

รายงานการประชุม
คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.)
ครั้งที่ 9/2555
วันพุธที่ 3 ตุลาคม 2555
ณ ห้องประชุมชั้น 3 ตึกแดง 1 (สำนักงาน กปร.เก่า) ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | | |
|-----|--|---------------------|
| 1. | นายวีรพงษ์ รามางกูร | ประธานกรรมการ |
| 2. | นายจักรพงษ์ แสงมณี | รองประธานกรรมการ |
| | ประจำสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี | |
| | แทน รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) | |
| 3. | นายพันศักดิ์ วิญญรัตน์ | กรรมการ |
| 4. | นายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ | กรรมการ |
| 5. | นายศุภวุฒิ สายเชื้อ | กรรมการ |
| 6. | นางwana คงเจริญ | กรรมการ |
| | นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ | |
| | แทน เลขาธิการนายกรัฐมนตรี | |
| 7. | นายอำพน กิตติอำพน | กรรมการ |
| | เลขาธิการคณะรัฐมนตรี | |
| 8. | นายอิสระ ว่องกุศลกิจ | กรรมการ |
| | รองประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | |
| | แทน ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | |
| 9. | นายพยุหศักดิ์ ชาดิสุทธิผล | กรรมการ |
| | ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | |
| 10. | นายชาญศักดิ์ เฟื่องฟู | กรรมการ |
| | รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บมจ. ธนาคารกรุงเทพ | |
| | แทน ประธานสมาคมธนาคารไทย | |
| 11. | นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ | กรรมการและเลขานุการ |
| | เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | |

ที่ปรึกษาผู้เข้าประชุม

- | | | |
|-----|-----------------------|----------------|
| 12. | นายเสรี จินตนเสรี | ที่ปรึกษา กยอ. |
| 13. | นายนิพัทธ์ พุกกะณะสุต | ที่ปรึกษา กยอ. |

กรรมการลาประชุม

- | | | |
|-----|-------------------|-----------|
| 14. | นายกิจจา ผลภาษี | ติดภารกิจ |
| 15. | นายวิษณุ เครืองาม | ติดภารกิจ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

ภาครัฐ

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. นายวุฒิพงศ์ ฉายแสง | ประธานอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารทรัพยากรน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (อยอ.) |
| 2. นายมัฆวฬ สุวรรณเรือง | อนุกรรมการ อยอ. |
| 3. นายชูหวั่ง หัตถกิจโกวิท | คณะทำงานประธาน อยอ. |
| 4. นายธวัฏ จิตรภษย์ | เลขานุการประธาน อยอ. |

ภาคเอกชน

- | | |
|--------------------------------|--|
| 5. นายศุภรัตน์ ศิริสุวรรณางกูร | รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
| 6. นายวิชัย อัครัสกร | กรรมการเลขาธิการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย |
| 7. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต | ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ บมจ. ธนาคารกรุงเทพ |
| 8. นางสาวกาญจนา ไทยชน | ผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการ กกร. |

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 9. นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ | รองเลขาธิการ สศช. |
| 10. นางสาวลดาวัลย์ คำภา | รองเลขาธิการ สศช. |
| 11. นางสาวพณิ อรรถโรจน์ภิญโญ | ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ |
| 12. นายชูวิทย์ มิตรชอบ | ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ |
| 13. นายวิโรจน์ นรารักษ์ | ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค |
| 14. นางสาวสมศรี เหลืองมณีรัตน์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ |
| 15. – 40. เจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชน | |

ผู้ชี้แจง

วาระเรื่องการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย (Value Creation from Thailand's High Speed Train)

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. นายอภิสิทธิ์ ไส้ตู่รุ่งไกล | ผู้อำนวยการศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ |
| 2. นายกิตติรัตน์ ปิตพานิช | ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาการออกแบบและธุรกิจสร้างสรรค์ |

วาระเรื่องขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. พลเรือโท สุรพงษ์ อัยสานนท์ | ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ และที่ปรึกษาประธานคณะกรรมการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา |
| 2. นาวาเอก ลือชัย ศรีเอี่ยมกุล | รองผู้บัญชาการกองบินทหารเรือ |
| 3. นาวาเอก สมมาศ พลายแก้ว | รองผู้อำนวยการกองแผนและจัดทำงบประมาณ
สำนักงานปลัดบัญชาทหารเรือ |
| 4. นาวาเอก สมนึก แก้วมะเร็ง | หัวหน้ากองบริหาร การท่าอากาศยานอุตะเถา |

วาระเรื่องการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนารถยนต์และชิ้นส่วน

1. นายวิฑูรย์ สิมะโชคดี ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
2. นายปฐมา จิระแพทย์ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์
3. นายถาวร ชลัษเฐียร รองเลขาธิการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

วาระเรื่องแนวคิดโครงการบริหารจัดการกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมครบวงจร

1. นายวิฑูรย์ สิมะโชคดี ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
2. นายไสว โสจนะศุกฤกษ์ ผู้อำนวยการสำนักกากอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม

วาระที่เรื่องความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1. นายวีรพงศ์ ไชยเพิ่ม ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2. นายอัฐพล จิรวัดน์จรรยา ผู้ช่วยผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

เริ่มประชุมเวลา 14.00 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

- ไม่มี -

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 8/2555

1. ฝ่ายเลขานุการได้แจ้งเวียนรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 8/2555 วันที่ 25 สิงหาคม 2555 ให้ กยอ. พิจารณารับรองรายงานการประชุม เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2555 โดยขอให้แจ้งผลการพิจารณารายงานการประชุม ภายในวันที่ 7 กันยายน 2555 ซึ่ง กยอ. ได้รับรองรายงานการประชุม โดยไม่มีการแก้ไข
2. **มติ กยอ.**
รับรองรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 8/2555

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 3.1 การศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย (Value Creation from Thailand's High Speed Train) ของศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอข้อเสนอการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย (Value Creation from Thailand's High Speed Train) ของศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ ให้ กยอ. พิจารณา สรุปได้ดังนี้
 - 1.1 **ความเป็นมา**
 - 1.1.1 วันที่ 31 กรกฎาคม 2555 กยอ. ในคราวประชุมครั้งที่ 7/2555 มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย โดยมอบหมายให้ที่ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (TCDC) ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการฯ ในวงเงิน 6 ล้านบาทจากเงินกู้ตามพระราชกำหนดการให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตของ

