบวงเงินกู้ปี 2554 จำนวน 195 ล้านบาท ประกอบด้วย แผนการเบิกจ่ายปี 2554 จำนวน 195 ล้านบาท
- (2) ปัจจุบันกระทรวงการคลัง อยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) คาดว่าจะสามารถจัดสรรเงินกู้ให้กับแผนงาน/โครงการลงทุนที่มีความพร้อมในการดำเนินงานในปี 2554 ได้ประมาณเดือนพฤษภาคม 2554

1.1.2 การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเร่งรัดติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการลงทุนฯ และให้รายงานผลการดำเนินงานเป็นรายเดือนต่อคณะรัฐมนตรี

- (1) วันที่ 20 มกราคม 2554 กระทรวงคมนาคม ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการเร่งรัดติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการลงทุนฯ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน
- (2) สรุปผลการดำเนินงาน ณ สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ 2554
 - 1) **การรถไฟแห่งประเทศไทย** วงเงินลงทุนรวม 176,808.28 ล้านบาท แยกเป็น
 - แผนงาน/โครงการ ที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 10 รายการ วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท มีเพียง 3 โครงการ ที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2554 ได้แก่ โครงการปรับปรุงทาง

ระยะที่ 5 ระยะทาง 308 กม. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 6 ระยะทาง 278 กม. และโครงการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คัน/เพลลา) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประกวดราคา

- โครงการที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 11 รายการ วงเงินลงทุนรวม 89,280 ล้านบาท โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้รับความจัดสรรงบประมาณประจำปี 2554 เพื่อศึกษาออกแบบและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างทางคู่สายนครศรีธรรมราช – ขอนแก่น และสายประจวบคีรีขันธ์ – ขอนแก่น

2) กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 114 แห่ง วงเงินลงทุนรวม 19,012.50 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2554 ทั้ง 2 หน่วยงานมีแผนการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 10 แห่ง และ 3 แห่ง วงเงินลงทุนรวม ประมาณ 2,692.50 ล้านบาท แต่ทั้ง 2 หน่วยงานไม่ได้ รับผิดชอบงบประมาณดำเนินการ ปัจจุบัน ทล. และ ทช. อยู่ระหว่างการขอรับการ จัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ และการออกแบบรายละเอียดโครงการ

3) การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจภายใน และ 1 บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดิน รถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง บริษัท Airport Rail Link โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับ โครงสร้างหน่วยงานส่วนกลางตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ปัจจุบัน รฟท. ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาโครงการจัดทำแผนบริหารจัดการ กิจการรถไฟไทย โดยลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2553 ระยะเวลา 12 เดือน คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2554 วงเงิน 44 ล้านบาท

นอกจากนี้ การจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รฟท. จัดทะเบียนบริษัทฯ เมื่อ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ทุนจดทะเบียน 140 ล้านบาท ปัจจุบันกระทรวง คมนาคมอยู่ระหว่างการพิจารณาเรื่องอนุมัติจัดสรรเงินทุน จำนวน 1,860 ล้านบาท ของบริษัทฯ ก่อนเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

- 1.2 วันที่ 4 เมษายน 2554 คณะรัฐมนตรี ได้มีมติรับทราบรายงานผลรายงานความคืบหน้า แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 (เพิ่มเติม)
- 1.3 ฝ่ายเลขานุการมีความเห็นเพิ่มเติมให้ รฟท. เตรียมความพร้อมในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้ สามารถดำเนินการได้ทันทีภายหลังการพิจารณาจัดสรรเงินกู้ DPL แล้วเสร็จ นอกจากนี้ เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดการดำเนินการจัดการถักรตีเซลไฟฟ้า (20 คัน/เพลลา) จำนวน 20 คัน ที่ได้รับอนุมัติ จาก ครม. และมีความพร้อมด้านแหล่งเงินรองรับการดำเนินการแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับแผนงาน ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่อไป

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 กระทรวงคมนาคม ควรกำหนดมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการเอกชนภายในประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถไฟ เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและผลิตรถจักรให้มากขึ้นเพื่อลดการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ และช่วยสนับสนุนการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท.
- 2.2 รฟท. ควรจัดทำแผนดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เม.ย. 2553 ที่ชัดเจน เพื่อให้ภาคเอกชนใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนเส้นทางการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมได้
- 2.3 นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ควรพิจารณาศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในภาคใต้เพิ่มเติมนอกจากการลงทุนตามแผนฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแล้ว โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างชายแดนไทย – มาเลเซีย และหาดใหญ่ พร้อมทั้งอาจจะพิจารณาก่อสร้างโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ไปยังท่าเรือในภาคใต้ที่สำคัญ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือที่มีอยู่ รวมทั้งจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อีกทางหนึ่ง เช่น เส้นทางทุ่งสง – ท่าเรือกันตัง และเส้นทางจากจังหวัดชุมพรไปยังท่าเรือระนอง เพื่อเป็นประตูการค้าและการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หลักของไทยไปยังประเทศในอ่าวเบงกอล เป็นต้น

3. มติที่ประชุม

รับทราบและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. และฝ่ายเลขานุการ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 4.1 ข้อเสนอแนะจากการดูงานประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอเรื่องข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทยจากการดูงานประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย เมื่อวันที่ 17-19 กุมภาพันธ์ 2554 ให้ที่ประชุมพิจารณา โดยสรุปสาระสำคัญของประเด็นพัฒนาที่ได้จากการดูงาน และมีข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทย ดังนี้

1.1 ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ

- 1.1.1 การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ท่าอากาศยานและท่าเรือของประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย มีความชัดเจนในการวางแผนดำเนินงาน โดยอาศัยจุดเด่น การสร้างความแตกต่าง และมีศักยภาพในการสร้างแผนธุรกิจ (Business Model) ของการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ เช่น ประเทศสิงคโปร์กำหนดบทบาทและตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ในการแข่งขัน (Strategic Positioning) ที่มุ่งสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการที่รวดเร็ว ตรงเวลา และการขายผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีทางธุรกิจด้านต่างๆ (Business Solutions) โดยกำหนดคลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ชัดเจน เพื่อใช้ประโยชน์จากพื้นที่คลังสินค้า และเขตปลอดอากรบริเวณท่าอากาศยานชางฮี ทำให้การวางแผนนโยบายสนับสนุนต่างๆที่เกี่ยวข้องมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็นสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บและเคลื่อนย้ายสินค้า เป็นต้น ประเทศ