ประเทศไทย พ.ศ. 2555 (วงเงิน 10,000 ล้านบาท) และให้จัดตั้ง “คณะกรรมการ กำกับโครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศ” โดยมี นายพันศักดิ์ วิญญรัตน์ กรรมการ กยอ. เป็นประธาน และมอบหมายให้ ฝ่ายเลขานุการประสานกับศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบเพื่อจัดทำรายละเอียด โครงการเสนอต่อรัฐมนตรีต้นสังกัดและ กยอ. เพื่อพิจารณารายละเอียดขอรับการ สนับสนุน ก่อนนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

- 1.1.2 วันที่ 22 สิงหาคม 2555 สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 1104/4877 ถึง ผู้อำนวยการศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบเพื่อแจ้งมติการประชุม ดังกล่าว
- 1.1.3 วันที่ 19 กันยายน 2555 ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบมีหนังสือ ที่ สปร 07/132 โดยมีรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นางนลินี ทวีสิน) เป็นผู้ลงนาม ถึงประธาน กยอ. เพื่อเสนอรายละเอียดโครงการฯ ให้ กยอ. พิจารณา

1.2 สารสำคัญ

1.2.1 หลักการและเหตุผล

- 1) วันที่ 23 สิงหาคม 2554 รัฐบาลแถลงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา รถไฟความเร็วสูง ภายใต้นโยบายโครงสร้างพื้นฐานด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงเครือข่ายและการบริหารจัดการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่ เมือง และระหว่างประเทศ
- 2) การสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงจะนำมาซึ่งการเติบโตทางเศรษฐกิจของ ภาคอุตสาหกรรมและบริการ โดยเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต สนับสนุนให้เกิดการบริการสาขาใหม่ๆ และกระจายความเจริญทาง เศรษฐกิจของประเทศ
- 3) การศึกษาระบบรถไฟความเร็วสูงของ สทช. ได้ให้ความสำคัญกับประเด็น ด้านเทคนิควิศวกรรมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเท่านั้น จึงควรศึกษา เพิ่มเติมในเรื่องการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง
- 4) ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดทำ “โครงการศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มจากรถไฟ ความเร็วสูงของประเทศไทย” เพื่อศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดเชิงลึก เพื่อกำหนดแนวทางการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงที่ชัดเจน

1.2.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ระบบรถไฟความเร็ว สูงของไทยในอนาคต
- 2) เพื่อศึกษาศักยภาพและแนวทางของประเทศไทยในการสร้างมูลค่าทาง เศรษฐกิจจากรถไฟความเร็วสูง

1.2.3 พื้นที่ดำเนินการ ทั่วประเทศ

1.2.4 เป้าหมาย

- 1) **ตัวชี้วัดผลผลิต** รายงานการศึกษาการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากโรงไฟฟ้าความเร็วสูง จำนวน 1 ฉบับ
- 2) **ตัวชี้วัดผลลัพธ์** มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากรถไฟฟ้าความเร็วสูง จำนวน 2,000 ล้านบาท

1.2.5 แนวทางและแผนงานดำเนินการ

- 1) ศึกษาวิเคราะห์การสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากโรงไฟฟ้าความเร็วสูงกรณีตัวอย่างในต่างประเทศ การสร้างมูลค่าเพิ่มทางตรงจากการบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และการสร้างมูลค่าเพิ่มทางอ้อมจากการเชื่อมโยงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาความเป็นเมืองและกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจชุมชนและพื้นที่ตลอดเส้นทางรถไฟ
- 2) จัดเก็บข้อมูลเชิงลึกและวิเคราะห์เพื่อประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงของไทยในอนาคต รวมถึงการวิเคราะห์คาดการณ์ปัจจัยแวดล้อมต่างๆ อันจะเกิดขึ้นภายในระยะเวลา 5 ปี 10 ปี และ 15 ปี
- 3) ศึกษาศักยภาพและความพร้อมในด้านต่างๆ ในการสร้างเสริมมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากโรงไฟฟ้าความเร็วสูง อาทิ แนวทางการยกระดับผลิตภัณฑ์ OTOP เพื่อสร้างมูลค่าจากรถไฟฟ้าความเร็วสูง เป็นต้น
- 4) จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการสร้างเสริมมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากรถไฟฟ้าความเร็วสูงของไทยในด้านต่างๆ เช่น การบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การส่งเสริมการท่องเที่ยว ตลอดจนการสร้างมูลค่าเพิ่มจากรถไฟฟ้าความเร็วสูงในลักษณะอื่นๆ ซึ่งต้องเป็นแนวทางที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม

1.2.6 ระยะเวลาศึกษา 6 เดือน

1.2.7 รายละเอียดงบประมาณ จำนวน 6 ล้านบาท จำแนกเป็น 4 หมวด ดังนี้

- 1) ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 1,320,000 บาท
- 2) ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บข้อมูล 3,370,000 บาท
- 3) ค่าใช้จ่ายในการวิเคราะห์ข้อมูล 1,240,000 บาท
- 4) ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด 70,000 บาท

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 เห็นควรสนับสนุนเนื่องจากเป็นโครงการที่สร้างเสริมมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบเชิงบวกต่อสังคมและเศรษฐกิจของไทย ทั้งในระดับพื้นที่และในภาพรวมของประเทศ
- 2.2 ควรพิจารณาความเป็นไปได้ในการขยายกรอบการศึกษาของโครงการให้ครอบคลุมมากขึ้น โดยอาจพิจารณากรณีศึกษาจากต่างประเทศ อาทิ ญี่ปุ่นและสหราชอาณาจักร

เป็นต้นแบบที่สำคัญ และเนื่องจากโครงการนี้ต้องการศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มที่เชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงโดยตรง (Direct Value Creation) จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการออกแบบบริการ (Service Design) ให้มากขึ้น ซึ่งหากมีความจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ควรปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณของโครงการให้สอดคล้องกับขอบเขตงานที่จะขยายเพิ่มขึ้นด้วย

- 2.3 ควรปรับปรุงตัวชี้วัดผลลัพธ์ของโครงการให้ชัดเจนและสอดคล้องกับข้อเท็จจริง เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการศึกษา ไม่ใช่การโครงการลงทุน จึงไม่สามารถจะทำให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากรถไฟความเร็วสูงได้ถึง 2,000 ล้านบาท ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดของโครงการ

3. มติ กยอ.