มาเลเซียสนับสนุนการวางแผนงานพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจนอกรัฐอยู่ทั่วประเทศ โดยคำนึงศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่มีความได้เปรียบด้านแหล่งวัตถุดิบและตลาดส่งออก ควบคู่ไปกับมิติด้านสังคม (Social Planning) เข้าไว้เป็นแผนระยะยาวอย่างบูรณาการ เช่น นโยบายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจอิสกันดาร์ มีการจัดทำแผนปฏิบัติการย่อย 15 ด้านพร้อมกัน (Holistic Planning) เป็นต้น

- 1.1.2 **แนวทางการแก้ปัญหาและอุปสรรคในการแข่งขันของประเทศ** ประเทศสิงคโปร์ใช้กลยุทธ์และนวัตกรรมด้านการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อลดข้อจำกัดด้านพื้นที่ เช่น การถมพื้นที่ทะเล (Land Reclamation) สำหรับก่อสร้างท่าเรือและเขตอุตสาหกรรม พัฒนาเทคโนโลยีด้านการขนส่งและการบริหารจัดการท่าเรืออย่างต่อเนื่อง อาทิ ระบบการจัดเรียงตู้คอนเทนเนอร์สูงถึง 9 ชั้น ใช้ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ของท่าเรือ (PortNet) เพื่อลดปัญหาความแออัดในพื้นที่ท่าเรือ และระบบ Automated Crane ที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพ (Productivity) ของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการได้กว่า 6 เท่า เป็นต้น นอกจากนี้ยังสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ เช่น การใช้ระบบ TradeNet เพื่อสร้าง Single Electronic Window สำหรับกระบวนการนำเข้า ส่งออกและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีบริษัท Crimson Logic ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐแต่บริหารการทำงานแบบเอกชน เป็นผู้รับผิดชอบทั้งในส่วนของการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์และให้บริการทั้งระบบ รวมทั้งการวางแผนธุรกิจ (Business Model) ในการเชื่อมโยงระหว่างกันของภาคธุรกิจและภาครัฐ (B2G) ให้สามารถมีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้
- 1.1.3 **รูปแบบการร่วมดำเนินงานระหว่างภาคีการพัฒนา** หน่วยงานรับผิดชอบโครงการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือและท่าอากาศยาน เช่น Changi Airport Group หรือ PSA Corporation ใช้รูปแบบดำเนินงานแบบธุรกิจ (Corporatization) โดยเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้างและดำเนินการระบบโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการให้บริการ โดยภาครัฐเตรียมกองทุนการพัฒนาเพื่อให้เอกชนกู้ยืม และหน่วยงานภาครัฐสิงคโปร์ยังทำงานอย่างใกล้ชิดร่วมกับหน่วยงานและสมาคมด้านโลจิสติกส์ภาคเอกชน เช่น Singapore Logistics Association และ Cargo Association เพื่อรับฟังข้อมูลและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถนำมากำหนดเป็นนโยบายที่เหมาะสมได้ทันเวลา (Timely) นอกจากนี้ หน่วยงานรัฐส่วนใหญ่ยังมีความยืดหยุ่นในรูปแบบการทำงานร่วมกับภาคธุรกิจ เช่น การอนุญาตให้บริษัท YCH ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชั้นนำใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของตนเองเชื่อมโยงข้อมูลโดยตรงกับกรมศุลกากร โดยไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรประจำอยู่ที่คลังสินค้าทันทีบนเพื่อตรวจสอบสินค้าเช่นในอดีต เป็นต้น รวมทั้งใช้หลักเกณฑ์ในการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในเขตปลอดอากร หรือการลงทุนในกิจการท่าเรือของทั้งสองประเทศมีลักษณะผ่อนปรน (Flexible) และเปิดรับฟังข้อเสนอแนะของนักลงทุนแต่ละรายมากขึ้น (Case-by-case Basis)
- 1.1.4 **แนวคิดการบริหารธุรกิจข้ามชาติอย่างยั่งยืน** หน่วยงานรัฐและเอกชนของสิงคโปร์และมาเลเซียมีความสามารถในการออกไปลงทุนภายนอกประเทศทั่วโลก โดยมีแนวคิดในการบริหารธุรกิจข้ามชาติอย่างยั่งยืน เช่น เน้นการสร้างพันธมิตรธุรกิจมากกว่าลูกจ้างในการทำงาน อาทิ บริษัท YCH ขยายการลงทุนสร้างศูนย์กระจายสินค้าประเภทเน่าเสียง่าย (City Supply Chain for Perishables) ที่เมืองเฉิงตู โดยจ้างคนจีนเป็นผู้จัดการระดับสูง

เพื่อบริหารโครงการทั้งหมดและมีเจ้าหน้าที่ YCH ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาเท่านั้น นอกจากนี้ยังเน้นนโยบายการถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยี (Knowledge/Technology Transfer) และพัฒนาคนในพื้นที่ให้สามารถเรียนรู้ไปพร้อมกัน เช่น บริษัท Crimson Logic ผู้พัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของรัฐบาลสิงคโปร์ ดำเนินการลงทุนในลักษณะ PPP ร่วมกับหลายประเทศเพื่อกำหนดเป้าหมายให้สามารถประหยัดต้นทุนทางธุรกิจทั้งระบบและเน้นการเติบโตไปพร้อมกันทั้งผู้พัฒนาและดูแลระบบกับประเทศที่เข้าไปร่วมลงทุน

1.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทย

1.2.1 ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประตูการค้าหลักของประเทศ (Enhancement of Logistics Gateway) โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) ซึ่งควรดำเนินการ ดังนี้

- (1) กำหนดเป้าหมายและตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนของประตูการค้าหลักของประเทศ โดยให้มีหน่วยงานรับผิดชอบในการกำหนดแผนธุรกิจ (Business Model) สำหรับการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ เช่น เขตปลอดอากรของสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นต้น โดยอาจเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการขนส่งและกระจายสินค้าในกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพ
- (2) ยกระดับประสิทธิภาพประตูการค้าของประเทศด้วยระบบบริหารจัดการและเทคโนโลยีสารสนเทศ เร่งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ท่าเรือและท่าอากาศยาน รวมทั้งในส่วนของระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูล/เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเชื่อมต่อกับกระบวนการนำเข้าส่งออก เช่น การพัฒนาระบบ e-Port แบบครบวงจร

1.2.2 เร่งผลักดันการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ภายใต้คณะกรรมการ (กบส.) ซึ่งควรให้ความสำคัญกับประเด็นเร่งด่วน ดังนี้

- (1) ปรับปรุงกระบวนการนำเข้าส่งออก การออกไปรับรองและใบอนุญาต และการขนส่งโลจิสติกส์ (Simplification of Process) พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับภาคธุรกิจในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- (2) จัดทำแผนธุรกิจ (Business Model) ของการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับรัฐ (B2G) และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ (B2B) เพื่อให้ระบบ NSW สามารถให้บริการที่รวดเร็ว เชื่อถือได้ และจัดเก็บค่าบริการในระดับที่ทำให้ธุรกิจสามารถแข่งขันได้

1.2.3 ยกระดับความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย รวมทั้งธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ ในเรื่องการส่งเสริมองค์ความรู้และนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของบริการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับต่างประเทศ พร้อมกับการสร้างช่องทางการกระจายสินค้าไทยในตลาดต่างประเทศ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์

- 1.2.4 **วางแผนพัฒนาพื้นที่ในลักษณะบูรณาการเป็นชุมชนเศรษฐกิจน่าอยู่ (Green Economic Community)** มากกว่าเพียงการสร้างเขตนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น โดยให้ความสำคัญกับมิติทางสังคมทั้งด้านการผสมผสานวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่เดิม และประชากรกลุ่มใหม่ที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามา แนวทางการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ รวมทั้งการสร้างกลไกประสานงานทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการกับชุมชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ขั้นตอนการเตรียมโครงการ โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 ควรมีการวางตำแหน่งยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ของท่าเรือต่างๆ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยให้มีความชัดเจน และแสดงถึงความเชื่อมโยงการดำเนินงานระหว่างท่าเรือต่างๆในประเทศ เพื่อใช้วางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับบทบาทของแต่ละท่าเรือ และวางแผนการใช้ประโยชน์สูงสุดจากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ด้วย
- 2.2 สำหรับการกำหนดทิศทางและเป้าหมายการพัฒนากระบวนขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป ควรคำนึงถึงบริบทการเปลี่ยนแปลงด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ที่สำคัญในภูมิภาคและในตลาดโลก เช่น ปัจจัยความผันผวนของราคาน้ำมันโลก การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายของสหภาพพม่า ซึ่งจะเป็ประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาคอาเซียนและพื้นที่รองรับการขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศไทย แผนการดำเนินงานในอนาคตของท่าเรือต่างๆ ในภูมิภาค การขยายขนาดคลองปานามาเพื่อรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นจากขนาด 4,000 ตู/ลำ เป็น 12,000 ตู/ลำ ซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือของโลก และการดำเนินงานภายใต้แผนงาน ASEAN Connectivity เป็นต้น
- 2.3 นอกจากนี้ ควรเร่งดำเนินการส่งเสริมและยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ของไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs ด้วยการสนับสนุนให้มีการสร้างเครือข่ายและรวมตัวกันเพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งมีการใช้ทรัพยากรร่วมกันเพื่อให้มีระบบการบริหารจัดการที่ดี ลดต้นทุนการดำเนินงาน และเกิดแรงจูงใจในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของกลุ่มธุรกิจเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า ในขณะเดียวกัน ควรส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาให้ LSPs ของไทยที่มีศักยภาพให้สามารถออกไปแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ด้วย
- 2.4 เนื่องจากท่าเรือของไทยเป็นท่าเรือปลายทางในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งต่างจากท่าเรือสิงคโปร์ที่เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้า (Transshipment Port) ดังนั้น ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่จะนำมาใช้บริหารท่าเรือของไทยต้องมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพของการจัดการสินค้าและรถบรรทุกเข้า-ออกท่าเรือให้มีความสะดวกและรวดเร็ว สามารถเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ รัฐบาลควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และซอฟต์แวร์ที่เหมาะสมและทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในและระหว่างองค์กรซึ่งจะมีส่วนช่วยยกระดับขีดความสามารถและเพิ่มคุณภาพการให้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างรวดเร็ว
- 2.5 การเพิ่มประสิทธิภาพประตูการค้าหลักของประเทศไทยเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของท่านอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตปลอดอากรของท่านอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าเรือน้ำลึกของไทยซึ่งมีความซับซ้อนในการวางแผนมากกว่าท่านอากาศยาน

เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่ ซึ่งจำเป็นต้องวางแผนการพัฒนาร่วมกันอย่างบูรณาการ ทั้งทางถนน ระบบราง ระบบน้ำชายฝั่งทะเล เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามตำแหน่งยุทธศาสตร์ของแต่ละท่าเรือที่กำหนดไว้

3. มติที่ประชุม

- 3.1 เห็นชอบข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานของไทยตามฝ่ายเลขานุการเสนอ โดยมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบ พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและให้รายงานต่อคณะกรรมการ กบส. ต่อไป
- 3.2 มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการศึกษาบทบาทและทิศทางการพัฒนาท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้ของไทยและเสนอให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4.2 การดำเนินการรองรับผลการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ 18 ณ นครโยโกโฮมา ญี่ปุ่น

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอเรื่อง การดำเนินการรองรับผลการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ 18 ณ นครโยโกโฮมา ญี่ปุ่น เสนอต่อคณะกรรมการ กบส. พิจารณาเกี่ยวกับประเด็นการลดต้นทุน เวลา และความไม่แน่นอนในกระบวนการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานลงให้ได้ร้อยละ 10 ภายในปี 2558 ตามที่นายกรัฐมนตรีได้มีบัญชา สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 แผนปฏิบัติการการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของเอเปค (APEC Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan)

- 1.1.1 ที่ประชุมคณะกรรมการว่าด้วยการค้าและการลงทุน (Committee on Trade and Investment: CTI) และคณะกรรมการเศรษฐกิจของเอเปค (Economic Committee: EC) ได้ตกลงกรอบการทำงานในเรื่อง Supply Chain Connectivity Framework: SC Framework โดยดำเนินงานในส่วนที่สำคัญ ได้แก่ (1) รวบรวมข้อมูลการทำงาน/ความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในเวทีต่างๆ ทั้งภายในและนอกภูมิภาคเอเปค (2) พิจารณาปัญหา/อุปสรรคด้านโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับการขนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน และ (3) จัดลำดับความสำคัญของปัญหาเพื่อเสนอแนวทางความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