- 3.1 เห็นชอบในหลักการโครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศ ตามที่ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบเสนอ และมอบหมายให้ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ ร่วมกับ สศช. ปรับปรุงรายละเอียดโครงการ และพิจารณางบประมาณให้เหมาะสมกับขอบเขตงานที่จะมีการขยายให้มากขึ้นตามที่ กยอ. ให้ความเห็น และให้ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบนำเสนอโครงการให้ประธาน กยอ. พิจารณาอีกครั้ง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป
- 3.2 มอบหมายให้สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ร่วมกันพิจารณาประเด็นกฎหมาย/กฎระเบียบที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟ และการพัฒนาด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเสนอข้อเสนอมอบหมาย/กฎระเบียบที่สามารถดำเนินการได้โดยเร่งด่วน เพื่อนำเสนอต่อ กยอ. ต่อไป

ระเบียบวาระที่ 3.2 ขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอการขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของกองทัพเรือ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

- 1.1.1 วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2555 กยอ. ได้มีมติมอบหมายให้กองทัพเรือ (ทร.) ร่วมกับ สุลกากร และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง พิจารณาจัดเตรียมความพร้อม และความจำเป็นที่จะต้องลงทุนเพิ่มเติม เพื่อให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถามีความพร้อมสามารถรองรับการเป็นท่าอากาศยานสำรองที่สมบูรณ์ ในกรณีปิดสนามบินสุวรรณภูมิ

- 1.1.2 วันที่ 24 เมษายน 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจที่มีโครงการที่ใช้เงินกู้ภายในพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 (350,000 ล้านบาท)

เร่งจัดทำรายละเอียดและค่าของงบประมาณโดยด่วน และนำเสนอ กยอ. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

1.2 สารสำคัญ

- 1.2.1 **หลักการเหตุผล** ปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการใช้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินสำรองจากเหตุการณ์ปิดสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองที่ผ่านมา ได้แก่ ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานไม่เพียงพอ อาคารผู้โดยสารมีขนาดเล็ก ความล่าช้าในการให้บริการ คลังสินค้าไม่เพียงพอต่อการรองรับสินค้าปริมาณมาก และขาดแคลนอุปกรณ์สนับสนุนการขนถ่ายสินค้าและไหลทางวิ่ง ไฟทางวิ่ง ระบบไฟนำร่อง และป้ายบอกระยะทางวิ่งที่เหลื่อมอายุการใช้งานมานาน จึงจำเป็นต้องดำเนินการลงทุนเพิ่ม เพื่อให้สนามบินอุตะเถามีความพร้อมและสามารถรองรับการเป็นสนามบินสำรองที่สมบูรณ์
- 1.2.2 **เป้าหมาย** เพื่อให้สนามบินอุตะเถาสามารถสนับสนุนอากาศยานและผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ณ สนามบินอุตะเถา ให้เพียงพอกับความต้องการใช้งานได้ด้วยความเป็นระเบียบ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในกรณีที่สนามบินสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้
- 1.2.3 **ระยะเวลาดำเนินการ** 2 ปี (ปี 2556 – 2557)
- 1.2.4 **วงเงินลงทุนโครงการ** 239.80 ล้านบาท ประกอบด้วย (1) ปรับปรุงสถานีจ่ายน้ำมันและก่อสร้างระบบเติมน้ำมันทางท่อ วงเงิน 55.00 ล้านบาท (2) จัดหาสะพานเทียบเครื่องบิน 2 ชุด วงเงิน 48.00 ล้านบาท (3) จัดหาอุปกรณ์ไฟนำทางสำหรับเครื่องบินเข้าจอดเทียบสะพานเทียบเครื่องบิน 2 ชุด วงเงิน 8.00 ล้านบาท (4) ก่อสร้างอาคารคลังสินค้าพร้อมจัดหาอุปกรณ์สนับสนุน วงเงิน 69.00 ล้านบาท (5) ปรับปรุงพื้นผิวบริเวณไหลทางวิ่ง วงเงิน 24.00 ล้านบาท และ (6) จัดหาอุปกรณ์ภาคพื้นสำหรับอากาศยาน 5 รายการ วงเงิน 35.80 ล้านบาท

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 กองทัพอากาศรายงานว่า ปัจจุบันสนามบินนานาชาติอุตะเถาได้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเป็นสนามบินสำรอง ในกรณีปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปบางส่วนแล้ว และหากได้รับอนุมัติงบประมาณเพิ่มเติม จำนวน 239.80 ล้านบาท จะทำให้การให้บริการมีสมบูรณ์มากขึ้น ซึ่งร้อยละ 70 ของงบประมาณทั้งหมด กองทัพอากาศสามารถดำเนินการได้ทันทีเมื่อได้รับอนุมัติ ส่วนที่เหลือร้อยละ 30 เป็นการจัดหาสะพานเทียบเครื่องบินต้องรอการก่อสร้างที่พัสดุโดยสาร ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนเมษายน ปี 2556
- 2.2 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมถึงความเหมาะสมและความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาในเชิงพาณิชย์มากขึ้น นอกจากจะใช้เพื่อเป็นท่าอากาศยานสำรองในกรณีปิดสนามบินสุวรรณภูมิ เนื่องจากปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิมีปริมาณผู้โดยสารใกล้เคียงเต็มขีดความสามารถในการรองรับแล้ว ในขณะที่โครงการก่อสร้างเพื่อขยายสนามบินสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ต้องใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 6 ปี จึงจะแล้วเสร็จ จึงจำเป็นต้องมีสนามบินพาณิชย์สำรองเพื่อรองรับผู้โดยสารบางส่วนได้ ซึ่งอาจจะเป็นเที่ยวบินเช่าเหมาลำของนักท่องเที่ยว

และนักธุรกิจ หรือสายการบินต้นทุนต่ำ โดยรัฐบาลสนับสนุนค่า Landing fee ในราคาต่ำ และให้ความสำคัญกับมาตรการรักษาความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร

- 2.3 กองทัพเรือได้มีการเตรียมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับผู้โดยสารและสนับสนุนโลจิสติกส์ของประเทศอยู่แล้ว โดยที่ผ่านมาได้เปิดให้เครื่องบินเช่าเหมาลำมาใช้บริการ เพื่อนำรายได้มาใช้ในการบำรุงดูแลรักษาสนามบิน อย่างไรก็ตาม การจะเปิดใช้ในเชิงพาณิชย์มากขึ้นในระยะต่อไปนั้น จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น การกำหนดเส้นทางบินของสายการบิน การส่งเสริมด้านการตลาด การจัดตั้งด่านตรวจคนเข้าเมือง และการสนับสนุนงบประมาณและอัตราค่าลงใน การบริหารจัดการ เป็นต้น
- 2.4 การบริหารจัดการท่าอากาศยานในภาวะปกติ เพื่อการสร้างรายได้ให้กับกองทัพเรืออาจพิจารณาทางเลือกได้ 3 แนวทาง คือ (1) กองทัพเรือบริหารจัดการเอง (2) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รับสัมปทานและแบ่งสรรรายได้ให้กับกองทัพเรือ เหมือนกรณีการบริหารจัดการสนามบินดอนเมือง และ (3) เปิดให้เอกชนประมูล
- 2.5 ควรปรับเปลี่ยนชื่อโครงการให้สอดคล้องกับแนวทางการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์มากขึ้น โดยเปลี่ยนชื่อเป็น “โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานสำรองในเชิงพาณิชย์” พร้อมทั้งนำเสนอข้อมูลปริมาณการจราจรปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต และประมาณการต้นทุนในการบริหารจัดการสนามบิน เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย

3. มติ กยอ.

- 3.1 เห็นควรสนับสนุนงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานสำรอง กรณีปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงิน 239.80 ล้านบาทตามที่กระทรวงกลาโหม เสนอ ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารโครงการและการใช้จ่ายเงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคต ประเทศ พ.ศ. 2555 จากวงเงินที่ได้รับการจัดสรร 10,000 ล้านบาท
- 3.2 มอบหมายให้กองทัพเรือร่วมกับ สศช. ปรับปรุงรายละเอียดและชื่อของโครงการตามความเห็นของ กยอ. และให้ฝ่ายเลขานุการ กยอ. แจ้งมติการประชุม กยอ. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2555 และให้นำผลการประชุม กยอ. และความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประธาน กยอ. เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 3.3 การจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนารถยนต์และชิ้นส่วน

1. รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (นายถาวร ชลัษเฐียร) ได้นำเสนอรายละเอียดข้อเสนอการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนารถยนต์และชิ้นส่วน สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 สาระสำคัญ

ความจำเป็นในการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนารถยนต์และชิ้นส่วน เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนที่สำคัญที่สุดในอาเซียน เพื่อความยั่งยืนของอุตสาหกรรมนี้ ภาคเอกชนจึงจำเป็นที่จะต้องก้าวข้ามไปสู่การเป็นศูนย์ R&D และการผลิต

อุปกรณ์การประกอบที่ทันสมัย โดยศูนย์ทดสอบรถยนต์และชิ้นส่วนจะเป็นสะพานสำคัญอย่างยิ่งในการบรรลุผลสำเร็จในอนาคต โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ได้แก่ (1) สามารถพัฒนาเทคโนโลยีด้วยตนเองได้ในอนาคต (2) ฝึกอบรมนายช่างเทคนิคและวิศวกรทางยานยนต์และชิ้นส่วน (3) เป็นศูนย์ข้อมูลทางเทคนิคและสามารถนำไปใช้ได้ (4) สามารถทดสอบคุณภาพของรถยนต์ที่ผลิตจากต่างชาติและเป็นศูนย์ทดสอบภายในประเทศ และ (5) สร้างความมั่นใจในคุณภาพของรถยนต์ ชิ้นส่วน และเก็บรักษาความลับทางเทคนิคของประเทศได้อย่างมั่นคง

1.2 ข้อเสนอ

- 1.2.1 ขอจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยยานยนต์และชิ้นส่วน
- 1.2.2 งบประมาณการลงทุนในช่วงแรก 6,980 ล้านบาท
- 1.2.3 ให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นเจ้าภาพในการดำเนินการร่วมกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 สถาบันยานยนต์แห่งประเทศไทยได้จัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์มูลค่ารวม 8,085.90 ล้านบาท โดยแบ่งการดำเนินการเป็น 2 ส่วน ดังนี้
 - 2.1.1 ส่วนที่ 1: การจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์ แบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น: พัฒนาศูนย์ทดสอบเพื่อรองรับมาตรฐานในประเทศ และมาตรฐานแบบท้าย ASEAN MRA งบประมาณการลงทุน 88.70 ล้านบาท ระยะเวลา 1 ปี (พ.ศ. 2556) และ ระยะยาว: ก่อสร้างศูนย์ทดสอบฯ บนพื้นที่ 200 ไร่ งบประมาณการลงทุน 3,110.20 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี (พ.ศ. 2556-2558) รวมงบประมาณการลงทุน 3,198.90 ล้านบาท
 - 2.1.2 ส่วนที่ 2: การจัดตั้งสนามทดสอบเพื่อการทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์ พื้นที่ 800 ไร่ งบประมาณการลงทุน 4,887.00 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ. 2556 -2559)
- 2.2 สถาบันยานยนต์พิจารณาในเบื้องต้นเห็นว่ารูปแบบการลงทุนควรเป็นการลงทุนโดยภาครัฐ ทั้งจำนวน โดยมีการประเมินว่าโครงการจะมีความคุ้มค่าจากการลงทุนประมาณปีที่ 10

3. มติ กยอ.

เห็นชอบในหลักการข้อเสนอการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและวิจัยยานยนต์และชิ้นส่วนตามที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสถาบันยานยนต์แห่งประเทศไทย เสนอ โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์แห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับไปพิจารณาดำเนินการทบทวนในรายละเอียด ความเหมาะสม และความคุ้มค่าของโครงการ รวมทั้งรูปแบบการลงทุน การบริหารจัดการ และที่ตั้งโครงการที่เหมาะสม เพื่อนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาให้ความเห็นชอบ และลงนามในหนังสือถึงประธาน กยอ. เพื่อนำเสนอ กยอ. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 3.4 แนวคิดโครงการบริหารจัดการกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมครบวงจร

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอแนวคิดโครงการบริหารจัดการกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมครบวงจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