- 1.1.2 สรุปปัญหาอุปสรรค (Chokepoint) ที่สำคัญต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการเดินทางของนักธุรกิจ ในภูมิภาคเอเปค จำนวน 8 ประเด็นซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คลัสเตอร์สำคัญ ได้แก่

(1) ความพร้อมทางกายภาพและสมรรถนะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ประกอบด้วยปัญหาอุปสรรค ได้แก่

- 1) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งไม่เพียงพอ ไม่มีประสิทธิภาพ และขาดการเชื่อมโยงด้านระบบการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน
- 2) ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในท้องถิ่นและภูมิภาคยังขาดประสิทธิภาพ
- 3) ขีดความสามารถด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ยังด้อยพัฒนา การเชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศ ทางบก และการขนส่งหลายรูปแบบยังขาดประสิทธิภาพ

- (2) **กระบวนการอำนวยความสะดวกด้านการค้า** ประกอบด้วยปัญหาอุปสรรค ได้แก่
- 1) การปล่อยสินค้าที่ด่านศุลกากรขาดประสิทธิภาพ ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่พรมแดน โดยเฉพาะการปล่อย regulated goods ที่พรมแดน
 - 2) ภาระด้านเอกสารศุลกากรและขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากรและอื่นๆ ที่ยุ่งยาก (รวมถึงที่เกี่ยวข้องกับการใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้า)
- (3) **กฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อน** ประกอบด้วยปัญหาอุปสรรค ได้แก่
- 1) ขาดความโปร่งใสด้านกฎระเบียบ/ผู้ประกอบการกิจการรับรู้ประเด็นด้านกฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่อโลจิสติกส์อย่างครบถ้วน ขาดการรับรู้และประสานงานระหว่างภาครัฐเกี่ยวกับนโยบายที่ส่งผลกระทบต่อโลจิสติกส์ ไม่มีศูนย์กลางประสานงาน ณ จุดเดียว หรือหน่วยงานหลักที่ดูแลเรื่องโลจิสติกส์
 - 2) ความแตกต่างของมาตรฐานและกฎระเบียบในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและเดินทางของนักธุรกิจข้ามพรมแดน
 - 3) ขาดการจัดการในระบบพิธีการศุลกากรข้ามแดนประเภท Customs-transit ในภูมิภาค

1.1.3 ทั้งนี้ ที่ประชุมรัฐมนตรีเอเปคครั้งที่ 18 ได้เห็นชอบเป้าหมายการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนในการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ในแง่ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย และความไม่แน่นอนในระบบความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานลงร้อยละ 10 ภายในปี 2558 อย่างไรก็ดี ตัวชี้วัด (KPI) ที่จะใช้วัดการลดต้นทุนในการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ยังต้องหารือต่อในรายละเอียดต่อไป

1.2 การวิเคราะห์การดำเนินงานของไทย และปัญหาอุปสรรค

1.2.1 ในปี 2554 ประเทศไทยมีระดับความสามารถทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Borders) อยู่ในอันดับที่ 12 ของโลก ซึ่งมีวิวัฒนาการอย่างรวดเร็วจากอันดับที่ 108 ในปี 2550 โดยในช่วงต่อไป การเพิ่มประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยควรต้องเร่งดำเนินการโดยเฉพาะในส่วนของการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้มีความสมบูรณ์ เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายของเอเปคที่กำหนดให้กลุ่มเศรษฐกิจลดระยะเวลา ต้นทุน และความไม่แน่นอนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการของห่วงโซ่อุปทานลงร้อยละ 10 ภายในปี 2558 ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวสอดคล้องกับแผนงานความร่วมมือเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ที่สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอาเซียน (ASEAN Single Window) ภายในปี 2558 ด้วยเช่นกัน

1.2.2 จากผลการประชุมคณะอนุกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ครั้งที่ 2-1/2554 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2554 ได้รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่สำคัญ ดังนี้ (1) **การจัดตั้งระบบ NSW ส่วนกลาง** กรมศุลกากรได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อ/จัดหาระบบคอมพิวเตอร์สำหรับจัดตั้งระบบ NSW ระยะที่ 2 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2553 เพื่รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ คาดว่าการจัดตั้งระบบ NSW จะเสร็จเรียบร้อยพร้อมทดลองเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ ASEAN Single Window และ

ประเทศอื่นๆ ภายในไตรมาสที่ 4 ของปี 2554 เป็นต้นไป (2) **การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW** กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดทำวางแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ พ.ศ. 2554-2558 (NSW National Action Plan) เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและธุรกิจรวมถึงกรอบการใช้งานประมาณใน 5 ปีข้างหน้า โดยในปัจจุบัน กรมศุลกากรร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับหน่วยงานออกใบรับรอง/ใบอนุญาต และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปแล้วจำนวน 37 หน่วยงาน นอกจากนี้ กระทรวงการคลังได้ผลักดันให้หน่วยงานที่มีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการเร่งด่วนแต่ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณปกติ เสนอขอใช้เงินกู้ Public Sector Reform Development Policy Loan (PSRDPL) จากธนาคารโลกได้ และ (3) **การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและธุรกิจทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ** อยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะทำงานด้านกฎหมายเกี่ยวกับเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ โดยมีรองอธิบดีกรมศุลกากร เป็นประธานคณะทำงาน และมีผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเข้าร่วมเป็นคณะทำงานด้านกฎหมาย

- 1.2.3 อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญของการจัดตั้งระบบ NSW ที่ควรได้รับการแก้ไขเร่งด่วน ได้แก่
- (1) **การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านคอมพิวเตอร์และระบบงานของส่วนราชการ** เพื่อทำหน้าที่พัฒนาและดูแลระบบงานภายในและระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐต่างๆกับระบบ NSW ซึ่งกรมศุลกากรได้รวบรวมปริมาณความต้องการบุคลากรในเบื้องต้นจากหน่วยงานต่างๆ มีจำนวนถึง 175 คน และ
 - (2) **การจัดตั้งทีมงานเพื่อสนับสนุนกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** ในด้านการประสานการดำเนินงานระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แก้ไขปัญหาการดำเนินงาน พร้อมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานและในภาพรวม

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรมได้รายงานเพิ่มเติมว่า ขณะนี้สำนักโลจิสติกส์ของกระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดทำคู่มือการประเมินและเกณฑ์ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของสาขาอุตสาหกรรมหลักของไทยแล้วเสร็จ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการนำมาวิเคราะห์หาแนวทางการปรับปรุงการดำเนินงานที่เหมาะสมของแต่ละอุตสาหกรรมในอนาคต พร้อมทั้งสามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวัดความสำเร็จของเป้าหมายเอเปคในการลดต้นทุน เวลา และความไม่แน่นอนในกระบวนการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานภายในปี 2558 ได้ต่อไปด้วย
- 2.2 แม้ว่าหลายหน่วยงานได้เริ่มพัฒนาให้มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานได้รวดเร็วขึ้นแล้ว แต่ขั้นตอนการดำเนินงานของภาครัฐกิจในการนำเข้า และส่งออกจะไม่สามารถลดลงได้หากส่วนราชการไม่สามารถลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นออกไป (Reprocess) รวมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบภายในส่วนราชการให้สอดคล้องกับแนวทางการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และขั้นตอนการทำงานใหม่ ซึ่งอาจพิจารณาให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ เข้ามามีส่วนร่วมสนับสนุนการปรับปรุงขั้นตอนการทำงานต่อไป ทั้งนี้ ในปัจจุบัน หน่วยงานภาครัฐหลายแห่งยังไม่มีการใช้ระบบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) ในการออกใบรับรองและใบอนุญาตแบบอิเล็กทรอนิกส์จึงทำให้ไม่

สามารถลดจำนวนเอกสารกระดาษได้ ดังนั้น ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องจึงควรเร่งพิจารณาหาแนวทางการใช้ประโยชน์จากกฎหมายและระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งกำหนดโดยคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถระยะเวลา จำนวนเอกสาร และต้นทุนการดำเนินงานให้กับภาคธุรกิจได้อย่างแท้จริง โดยสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ และสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ควรเข้ามามีส่วนสนับสนุนกรมศุลกากรและส่วนราชการต่างๆ เพื่อร่วมกันพัฒนาระบบ NSW ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่อไป

- 2.3 ผู้แทนกรมศุลกากรได้ชี้แจงเพิ่มเติมถึงสภาพปัญหาความขาดแคลนบุคลากรของแต่ละหน่วยงานที่มีความเข้าใจเรื่องระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) และระบบงานภายในส่วนราชการ เช่น กรมศุลกากรมีนักวิชาการคอมพิวเตอร์จำนวน 40 คนขณะที่ต้องทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึง 35 หน่วยงาน เป็นต้น ทำให้เกิดความล่าช้าในการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายใน (Reprocess) ของแต่ละหน่วยงาน รวมถึงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ของประเทศ ดังนั้น จึงควรเร่งหาแนวทางแก้ไขปัญหาในการขอเพิ่มอัตรากำลังคนและพัฒนาบุคลากรด้าน IT ให้เพียงพอกับความต้องการของแต่ละหน่วยงานโดยเร็ว โดยควรให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทบทวนความต้องการบุคลากรด้าน IT ให้เหมาะสมกับปริมาณงาน และแจ้งให้กรมศุลกากรทราบเพื่อนำเสนอคณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) ต่อไป

3. มติที่ประชุม

- 3.1 เพื่อให้ประเทศไทยมีการเตรียมการดำเนินงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการลดต้นทุน เวลา และความไม่แน่นอนในกระบวนการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน ภายใต้แผนปฏิบัติการการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของเอเปค เห็นควรให้มีการดำเนินการในระยะเร่งด่วน ดังนี้
- 3.1.1 มอบหมายให้กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง เร่งจัดทำแผนการจัดหาบุคลากรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW โดยระบุข้อมูลเหตุผลความจำเป็น รวมทั้งปริมาณความต้องการบุคลากรด้านคอมพิวเตอร์และระบบงานเพิ่มเติมของแต่ละส่วนราชการ เสนอต่อคณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) เพื่อพิจารณาหาแนวทางในการบริหารจัดการกำลังคนภายในของส่วนราชการให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ให้แล้วเสร็จภายในปี 2558
- 3.1.2 มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สนับสนุนการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง (Reprocess) เพื่อให้สามารถลดขั้นตอนในกระบวนการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบในการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจได้อย่างแท้จริง
- 3.1.3 มอบหมายให้สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) และสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ศึกษาปัญหาและแนวทางในการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนกรมศุลกากรและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ในการปฏิบัติงานเพื่อขับเคลื่อนการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการให้การจัดตั้งระบบ NSW แล้วเสร็จตามเป้าหมายในแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2553-2558
- 3.2 สำหรับปัญหาอุปสรรคที่เหลือในกลุ่มความพร้อมทางกายภาพและสมรรถนะการบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง และกลุ่มกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อน เห็นควรให้ฝ่ายเลขานุการ

ร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ รวบรวมผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแต่ละปัญหาอุปสรรค เพื่อจัดทำเป็นแผนการติดตามการดำเนินงานที่สมบูรณ์ต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4.3 แนวทางการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอกรอบแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย ให้ที่ประชุมพิจารณา สรุปสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 ปัจจุบันการขนส่งภายในประเทศร้อยละ 84 ยังเป็นการขนส่งทางถนน และเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีแนวโน้มขยายตัวอย่างรวดเร็วสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 ในปี 2550 เป็นร้อยละ 10 ในปี 2553 จึงมีความจำเป็นที่ต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางถนน รวมทั้งยกระดับผู้ประกอบการและพนักงานขับรถบรรทุกให้มีความเป็นมืออาชีพในระดับสากล เพื่อช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้
 - 1.2 ดังนั้น เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยมีความเข้มแข็ง สามารถให้บริการได้มาตรฐานและแข่งขันได้ในระดับสากล จึงได้กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาที่สำคัญ 4 แนวทาง คือ (1) การพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทางถนนให้มีแนวปฏิบัติ (Practices) ที่ส่งเสริมความเป็นมืออาชีพของธุรกิจ (2) การยกระดับทักษะฝีมือของพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านขนส่งทางถนน และ (4) การจัดตั้งกลไกการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนที่มีความเป็นเอกภาพและยั่งยืน ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญในแต่ละกลยุทธ์ ดังนี้
 - 1.2.1 การพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสู่ความเป็นมืออาชีพและสามารถแข่งขันได้ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้ผู้ประกอบการมีองค์ความรู้ที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจ และมีช่องทางให้สามารถเข้าถึงทรัพยากรในการดำเนินงานทั้งด้านเงินทุนและโอกาสการสร้างเครือข่ายธุรกิจ และสามารถแข่งขันได้ทั้งในตลาดภายในประเทศและตลาดในภูมิภาค โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (1) ยกระดับศักยภาพในการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ด้วยการเสริมสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่ง และปรับปรุงสภาวะแวดล้อมในการประกอบธุรกิจ เพื่อลดปัญหาที่เกิดจากการแข่งขันเชิงทำลายในธุรกิจการขนส่งทางถนนของไทย และ (2) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถขยายการให้บริการไปในต่างประเทศ เพื่อสร้างโอกาสเชิงรุกและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการการค้าระหว่างประเทศ
 - 1.2.2 การยกระดับทักษะฝีมือของพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน มีเป้าประสงค์ในการพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้มีทักษะขับรถอย่างถูกต้องปลอดภัยและมีองค์ความรู้ที่จำเป็น เช่น การบำรุงรักษารถ เทคนิคการขับรถเพื่อประหยัดพลังงาน ความสามารถในการรับมือในกรณีฉุกเฉิน เป็นต้น ยกระดับคุณภาพการขับรถให้ได้มาตรฐานฝีมือแรงงานสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการเป็นพนักงานขับรถและนักบริการในระดับมืออาชีพ สร้างให้มีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เช่น ความปลอดภัยในการทำงาน และได้รับการยอมรับจากสังคม เป็นต้น โดยมีเป้าหมายพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้ไม่น้อยกว่า 15,000 คนต่อปี หรือรวมประมาณ 80,000 คน ภายในปี 2558 โดยมีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (1) พัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกให้มีความสามารถ

ในระดับมืออาชีพ (Professional) และ (2) พัฒนาเส้นทางอาชีพ (Career Path) ของพนักงานขับรถบรรทุกที่ชัดเจน

- 1.2.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านขนส่งทางถนน มีเป้าประสงค์เพื่อสนับสนุนการประกอบกิจการขนส่งทางถนนและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลัก และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์บริเวณจุดผ่านแดน เช่น การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือศูนย์โลจิสติกส์ชายแดน สถานีบริการน้ำมัน และจุดพักรถ/อู่ซ่อมรถยนต์ รวมทั้งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางต่างๆ ให้มีความพร้อมต่อการขนส่งทางถนนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- 1.2.4 การปฏิรูปการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีเป้าประสงค์เพื่อให้การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนของไทยมีความเป็นเอกภาพ มีการบูรณาการในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใส มีวิธีปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และบังคับใช้กฎหมายอย่างถูกต้องและจริงจัง ซึ่งจะส่งผลสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางถนน ยกกระตือรือร้นศักยภาพการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถรับมือกับการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน รวมทั้งเป็นเครื่องมือในการควบคุมให้ผู้ประกอบการมีบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน ทั้งด้านความรับผิดชอบต่อความสูญเสียและความปลอดภัยทั้งต่อผู้ใช้บริการและสังคมโดยรวม
- 1.3 แนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน เพื่อผลักดันการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดผลในทางปฏิบัติและบรรลุเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยได้อย่างเป็นรูปธรรม ควรเร่งพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ ดำเนินการยกระดับทักษะฝีมือพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน และขยายผลการพัฒนาในวงกว้าง รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถขยายการให้บริการไปในต่างประเทศ
2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย
 - 2.1 ปัญหาหลักของการขนส่งทางถนนประการหนึ่ง คือ การขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก ดังนั้นในระยะเร่งด่วน นอกจากการมุ่งยกระดับทักษะของพนักงานขับรถที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความเป็นมืออาชีพมากขึ้นแล้ว ยังมีความจำเป็นต้องเร่งผลิตพนักงานขับรถขนส่งขนาดใหญ่ให้มีปริมาณเพียงพอกับความต้องการในอนาคตซึ่งควรต้องวางแผนล่วงหน้าเพื่อรองรับแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนาคตด้วย ทั้งนี้ กลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพในการนำมาฝึกฝนให้เป็นพนักงานขับรถขนส่งขนาดใหญ่ ได้แก่ นักเรียนในระดับอาชีวศึกษา และทหารเกณฑ์ที่ปลดประจำการ
 - 2.2 ที่ประชุมมีความเห็นว่า การยกระดับมาตรฐานของพนักงานขับรถ ควรพิจารณาตั้งแต่ขั้นตอนการคัดเลือกพนักงานขับรถ การมีระบบข้อมูล/ประวัติของพนักงานขับรถที่ตรวจสอบได้ การอบรมให้ความรู้และทักษะในการขับอย่างปลอดภัยและประหยัดพลังงาน การดูแลบำรุงรักษารถ และระบบการควบคุมคุณภาพการขับรถ รวมทั้งการสร้างความรู้ความก้าวหน้าในอาชีพและการปรับค่าจ้างตามมาตรฐานฝีมือของพนักงานขับรถบรรทุกในสถานประกอบการ