- 1.1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 อนุมัติงบประมาณแก่กรมโรงงานอุตสาหกรรมสำหรับการสร้างเตาเผาขยะอุตสาหกรรมในวงเงิน 1,500 ล้านบาท โดยกรมฯ ได้สร้างศูนย์บริหารจัดการวัสดุเหลือใช้อุตสาหกรรม (เตาเผาขยะอุตสาหกรรม) ขนาดประมาณ 15,000 ตันต่อปี ในนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อเป็นโครงการนำร่องเตาเผาของเสียอันตรายจากโรงงานอุตสาหกรรมโดยดำเนินการสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2548 และกรมโรงงานอุตสาหกรรมได้ให้สัมปทานแก่บริษัท อัครีปราการ จำกัด เพื่อดำเนินการบริหารและประกอบกิจการ
- 1.1.2 การนำเข้าของเสียอันตรายมากำจัดในประเทศไทยนั้นจะกระทำได้อย่าง เนื่องจากประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาบาเซล จึงทำให้การนำเข้าของเสียอันตรายจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยมีความเข้มงวดมาก อย่างไรก็ตามของเสียที่ผ่านการนำเข้าตามอนุสัญญาบาเซลมีปริมาณปีละประมาณ 3,000 ตัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และตามขอบเขตของพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 อนุญาตให้นำเข้าอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้แล้วผ่านเข้ามาเพื่อรีไซเคิลได้ โดยไม่ต้องผ่านอนุสัญญาบาเซล แต่ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของ พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ส่วนประเทศเพื่อนบ้านหากจะนำเข้าของเสียอันตรายมากำจัดในประเทศไทยจะต้องผ่านขั้นตอนศุลกากรหลายขั้นตอน ทั้งนี้ปัจจุบันยังมิได้รับแจ้งว่ามีการลักลอบทิ้งของเสียอันตรายจากต่างประเทศในประเทศไทย
- 1.1.3 ผู้ประกอบการในประเทศบางรายพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยการหลีกเลี่ยงการกำจัดของเสียดังกล่าว ส่งผลให้มีการลักลอบทิ้งของเสียอันตรายเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้จะมีกฎหมายควบคุมและมีบทลงโทษก็ตาม ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาสำคัญคือมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก และบทลงโทษสูงสุดของการทิ้งของเสียอันตราย คือ บทลงโทษตาม พ.ร.บ. วัตถุอันตราย ระวังโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 2 แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ อีกทั้งการหาหลักฐานเพื่อหาผู้กระทำความผิดดำเนินการได้ยาก สภาพดังกล่าวส่งผลให้เกิดปัญหาที่ขยายวงกว้างมากขึ้นซึ่งหากไม่มีการจัดการกับปัญหานี้อย่างเร่งด่วน ก็จะส่งผลสืบเนื่องต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมและปัญหาสังคมอย่างรุนแรงในอนาคต

1.2 สาระสำคัญ

1.2.1 หลักการและเหตุผล

- 1) จากการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศที่ผ่านมา มุ่งเน้นเสริมสร้างจุดแข็งของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืนโดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยเฉพาะ

อุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป ส่งผลให้อุตสาหกรรมต่างๆ มีการเติบโตอย่างรวดเร็วแต่ก็ส่งผลกระทบต่อสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมาก

- 2) เมื่อพิจารณาประเด็นปัญหาเรื่องกากของเสียจากภาคอุตสาหกรรมในประเทศไทย พบว่า ปัจจุบันมีปริมาณทั้งหมดประมาณมากกว่าปีละ 18 ล้านตัน โดยเป็นของเสียที่ไม่เป็นอันตรายปริมาณปีละ 17 ล้านตันซึ่งส่วนนี้ยังไม่ก่อปัญหาให้กับประเทศ
- 3) สำหรับของเสียจากภาคอุตสาหกรรมที่เป็นอันตราย พบว่า เกิดจากอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ประมาณ 10,000 ตันต่อปี ซึ่งหากรวมถึงกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมอื่นๆ ทั้งประเทศ จะมีปริมาณถึงมากกว่า 1.5 ล้านตัน ทั้งนี้ ยังไม่รวมขยะมูลฝอยและขยะอิเล็กทรอนิกส์จากบ้านพักอาศัยและประชาชนที่มีไม่ต่ำกว่าปีละ 1 ล้านตัน ซึ่งขยะและของเสียอันตรายที่มีจำนวนไม่ต่ำกว่า 2 แสนตันต่อปี จำเป็นต้องทำลายด้วยความร้อนสูงเท่านั้น ไม่สามารถนำไปรีไซเคิลได้
- 4) ปัจจุบันมีหลุมที่ฝังขยะอันตรายได้ในประเทศมีเพียง 2 แห่งคือ บริษัทบริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จำกัด (มหาชน) และบริษัทเบตเตอร์ เวิร์ล กรีน จำกัด (มหาชน) (BWG) ซึ่งรับฝังขยะอันตรายจากโรงงานที่ขออนุญาตผ่านกรมฯ เท่านั้น สำหรับกรณีขยะอันตรายจากภาคส่วนอื่นจะถูกส่งไปฝังที่หลุมของเทศบาล และจะก่อเกิดปัญหาในอนาคตได้ ดังเช่นหลุมฝังกลบที่ลาดกระบัง
- 5) อย่างไรก็ตาม รัฐควรผลักดันไม่ให้ใช้วิธีการฝังกลบของเสียอันตรายทุกประเภท (Zero Landfill) ซึ่งหลายประเทศในยุโรปได้เริ่มดำเนินการอย่างจริงจังแล้ว เนื่องจากเมื่อฝังกลบขยะอันตรายลงไป ความเป็นพิษจะคงอยู่ตลอดไป และมีโอกาสที่จะรั่วซึมลงดินหรือแหล่งน้ำใต้ดินได้
- 6) จากสภาพปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินศึกษา “โครงการบริหารจัดการกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมครบวงจรของประเทศไทย” เพื่อกำหนดแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมที่มีบูรณาการ ครอบคลุมในทุกมิติ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กลไกการปฏิบัติ การปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมาตรการจูงใจต่างๆ โดยควรครอบคลุมถึงการพิจารณาความเหมาะสมในการสร้างโรงงานกำจัดขยะอันตรายด้วยการเผาความร้อนสูงที่มีสมรรถนะในการกำจัดขยะอันตรายได้ทุกชนิดไม่ต่ำกว่า 500 ตันต่อวัน รวมทั้งการกำหนดพื้นที่ตั้งโรงงานฯ ที่ควรอยู่ไกลกับเขตอุตสาหกรรมที่มีขยะอันตราย และสนับสนุนการขนส่งขยะอันตรายบางประเภทเพื่อไปกำจัด โดยใช้ทางรถไฟที่มีเส้นทางผ่านในเขตอุตสาหกรรมด้วย เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและป้องกันปัญหาลักลอบทิ้งในทางอ้อม เนื่องจากโครงการฯ มีความซับซ้อนและต้องอาศัยความเชี่ยวชาญทั้งในด้านเทคนิค/เทคโนโลยี ด้านพื้นที่/ผังเมือง ด้านกฎหมาย ด้านโลจิสติกส์ และด้าน

ยุทธศาสตร์ จึงจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์เฉพาะด้านเพื่อดำเนินโครงการฯ โดยเร่งด่วน

1.2.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์เชิงลึกประเด็นสภาพปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการกากของเสียจากอุตสาหกรรมของไทยในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการสร้างโรงงานกำจัดของเสียอันตรายที่มีความสามารถรองรับในปริมาณประมาณ 500 ตันต่อวัน หรือ 180,000 ตันต่อปี พร้อมทั้งข้อเสนอแนะด้านเทคโนโลยีที่เหมาะสม สถานที่ตั้งโรงงานฯ ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งทางรถไฟ และรูปแบบการบริหารจัดการที่สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) เพื่อจัดทำข้อเสนอกรอบแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมที่มีการบูรณาการครอบคลุมในทุกมิติ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กลไกการปฏิบัติ การปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมาตรการจูงใจต่างๆ

1.2.3 ระยะเวลาศึกษา 6 เดือน

- 1.2.4 งบประมาณ 10 ล้านบาท โดยขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากเงินกู้ตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำ และสร้างอนาคตของประเทศ พ.ศ. 2555 (วงเงิน 10,000 ล้านบาท)

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

การบริหารจัดการกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมนั้นเป็นประเด็นที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการ ซึ่งควรศึกษาให้ครอบคลุมในทุกประเด็น อาทิ การทิ้งของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศ (FTA) มาตรการป้องกันการลักลอบนำของเสียอันตรายจากต่างประเทศมาทิ้งในประเทศไทยด้วย

3. มติ กยอ.

เห็นชอบในหลักการให้มีการศึกษา “โครงการบริหารจัดการกากของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมครบวงจรของประเทศไทย” โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม ดำเนินการจัดทำรายละเอียดข้อกำหนดโครงการ (TOR) และรายละเอียดงบประมาณตามแบบฟอร์มที่สำนักงบประมาณกำหนด เสนอต่อรัฐมนตรีต้นสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบและลงนามถึงประธาน กยอ. เพื่อนำเสนอ กยอ. พิจารณาอีกครั้ง ก่อนนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 4.1 การจัดงานแสดงร้านค้าต้นแบบ OTOP Store และนิทรรศการ Thai Pinto

1. ผู้แทนสำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน) ได้รายงานผลการจัดงานแสดงร้านค้าต้นแบบ OTOP Store และนิทรรศการ Thai Pinto สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 วัตถุประสงค์

- 1.1.1 **ร้านค้าต้นแบบ OTOP Store** เพื่อเป็นการจำลองบรรยากาศของร้านค้า OTOP Store เพื่อจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของไทยที่มีความโดดเด่นทั้งด้านคุณภาพ ความสวยงาม และมาตรฐานการผลิต เพื่อแสดงให้เห็นถึงช่องทางใหม่ในการขายสินค้าของผู้ผลิตที่มีการพัฒนาสินค้าได้ตรงกับความต้องการของตลาดสากล ทั้งยังเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ประกอบการสินค้า OTOP ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาสินค้าเพื่อขยายโอกาสในการส่งออกด้วย
- 1.1.2 **นิทรรศการ Thai Pinto** เพื่อเป็นต้นแบบในการพัฒนาอาหารกล่องสำหรับรับประทานระหว่างเดินทางบนรถไฟ โดยเป็นอาหารกล่องที่ขนส่งมาจากชุมชนหรือจังหวัดต่างๆ เพื่อนำมาจำหน่ายที่สถานีรถไฟ สำหรับรับประทานระหว่างการเดินทางหรือเป็นของฝากในโอกาสต่างๆ

1.2 สารสำคัญ

- 1.2.1 ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (TCDC) จัดงานแสดงร้านค้าต้นแบบ OTOP Store และนิทรรศการ Thai Pinto เมื่อวันที่ 18 - 26 สิงหาคม 2555 ณ อาคารชาเลนเจอร์ เมืองทองธานี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงให้เห็นตัวอย่างของนโยบายและแนวทางการพัฒนาและยกระดับสินค้า OTOP ของรัฐบาล โดยได้นำเสนอแนวคิดร้านค้า OTOP ต้นแบบ ที่มีการออกแบบและตกแต่งองค์ประกอบของร้านอย่างน่าสนใจ รวมทั้งคัดเลือกสินค้า OTOP เพื่อนำมาจัดแสดงในร้านค้าต้นแบบ และการศึกษาโอกาสที่จะขยายตลาด OTOP ไปสู่ภูมิภาคอื่นๆทั่วโลก
- 1.2.2 นอกจากนี้ ยังมีการจัดนิทรรศการเพื่อนำเสนอแนวคิดและตัวอย่างสินค้า Thai Pinto ที่มีการออกแบบและจัดเป็นเมนูอาหาร 10 รายการจัดใส่บรรจุภัณฑ์ที่มีออกแบบให้เหมาะสมสำหรับการรับประทานระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งได้ออกแบบให้แสดงเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันของแต่ละท้องถิ่นตามเส้นทางรถไฟ 5 สายที่รัฐบาลกำลังจะลงทุน โดย TCDC จะนำไปจัดแสดงอีกครั้งในงาน OTOP City ในช่วงวันที่ 15 - 25 ธันวาคม 2555 และคาดว่าจะพัฒนาต่อยอดโครงการต้นแบบนี้ไปสู่การปฏิบัติจริงอย่างครบวงจร โดยจะผนวกแนวคิดการออกแบบการบริการ (Service Design) เพื่อสร้างสรรค์มูลค่าของสินค้าและบริการ OTOP ของไทยมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การขยายตัวของทางท่องเที่ยว ภาคอุตสาหกรรม และการบริโภคในประเทศต่อไป

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

การจัดแสดงร้านค้าต้นแบบ OTOP Store และนิทรรศการ Thai Pinto มีความเชื่อมโยงกับโครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าเพิ่มจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย (Value Creation from Thailand's High Speed Train) ที่ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบนำเสนอเบื้องต้นในที่ประชุม ซึ่งเป็นการพัฒนาการออกแบบบริการ (Service Design) ของประเทศเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้โครงสร้างพื้นฐานอันจะนำมาซึ่งการขยายตัวของทางท่องเที่ยว ภาคอุตสาหกรรม และการบริโภคของประเทศต่อไป

3. มติ กยอ.