- 2.3 สำหรับการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยให้ได้มาตรฐาน ควรส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการของตนเอง สร้างความตระหนักและแรงจูงใจในการยกระดับมาตรฐานของผู้ประกอบการด้วยการประยุกต์ใช้ Best Practices และให้รางวัลแก่ผู้ประกอบการที่มีการดำเนินงานและคุณภาพการให้บริการที่เป็นเลิศ เช่น PM Award เป็นต้น รวมทั้งฝึกอบรมผู้ประกอบการให้มีทักษะและความรู้ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศให้ได้รับมาตรฐานที่เหมาะสม
- 2.4 มาตรฐานด้านความปลอดภัย ควรสร้างความตระหนักของผู้ประกอบการขนส่งให้มีความรับผิดชอบต่อสังคมและเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถและใช้ถนน ควรเร่งพัฒนาจุดพักรถบรรทุกและมีการออกกฎหมายและระเบียบเพื่อควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย เช่น การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถสาธารณะเป็นศูนย์ เป็นต้น เพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องจากสาเหตุการหลับในและเมาสุรา
- 2.5 นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญต่อมาตรการสนับสนุนและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อการประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งการควบคุมและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถให้เป็นไปตามกฎหมายในปัจจุบัน นอกจากนี้ ควรพิจารณาควบคู่ไปกับการทบทวนแนวทางการกำหนดมาตรฐานและคุณภาพของยานพาหนะ การจัดการขนส่งสินค้าเที่ยวกลับ (Backhauling) การกำหนดนโยบายพลังงานทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนที่ชัดเจน เช่น แผนการเพิ่มสถานีให้บริการก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นต้น และการใช้มาตรการทางด้านภาษีในการจัดการระบบขนส่งสินค้าในภาพรวม
- 2.6 ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ได้รายงานเพิ่มเติมว่า คณะกรรมการโลจิสติกส์การค้าของกระทรวงพาณิชย์ได้ดำเนินการพัฒนากฎหมายเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSPs) ด้วยการร่าง พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งอยู่ระหว่างนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา
- 2.7 ที่ประชุมเห็นว่า ในระยะเร่งด่วน ควรเร่งดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกที่เหมาะสมบนเส้นทางขนส่งสินค้าหลักทั่วประเทศ ยกย่องทักษะฝีมือพนักงานขับรถบรรทุกให้มีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของตลาด และพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถขยายการให้บริการไปในต่างประเทศ

3. มติที่ประชุม

- 3.1 เห็นชอบกรอบแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานในระยะเร่งด่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย ดังนี้
 - 3.1.1 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลักของประเทศ

- 3.1.2 มอบหมายให้กระทรวงแรงงาน ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ และภาคเอกชน เร่งดำเนินการยกระดับทักษะฝีมือพนักงานขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน และขยายผลการพัฒนาในวงกว้างให้ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด
- 3.1.3 มอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งผลักดันให้เกิดการใช้มาตรการส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศให้เกิดผลในทางปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งดำเนินการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ

ระเบียบวาระที่ 4.4 โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-ระยอง

1. ฝ่ายเลขานุการ ได้เสนอเรื่องราวงานผลการดำเนินการของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnerships (คณะกรรมการ PPPs) ในการจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจภาคเอกชน (Market Sounding) ภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทาง กรุงเทพฯ – ระยอง และกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ให้คณะกรรมการ กบส. เพื่อพิจารณา สรุปสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 วันที่ 14 กันยายน 2553 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการ PPPs ดำเนินการทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการรถไฟความเร็วสูงใน 2 สายทาง ประกอบด้วย (1) สายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง) และ (2) สายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)
 - 1.2 วันที่ 2 ธันวาคม 2553 คณะกรรมการ PPPs ได้ดำเนินการจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โดยยังมีประเด็นที่ภาคเอกชนต้องการความชัดเจนว่า รัฐบาลไทยจะยืนยันให้โครงการรถไฟความเร็วสูงใน 2 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ - ระยอง แก่ภาคเอกชนประเทศอื่น ที่ไม่ใช่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นผู้ดำเนินการนโยบายการพัฒนากระบวนรถไฟความเร็วสูงเป็นการขนส่งโดยสารเพียงอย่างเดียว หรือจะพัฒนาสำหรับขนส่งสินค้าด้วย และหน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะดำเนินการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงร่วมกับภาคเอกชนจะเป็นหน่วยงานใด
 - 1.3 คณะกรรมการ PPPs มีความเห็นเบื้องต้นต่อประเด็นที่ยังไม่มีความชัดเจนข้างต้น ดังนี้
 - 1.3.1 ในกรณีเส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง และกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ เห็นสมควรพิจารณาเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนจากทุกประเทศสามารถเข้ามาประกวดราคาในการร่วมดำเนินการ และหากสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องการเข้าร่วมดำเนินการ ก็สามารถเข้าร่วมประมูลโครงการได้
 - 1.3.2 เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว และเป็นการพัฒนาระบบ Logistics เพราะการขนส่งสินค้าจะมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นหากใช้ Standard Gauge จึงเห็นสมควรพิจารณาให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเป็นไปได้โครงการ (Feasibility Study) ในการพัฒนาเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งควรศึกษาถึงความเหมาะสมในการขยายเส้นทางกรุงเทพฯ – ระยองไปจนถึงจังหวัดตราด เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าชายแดนด้วย

- 1.3.3 เห็นสมควรมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินโครงการ ในกรณีเป็นการขนส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว เนื่องจาก รฟม. มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามหากมีการขนส่งสินค้าร่วมด้วย ก็เห็นสมควรจัดตั้งหน่วยงานใหม่ โดยมีภาครัฐถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 51 เป็นผู้ดำเนินโครงการโดยให้ รฟท. เป็นผู้ให้เช่าแนวเขตทางในการพัฒนาโครงการและให้หน่วยงานที่จะกำหนดให้เป็นผู้รับผิดชอบโครงการเป็นผู้พัฒนาและดำเนินโครงการบนที่ดินของ รฟท. ดังกล่าว
- 1.4 ฝ่ายเลขานุการมีความเห็นเบื้องต้นเพิ่มเติม ดังนี้
- 1.4.1 ในส่วนของการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง และ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ในระยะแรกกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งภายในประเทศในปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟในปัจจุบันที่ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ หน่วยงานเจ้าของโครงการควรจัดทำรายการงานการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการโดยละเอียด และนำเสนอตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 1.4.2 สำหรับการพิจารณากำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการจำเป็นต้องมีการศึกษาเปรียบเทียบข้อดี/ข้อเสียในแต่ละรูปแบบ โดยเฉพาะความสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผลกระทบต่อการระดมทุนของภาครัฐ ความเสี่ยงทางการเงินและการบริหารจัดการความยอมรับจากสภาพการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ เพื่อให้การบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูงเกิดความชัดเจนทั้งในด้านการกำหนดนโยบาย การกำกับดูแลและหน่วยงานปฏิบัติ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม เร่งศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบของประเทศ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 ปัจจุบันรัฐบาลอยู่ระหว่างการประสานความร่วมมือในการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงใน 2 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ - หอนกย และ กรุงเทพฯ - สุดชายแดนมาเลเซีย ร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังนั้น การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางอื่นๆ ยกเว้น 2 เส้นทางดังกล่าว เช่น กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ กรุงเทพฯ - ระยอง และกรุงเทพฯ - อุบลราชธานี นั้น ที่ผ่านมารัฐบาลได้มีนโยบายให้คณะกรรมการ PPPs เร่งจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) เพื่อให้สามารถเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาโดยตลอด ดังนั้น การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงยกเว้น 2 เส้นทาง รัฐบาลจะเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนจากทุกประเทศสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการได้
- 2.2 สำหรับการพิจารณาขอบเขตการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงนั้น ผู้แทนปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า โดยทั่วไปการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในต่างประเทศจะเป็นการให้บริการรถไฟเป็นแบบทางไกล และมีการขนส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว แต่สำหรับประเทศไทย หากกำหนดให้มีการขนส่งผู้โดยสารอย่างเดียว อาจจะทำให้ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน เนื่องจาก

ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศมีไม่มากนักและเป็นเส้นทางระยะสั้น ดังนั้น จึงเห็นว่าหากพิจารณาให้มีการขนส่งสินค้าร่วมด้วยก็จะทำให้การลงทุนเกิดความคุ้มค่ามากขึ้น อย่างไรก็ตาม กรณีที่มีการขนส่งสินค้าร่วมด้วยอาจจะทำให้วงเงินลงทุนและมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเพิ่มมากขึ้นกว่ากรณีขนส่งผู้โดยสารอย่างเดียว ทั้งนี้ อาจจะจำเป็นต้องขยายให้เส้นทางมีความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการเพิ่มขึ้น เช่น กรณีเส้นทางกรุงเทพฯ – จ. ระยอง อาจจะต้องมีการขยายเส้นทางไปถึง จ. ตราด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคม จะรับไปศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการในรายละเอียดเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

- 2.3 ที่ผ่านมามีปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญในการดำเนินโครงการที่ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นจากหน่วยงานเจ้าของโครงการไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้กับภาคเอกชนได้ตามเป้าหมาย ดังนั้น จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ความสำคัญในการสำรวจศึกษาแนวเส้นทางที่จะใช้ในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเตรียมความพร้อมทางด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดิน เพื่อให้สามารถส่งมอบพื้นที่ได้ตามแผนที่กำหนดไว้
- 2.4 สำหรับการกำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการ เนื่องจากปัจจุบันรัฐบาลอยู่ระหว่างการประสานความร่วมมือในการพัฒนากิจการรถไฟกับสาธารณรัฐประชาชนจีน 2 เส้นทาง ดังนั้น เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนในทางปฏิบัติ จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางที่เหลือ ทั้งนี้ ในการพิจารณาจะต้องคำนึงถึงข้อจำกัดทางกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องด้วย โดยเฉพาะกรณีที่เสนอให้หน่วยงานเจ้าของโครงการไม่ใช่หน่วยงานเจ้าของพื้นที่

3. มติที่ประชุม

- 3.1 รับทราบผลการดำเนินการจัดทำทดสอบความสนใจภาคเอกชน (Market Sounding) ภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง และกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnerships
- 3.2 เห็นควรให้ภาคเอกชนจากทุกประเทศสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางอื่นๆ ยกเว้นเส้นทางกรุงเทพฯ – หนองคาย และกรุงเทพฯ – สิ้นสุดชายแดนประเทศมาเลเซีย
- 3.3 เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูง (Feasibility Study) ในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กรุงเทพฯ – ระยอง โดยให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ กบส. ไปประกอบการดำเนินการดังกล่าวด้วย พร้อมทั้งให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบของประเทศ และกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่เหมาะสมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 5 วาระอื่นๆ

1. ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอรายงานเรื่องข้อเสนอแนะการผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ที่ประชุมรับทราบและใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติปี 2555-2559 โดยมีข้อเสนอแนะของกรอบการจัดทำยุทธศาสตร์ดังนี้

- 1.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการผลิต ควรเน้นแนวทางการพัฒนาในแต่ละคลัสเตอร์อุตสาหกรรม โดยกำหนดเป็นเชิงพื้นที่ (Area based) และเชิงรายสินค้า (Product based) รวมทั้งให้ความสำคัญกับภาคการเกษตรมากขึ้น
- 1.2 ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และขนส่งประหยัต์พลังงาน เน้นการเชื่อมโยง Missing Link และเพิ่มประสิทธิภาพการปรับเปลี่ยนการขนส่งประหยัต์พลังงาน
- 1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนารุ้กิจโลจิสติกส์การค้า (Trade Logistics) มุ่งกำหนดเส้นทางที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและเส้นทางส่งออก รวมทั้งการพัฒนาผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทยให้มีขีดความสามารถเชิงรุกและรับต่อ AEC และสนับสนุนผู้ประกอบการไทยไปลงทุนต่างประเทศ
- 1.4 ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน แผนการใช้ประโยชน์เส้นทางเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและควรพิจารณากำหนดจุดเปิดด่านถาวรเพิ่มเติม รวมถึงการผลักดันกลไกการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- 1.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายข้อมูลสารสนเทศโลจิสติกส์ บูรณาการข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของหน่วยงานภาครัฐและการพัฒนาโครงข่ายสารสนเทศโลจิสติกส์โดยเน้นการพัฒนา ระบบ NSW และการสร้างเครือข่ายไปสู่ระบบ e-Logistics
- 1.6 ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ เน้นการผลิตกำลังคนโลจิสติกส์ให้ตรงความต้องการและสอดคล้องต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการปรับคุณภาพวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ทั้งในระบบราชการและเอกชน

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

เห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานภายใต้คณะกรรมการ กบส. ขึ้นเพื่อทำหน้าที่จัดเตรียมกระบวนการสำหรับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559 โดยให้นำข้อเสนอแนะของภาคเอกชนมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย

3. มติที่ประชุม

รับทราบ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการร่างคำสั่งจัดตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559 และเสนอให้นายกรัฐมนตรีลงนามต่อไป

เลิกประชุมเวลา 12.00 น.



(นายดนุชา พิชยนันท์)

ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

ผู้จัดรายงานการประชุม



(นายชาญวิทย์ อมตะมาหุชาติ)

รองเลขาธิการ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้ตรวจรายงานการประชุม