ที่ประชุมรับทราบ

ระเบียบวาระที่ 4.2 ความคืบหน้าการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

1. ฝ่ายเลขานุการได้รายงานความคืบหน้าการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้
 - 1.1 **ความเป็นมา** สืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2555 ได้มีมติเห็นชอบการสนับสนุนการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และมอบหมายสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการจัดทำแผนพัฒนาความเชื่อมโยงของไทยกับท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย รวมทั้งบูรณาการแผนงานและโครงการโดยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - 1.2 **ความคืบหน้าการดำเนินงาน**
 - 1.2.1 **การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับโครงการทวาย** สศช. ได้จัดประชุมหารือเพื่อดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งตะวันตกกับโครงการทวาย เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2555 โดยขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลความคืบหน้าโครงการที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก - กรุงเทพฯ-ภาคตะวันตกของไทย กับ โครงการทวาย เพื่อนำข้อมูลมาจัดทำแผนพัฒนาต่อไป
 - 1.2.2 **การลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่าง ไทย-เมียนมาร์ ว่าด้วยการพัฒนาที่ครอบคลุมในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง** รัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ได้ลงนามความตกลงใน บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการพัฒนาที่ครอบคลุมในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2555 ซึ่งได้กล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐบาลไทยที่จะต้อง 1) ให้ความสนับสนุนทางวิชาการ ถ่ายทอดเทคโนโลยีและแบ่งปันแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในด้านการจัดการ 2) สนับสนุนการเสริมสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการค้าการลงทุน 3) เร่งรัดให้การก่อสร้างเส้นทางถนนจากจุดผ่านแดนไทย-เมียนมาร์ไปยังกรุงเทพฯ-แหลมฉบัง สำเร็จโดยเร็ว และ 4) ให้การสนับสนุนในการระดมทุนที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในโครงการทวาย
 - 1.2.3 **โครงการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่กาญจนบุรีและบริเวณใกล้เคียง เพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจด้านตะวันตก** สศช. ได้รับงบประมาณจำนวน 25 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2556 เพื่อจัดทำโครงการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่กาญจนบุรีและบริเวณใกล้เคียง เพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจด้านตะวันตก ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียม TOR เพื่อดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเป็นการต่อไป
 - 1.2.4 **แผนแม่บทการพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจของไทยกับโครงการทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์** สศช. อยู่ระหว่างกรรณการร่างแผนแม่บทการพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจของไทยกับโครงการทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (เริ่มจากจุดผ่านแดนไปยังพื้นที่โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย) ประกอบด้วย 6 แผนงานหลักคือ 1) แผนงานพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย 2) แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายและธุรกิจชุมชน 3) แผนงานพัฒนาไฟฟ้าและพลังงาน 4) แผนงานพัฒนาสังคมและชุมชน

5) แผนงานปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ และ 6) แผนงานสนับสนุนทางการเงิน แผนแม่บทนี้จะป็นแนวทางการทำงานอย่างเป็นบูรณาการ สำหรับภาครัฐและเอกชนของไทย ร่วมกับหน่วยงานของเมียนมาร์

- 1.2.5 **แนวทางการให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย** กระทรวงการคลังได้จัดตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย โดยมี ผอ. สำนักงานเศรษฐกิจการคลังเป็นประธาน มีผู้แทน สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับคณะทำงาน ปัจจุบันคณะทำงานอยู่ระหว่างพิจารณาโครงสร้างการลงทุนที่เหมาะสม และประเด็นสัดส่วนการถือหุ้นระหว่างภาครัฐ-ภาคเอกชนของไทย กับญี่ปุ่น และเมียนมาร์ รวมทั้งแหล่งทุนที่เหมาะสม คาดว่าเมื่อได้ทางเลือกก็จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทางเลือกการลงทุน และพิจารณาแต่งตั้งคณะเจรจาอย่างเป็นทางการต่อไป

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

ขณะนี้ภาคเอกชนมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนว่ารัฐบาลไม่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจของไทยกับโครงการทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ จึงเห็นควรให้สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย รับไปประชาสัมพันธ์ให้ภาคเอกชนได้ทราบและติดตามอย่างใกล้ชิดว่ารัฐบาลได้ดำเนินโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายอย่างต่อเนื่อง และมีความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการฯ มาโดยลำดับด้วย

3. มติ กยอ.

รับทราบและมอบหมายให้สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย รับไปประชาสัมพันธ์ให้ภาคเอกชนได้ทราบและติดตามการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายของรัฐบาลอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง

ระเบียบวาระที่ 4.3 ความคืบหน้าการชี้แจงการดำเนินงานของ กยอ. ต่อศาลปกครองกลาง กรณีสมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวกรวม 39 คน ฟ้องร้องต่อศาลปกครอง

- ฝ่ายเลขานุการได้รายงานความคืบหน้าการชี้แจงการดำเนินงานของ กยอ. ต่อศาลปกครองกลาง กรณีสมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวกรวม 39 คน ฟ้องร้องต่อศาลปกครอง สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

- 1.1.1 **วันที่ 6 มีนาคม 2555** สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวกรวม 39 คนฟ้องร้องต่อศาลปกครอง เพื่อดำเนินคดีกับ (1) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) (2) อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม (3) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม (4) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (5) ผู้อำนวยการธนาคารออมสิน (6) คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อวางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (กยน.) และ (7) กยอ. ในการสนับสนุนและอนุญาตให้ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำถาวร เพื่อล้อมรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม

1.1.2 วันที่ 31 กรกฎาคม 2555 ที่ประชุม กยอ. ครั้งที่ 7/2555 มีมติมอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ลศช.) หรือรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายปรเมธี วิมลศิริ) เป็นผู้แทน กยอ. ในการนำเสนอเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการนำพยานบุคคลที่เกี่ยวข้องข้อเท็จจริงและให้ถ้อยคำต่างๆ ต่อพนักงานอัยการและประสานงานกับสำนักงานอัยการสูงสุดจนกว่าการดำเนินการทางคดีจะแล้วเสร็จ พร้อมทั้งมอบหมายให้ ลศช. ยื่นหนังสือต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอขยายระยะเวลาการจัดทำคำชี้แจงต่อศาลและยื่นหนังสือขอความอนุเคราะห์สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อทำคำให้การแก้ต่างทางคดีดังกล่าวแทน กยอ.

1.1.3 วันที่ 29 สิงหาคม 2555 นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 195/2555 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2555 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาและกำหนดแนวทางการดำเนินการ กรณีที่นายกรัฐมนตรี ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถูกฟ้องคดีปกครอง เรื่อง การดำเนินการเกี่ยวกับสถานการณ์อุทกภัย ปี พ.ศ. 2555 โดยมีปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ

1.2 ผลการดำเนินงาน

1.2.1 สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาแต่งตั้งนายพิชัย ศรีจันทร์ พนักงานอัยการเป็นผู้ดูแลคดีหมายเลขดำที่ ส.39/2555 สำหรับผู้ถูกฟ้องคดี ที่ 1 ถึง 7 อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ถึง 3 (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมโรงงานอุตสาหกรรม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม) กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำบันทึกสรุปข้อเท็จจริงเพื่อนำส่งพนักงานอัยการ ดังนั้น เพื่อให้แนวทางคำให้การสำหรับผู้ถูกฟ้องคดี ทั้ง 7 ราย มีความสอดคล้อง ถูกต้อง และเป็นไปในแนวทางเดียวกัน สำนักงานอัยการสูงสุด จึงยื่นขอขยายระยะเวลาทำคำให้การแก้คำฟ้อง ครั้งที่ 2 ออกไปอีก 30 วัน

1.2.2 วันที่ 6 กันยายน 2555 สำนักงานศาลปกครองกลางอนุญาตให้ผู้ถูกฟ้องคดี กยน. (ที่ 6) และ กยอ. (ที่ 7) ขยายระยะเวลาทำคำให้การแก้คำฟ้อง ครั้งที่ 2 ออกไปอีก 30 วัน นับแต่วันครบกำหนดเดิม ตามคำขอของสำนักงานอัยการสูงสุดในฐานะผู้รับมอบอำนาจจาก กยน. และ กยอ. ซึ่งจะครบกำหนดประมาณวันที่ 15 ตุลาคม 2555

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

กนอ. ชี้แจงความคืบหน้าการดำเนินการในฐานะผู้ถูกฟ้องคดีหลักว่า ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ถึง 3 อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อนำส่งสำนักงานอัยการสูงสุดภายในวันที่ 5 ตุลาคม 2555 ซึ่งคาดว่าสำนักงานอัยการสูงสุดจะสามารถยื่นคำให้การแก้ต่างทางคดีดังกล่าวต่อศาลปกครองกลางได้ภายในเดือนตุลาคม 2555

3. มติ กยอ.

รับทราบความคืบหน้าการชี้แจงการดำเนินงานของ กยอ. ต่อศาลปกครองกลาง กรณี สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวกรวม 39 คน ฟ้องร้องต่อศาลปกครอง

ระเบียบวาระที่ 4.4 ความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย แห่งประเทศไทย

1. ฝ่ายเลขานุการได้ขอให้ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) รายงานความคืบหน้าการฟื้นฟูนิคมอุตสาหกรรม ต่อที่ประชุม กยอ. สรุปสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 การสำรวจสถานะของผู้ประกอบการในนิคม/เขต/สวน อุตสาหกรรม ณ วันที่ 3 ตุลาคม 2555 พบว่ามีผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการเต็มกำลังการผลิต จำนวน 457 ราย เปิดดำเนินการบางส่วน จำนวน 227 ราย และยังไม่ได้เปิดดำเนินการจำนวน 155 ราย จากจำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 839 ราย หรือคิดเป็นผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการรวมจำนวน 684 ราย หรือร้อยละ 81.53
 - 1.2 ในส่วนการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำของนิคมอุตสาหกรรมคาดว่าจะสามารถสร้างเสร็จได้ทันภายในเดือนตุลาคม 2555 โดยสามารถสรุปความคืบหน้าที่สำคัญ ได้ดังนี้
 - 1.2.1 นิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 45.81 ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างคันกั้นน้ำโดยกองพลพัฒนาที่ 1 ความยาว 6.5 กิโลเมตร งบประมาณ 38.809 ล้านบาท
 - 1.2.2 นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) ประมาณการค่าก่อสร้าง 558.061 ล้านบาท ปัจจุบัน โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 90.82 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
 - 1.2.3 นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน ประมาณการค่าก่อสร้าง 704.374 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 77.00 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
 - 1.2.4 เขตประกอบการอุตสาหกรรมโรจนะ ประมาณการค่าก่อสร้าง 2,030 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 98.00 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
 - 1.2.5 เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมนวนคร ประมาณการค่าก่อสร้าง 1,102.100 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 98.61 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
 - 1.2.6 สวนอุตสาหกรรมบางกระดี ประมาณการค่าก่อสร้าง 583.280 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 85 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
 - 1.2.7 นิคมอุตสาหกรรมแพคตอรีแลนด์ ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง
2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

กนอ. ชี้แจงในที่ประชุมเพิ่มเติมว่า ผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมทั้ง 7 แห่ง โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์จะสามารถเปิดดำเนินการเต็มกำลังการผลิตได้ประมาณ ร้อยละ 90 ประมาณไตรมาสที่ 1 ปี 2556 และคาดว่าจะสามารถดำเนินการเต็มกำลังการผลิตได้ทุกโรงงานตามปกติ ประมาณไตรมาสที่ 3 ปี 2556 ทั้งนี้ เนื่องจากกระหว่างการฟื้นฟูโรงงานจากอุทกภัย ผู้ประกอบการได้สูญเสียฐานลูกค้าเดิมไปจำนวนหนึ่ง จึงจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการหาลูกค้าใหม่อีกระยะหนึ่ง

3. มติ กยอ.

รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานเพื่อฟื้นฟูนิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กระทรวงอุตสาหกรรม และมอบหมายให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รายงานความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ให้ กยอ. ทราบต่อไป

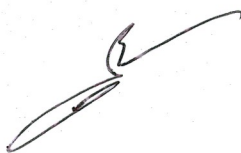
ระเบียบวาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

1. ประธานคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารทรัพยากรน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (อยอ.) (นายวุฒิพงศ์ ฉายแสง) ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการของ อยอ. ดังนี้

- 1.1 การตรวจสอบสถานการณ์น้ำคลองพระองค์ไชยานุชิตมีปริมาณน้ำมาก เนื่องจากฝนตกหนักอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับพื้นที่มีความลาดชันต่ำ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ แนวทางแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ได้แก่ การขุดลอกคลองพระองค์ไชยานุชิต และคลองต่างๆ ซึ่งเชื่อมโยงกันอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำสู่ทะเล โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษารวบรวมคลองต่างๆ โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา และสมุทรปราการ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหการระบายน้ำดังกล่าว
- 1.2 แนวยุทธศาสตร์น้ำใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม ควรมีการนำน้ำกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) ให้ได้ร้อยละ 100 ซึ่งปัจจุบันต่างประเทศสามารถนำน้ำกลับมาใช้ใหม่ได้ทั้งหมด เพื่อให้ในภาคตะวันออกที่มีปริมาณจำกัด สามารถจัดสรรและมีเพียงพอสำหรับการบริโภคภาคอุตสาหกรรม และการเกษตรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ที่ประชุมรับทราบ

เลิกประชุมเวลา 16.45 น.



(นายชุติต์ มิตรชอบ)

ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถ
ในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ
ผู้จัดรายงานการประชุม



(นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม