



ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๒๙

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๙ มกราคม ๒๕๕๑

เรื่อง ผลการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ ๒

เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง กรม ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๕/๐๓๔๔ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๑

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอเรื่อง
ผลการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ ๒ มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียด
ปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

ด่วนที่สุด



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ... สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร 0-2280-4085 ต่อ 3333

ที่... นร.1105/0344... วันที่... 21 มกราคม 2551

เรื่อง... ผลการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 2

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 22 ม.ค. 2551

ตามที่ได้มีการประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 ณ ตึกสันติไมตรีหลังใน ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และรองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์) รัฐมนตรี ปลัดกระทรวง หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนภาคเอกชน เข้าร่วมประชุมเพื่อปรึกษาหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับผลการดำเนินงานตามนโยบายและมาตรการเศรษฐกิจของรัฐบาลในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมา และข้อเสนอการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในปี 2551 นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ขอรายงานสรุปผลการประชุม ความเห็น และมติที่ประชุม ดังนี้

1. ผลการดำเนินงานตามนโยบายและมาตรการเศรษฐกิจที่สำคัญในปี 2550

- 1.1 ในช่วงที่รัฐบาล นายกรัฐมนตรี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เข้าบริหารประเทศเมื่อเดือน ตุลาคม 2549 ภาวะเศรษฐกิจอยู่ในช่วงชะลอตัว โดยอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ในปี 2549 ลดลงจากร้อยละ 6.3 ร้อยละ 5.3 ร้อยละ 4.5 และร้อยละ 4.3 ในไตรมาส 1 ถึง 4 ตามลำดับ
- 1.2 รัฐบาลจึงได้ดำเนินมาตรการเร่งด่วนโดยเร่งรัดจัดทำ พ.ร.บ. งบประมาณประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2550 ให้แล้วเสร็จทันประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2550 เร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณรัฐบาลซึ่งส่งผลให้สามารถเบิกจ่ายจริงได้สูงถึงร้อยละ 93.91 และสร้างความเชื่อมั่นในการบริโภคพร้อมกับกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชน ส่งผลต่อเศรษฐกิจดังนี้ (1) เศรษฐกิจปี 2550 สามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องในอัตราที่เร่งตัวขึ้น ร้อยละ 4.2 ร้อยละ 4.3 และร้อยละ 4.9 ในไตรมาส 1 ถึง 3 ตามลำดับ (2) อัตราเงินเฟ้อทั่วไปลดลงโดยลำดับคือร้อยละ 2.4 ร้อยละ 1.9 และร้อยละ 1.6 ในไตรมาส 1 ถึง 3 ตามลำดับ (3) ดุลบัญชีเดินสะพัดใน 3 ไตรมาส เกินดุล 9.26 พันล้านดอลลาร์ สรอ. (4) อัตราการว่างงานในเดือนพฤศจิกายน 2550 ลดลงเหลือร้อยละ 1.1 (5) การบริโภค

และการลงทุนภาคเอกชนที่ชะลอตัวมาตั้งแต่ปี 2549 ปรับตัวดีขึ้นโดยลำดับ โดยเฉพาะการลงทุนภาคเอกชนปรับตัวเป็นบวกในไตรมาสที่ 3 และ (6) การส่งออกขยายตัวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 16.9 เป็นร้อยละ 17.4

1.3 ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจส่วนรวม คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ชุด เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ได้แก่ (1) คณะกรรมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจส่วนรวม (2) คณะกรรมการส่งเสริมการปรับตัวของธุรกิจรายสาขา (3) คณะกรรมการติดตามเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ และ (4) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการ 3 ชุดแรกซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายโสมสิต ปันเปี่ยมราษฎร์) เป็นประธาน ที่สำคัญมีดังนี้

1.3.1 **เร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณภาครัฐ** สามารถเบิกจ่ายเงินงบประมาณ (1 ตุลาคม 2549 – 30 กันยายน 2550) เป็นเงิน 1,470,839 ล้านบาท คิดเป็นอัตราเบิกจ่ายร้อยละ 93.91 ของงบประมาณทั้งหมด ซึ่งสูงกว่าในช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีงบประมาณปี 2549 และ 2548 ที่มีการเบิกจ่ายในอัตราร้อยละ 93.44 และ 91.19 ตามลำดับ

1.3.2 **ดูแลค่าเงินบาทและอัตราแลกเปลี่ยนให้มีเสถียรภาพมากขึ้น** โดยผ่อนคลายระเบียบการฝากเงินและการโอนเงินตราต่างประเทศ และจัดตั้งกองทุน 5,000 ล้านบาท เพื่อช่วยเหลือ SMEs ที่ได้รับผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท ซึ่ง ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2550 กองทุนวงเงิน 4,500 ล้านบาทสำหรับ SMEs ที่ขาดสภาพคล่อง มีการอนุมัติแล้ว 274 ราย วงเงิน 1,216 ล้านบาท และกองทุนวงเงิน 500 ล้านบาทสำหรับ SMEs ที่อาจได้รับผลกระทบด้านความสามารถในการชำระหนี้ มีผู้ยื่นขอ 1 ราย วงเงิน 5 ล้านบาท

1.3.3 **แก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่มาบตาพุด** โดยจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาหาลพิษและเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในพื้นที่จังหวัดระยอง พ.ศ. 2550 – 2554 ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2550 และ 2551 เพื่อดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 18 และ 45 โครงการ วงเงิน 60.96 และ 628.67 ล้านบาท ตามลำดับ

1.3.4 **ส่งเสริมการปรับตัวของธุรกิจรายสาขา** โดยให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความสามารถในการปรับตัวของธุรกิจ ใน 15 สาขา รวมทั้ง เสริมสร้างปัจจัยสนับสนุนในการประกอบธุรกิจ เช่น การบริหารจัดการกองทุนฟื้นฟูเครื่องจักร นอกจากนี้ ดำเนินมาตรการเชิงรุกในการทำตลาดทั้งในและต่างประเทศ

- 1.4 ผลการดำเนินงานด้านบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (บสบ.) ของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) ซึ่งนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ที่สำคัญคือ คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 และแผนปฏิบัติการเฉพาะด้าน โดยมีโครงการและมาตรการสำคัญ ดังนี้
- 1.4.1 โครงการ ประกอบด้วย (1) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง วงเงิน 5,850 ล้านบาท (2547-2553) (2) โครงการนำร่องการพัฒนาการขนส่งทางราง เส้นทางขอนแก่น – นครราชสีมา – ท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางนครสวรรค์ – ท่าเรือแหลมฉบัง วงเงิน 20,541 ล้านบาท (2551-2555) และ (3) โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ อยู่ระหว่างพัฒนาระบบ Back-end-integration ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ในการเชื่อมต่อเข้ากับระบบ SweL
- 1.4.2 มาตรการ ประกอบด้วย (1) เพิ่มเที่ยวรถไฟ สำหรับสินค้าข้าวในเส้นทางสถานีรถไฟกุดจิก – แหลมฉบัง จาก 15 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน และสำหรับสินค้าน้ำตาลในเส้นทางสถานีรถไฟท่าพระ – แหลมฉบัง จาก 10 เที่ยว/เดือน เป็น 30 เที่ยว/เดือน (2) สนับสนุนการจัดหาเงินทุนแก่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและบริการของไทยที่ให้บริการผู้ส่งออก และสินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder ผ่านธนาคารเพื่อนำเข้าและส่งออกแห่งประเทศไทย (3) การพัฒนาระบบบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออกเชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐที่ออกใบอนุญาต/รับรองสินค้านำเข้า-ส่งออก 8 แห่ง และบริหารศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อการให้บริการของ 15 หน่วยงาน และ (4) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ จำนวน 11,583 คน ในปี 2550
- 1.5 ผลการดำเนินงานด้านระบบขนส่งมวลชนทางราง เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 4 โครงการ ได้แก่ (1) สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ – ท่าพระ และหัวลำโพง – บางแค) (2) สายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ) (3) สายสีแดง (บางซื่อ – รังสิต และบางซื่อ – ตลิ่งชัน) และ (4) สายสีเขียว (หมอชิต – สะพานใหม่

และอ่อนนุช – สมุทรปราการ โดยอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้ว จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1.5.1 สายสีแดง ช่วงบางซื่อ – ดุสิต (22 พ.ค. 50) ระยะทาง 15 กม. วงเงินลงทุน 13,133 ล้านบาท ช่วงบางซื่อ– รังสิต (16 ต.ค. 50) ระยะทาง 26 กม. วงเงินลงทุน 59,888 ล้านบาท รวมการพัฒนาพื้นที่สถานีบางซื่อ

1.5.2 สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (2 ต.ค. 50) ระยะทาง 23 กม. วงเงินลงทุน 31,217 ล้านบาท สำหรับงานระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการ รฟม. จะต้องนำเสนอดำเนินงานของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 อีกครั้งหนึ่ง

1.6 ผลการดำเนินงานด้านพลังงาน ได้ดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

1.6.1 กำหนดโครงสร้างราคาพลังงาน และการบริหารจัดการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยกำหนดอัตราการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้ใช้หนี้สินของกองทุนน้ำมันฯ ได้ประมาณ 50,287 ล้านบาท และทำให้กองทุนน้ำมันฯ มีทรัพย์สินสุทธิเป็นบวกตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2550 นอกจากนี้ ยังได้บริหารและกำกับดูแลอัตราค่าไฟฟ้า ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2549 – มกราคม 2551 ได้ปรับลดค่า Ft 4 ครั้ง รวม 17.02 สตางค์/หน่วย

1.6.2 ส่งเสริมการรับซื้อไฟฟ้าจากภาคเอกชน โดยเปิดให้มีการประมูลรับซื้อไฟฟ้าจาก IPP ซึ่งมีเอกชนผ่านการประเมินและคัดเลือกข้อเสนอ จำนวน 4 โครงการ รวมกำลังการผลิต 4,400 เมกะวัตต์ คาดว่าการลงนามในสัญญาซื้อขายจะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2551 นอกจากนี้ ได้เพิ่มปริมาณการรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP จาก 2,300 เมกะวัตต์ เป็น 4,000 เมกะวัตต์ และขยายขนาดโครงการผลิตไฟฟ้าจาก VSPP จาก 1 เป็น 10 เมกะวัตต์ รวมทั้งออกมาตรการสนับสนุนด้านราคาด้วยการกำหนดส่วนเพิ่มราคาซื้อขายไฟฟ้า (Adder) และแก้ไขระยะเวลาสัญญาซื้อขายไฟฟ้าของ SPP แบบ Non-firm จากทุก 1 ปี เป็น 5 ปี และต่อเนื่องโดยอัตโนมัติ เพื่อให้โครงการพัฒนาได้ง่ายขึ้น

1.6.3 ส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนให้มีการใช้พลังงานทางเลือกอื่นๆ ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปรวมลดลงจากปีก่อนร้อยละ 0.6 และมีการใช้พลังงานทางเลือกอื่น ๆ เพิ่มขึ้น เช่น (1) แก๊สโซฮอลล์ ปริมาณการใช้เพิ่มขึ้นจาก 3.5 ล้านลิตรต่อวัน ในปี

2549 เป็น 4.6 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2550 (2) ไบโอดีเซล ปริมาณการจำหน่าย B5 เพิ่มขึ้นจาก 0.12 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2549 เป็น 1.58 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2550 หรือเพิ่มขึ้น 10 เท่าตัว (3) LPG ปริมาณการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.9 โดยมีการใช้ในรถยนต์ขยายตัวสูงถึงร้อยละ 24.2 ส่วนการใช้ในครัวเรือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 และใช้ในอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.7 และ (4) NGV ในภาคขนส่ง มีปริมาณการใช้อยู่ที่ระดับ 23 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 110.3

1.7 ผลการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อยู่ดีมีสุขระดับจังหวัด คณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ประชาชนอยู่ดีมีสุข ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้กำหนดกรอบแผนงานหลัก 5 ด้าน ประกอบด้วย (1) แผนงานสร้างการเรียนรู้ และความสามารถ ในการจัดการของชุมชน (2) แผนงานกำหนดตำแหน่งการพัฒนาอาชีพของชุมชนภายใต้ระบบและกลไกการตลาด (3) แผนงานพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชน (4) แผนงานสนับสนุนชุมชนให้มีบทบาทรองรับความอ่อนแอของระบบครอบครัวไทย และ (5) แผนงานดูแลความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของชุมชน โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

1.7.1 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 ได้จัดสรรงบประมาณ จำนวน 7,000 ล้านบาท โดยอนุมัติโครงการแล้ว จำนวน 101,658 โครงการ งบประมาณ 6,997 ล้านบาท หรือร้อยละ 99.9 มีการเบิกจ่ายแล้ว 6,793 ล้านบาท หรือร้อยละ 97

1.7.2 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 ได้จัดสรรงบประมาณ 15,000 ล้านบาท โดย (1) ร้อยละ 90 (13,500 ล้านบาท) จัดสรรให้จังหวัดไปสนับสนุนชุมชนดำเนินการตามกรอบ 5 แผนงาน (2) ร้อยละ 9 (1,350 ล้านบาท) จัดสรรให้ตามวิสัยทัศน์ การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในปี 2551 ของจังหวัด และ (3) ร้อยละ 1 (150 ล้านบาท) จัดสรรเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการ การติดตามประเมินผลและการประชาสัมพันธ์ของส่วนกลางและระดับจังหวัด

2. ข้อเสนอแนวทางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในปี 2551

2.1 แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี 2551 คาดว่าเศรษฐกิจในไตรมาส 4 ของปี 2550 จะสามารถขยายตัวได้สูงกว่าร้อยละ 5.5 ซึ่งส่งผลให้ทั้งปีขยายตัวได้ร้อยละ 4.7 และคาดว่าจะขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องในปี 2551 โดยหน่วยงานของรัฐได้แก่ สศช. ธปท. และสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง คาดการณ์ไปในทิศทางเดียวกันคือ ร้อยละ 4.0 – 5.0 (สศช.) ร้อยละ 4.5-5.5 (สศค.) และร้อยละ 4.5-6.0 (ธปท.) โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากอุปสงค์ภายในประเทศ ได้แก่ การใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐภายใต้การดำเนินนโยบายการคลัง

ขาดดุลที่สูงขึ้น การลงทุนในโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐโดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการลงทุนภาคเอกชนในโครงการขนาดใหญ่ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เช่น บีโตร์เคมี ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เหล็ก และพลังงาน อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่ต้องระมัดระวัง 2 ประการคือ ความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งจะส่งผลให้อัตรารายได้สูงขึ้น และภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวอันเนื่องมาจากเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่ได้รับผลกระทบจากตลาดอสังหาริมทรัพย์ (Sub-Prime)

2.2 ข้อเสนอแนะทางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจปี 2551

2.2.1 เรื่องที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วย 7 เรื่อง ได้แก่

- (1) ขับเคลื่อนปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยให้ทุกภาคส่วนของสังคมและทุกระดับน้อมนำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้ อย่างเป็นรูปธรรมและตามความเหมาะสมของภูมิสังคม และสนับสนุนการพัฒนาชุมชนแผนงานของยุทธศาสตร์อยู่ดีมีสุขระดับจังหวัดด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมทุกภาคส่วน
- (2) ขับเคลื่อนแผนพัฒนาและงบประมาณจังหวัดและกลุ่มจังหวัด โดยร่วมมือกับภาคเอกชนอย่างใกล้ชิด
- (3) เร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี 2551 ของภาครัฐให้สามารถเบิกจ่ายได้ตามเป้าหมายร้อยละ 94 และร้อยละ 90 สำหรับงบลงทุนรัฐวิสาหกิจ
- (4) ขยายระยะเวลาการใช้เงินกองทุนช่วยเหลือวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม (SMEs) ที่ได้รับผลกระทบจากค่าเงินบาท ที่ยังคงเหลือ 3,779 ล้านบาท
- (5) เร่งปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการ โดยปรับเปลี่ยนโครงสร้างการผลิตในภาคเกษตร ส่งเสริมการส่งออกในตลาดใหม่ และส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ฟื้นตัวจากภาวะการชะลอตัว
- (6) เร่งรัดการดำเนินการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ โดยจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนา จัดทำ หักรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า พนักงานขับรถ และเตรียมความพร้อมเรื่องการซ่อมบำรุงและการบริหารจัดการ ยกร่างกฎหมายเพื่อกำกับ ส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของไทย

พัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐ พัฒนา
กำลังคนด้านการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการในภาคการผลิต
พัฒนาระบบข้อมูลที่เป็น และออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีจัดตั้ง
คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ
แห่งชาติเป็นการถาวรที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

- (7) **เพิ่มประสิทธิภาพใช้พลังงานและเร่งรัดการใช้พลังงานทดแทน**
โดยจัดหาแหล่งพลังงานเพิ่มเติม ส่งเสริมการผลิตและการใช้พลังงาน
ทดแทน เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง อุตสาหกรรม
และครัวเรือน รวมทั้ง กำหนดโครงสร้างราคาพลังงานให้โปร่งใสและ
เป็นธรรม

2.2.2 เรือนโยบายที่ต้องผลักดัน ประกอบด้วย 3 เรื่อง ได้แก่

- (1) **สร้างความเชื่อมั่นให้กับภาคการลงทุน** โดย (1) เร่งรัดโครงการลงทุน
ด้านโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ เช่น เร่งรัดโครงการรถไฟและรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชน 5 สายให้เปิดประมูลในสิ้นปี 2551 และ (2) เร่งรัด
กระบวนการของภาครัฐเพื่อให้โครงการลงทุนเอกชนที่สำคัญเริ่ม
ดำเนินการได้ภายในปี 2551 เช่น โครงการที่รอการอนุมัติจาก
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และเร่งรัดโครงการที่ได้รับอนุมัติจาก
คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- (2) **พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการปรับโครงสร้างการผลิตและบริการ** เช่น
(1) พัฒนาพื้นที่ใหม่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมและบริการโดยคำนึงถึง
ความยั่งยืน โดยเฉพาะในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (2) เร่งพัฒนา
กำลังคนที่จะเข้าสู่อุตสาหกรรม ผูกอบรมแรงงานในภาคอุตสาหกรรมให้
มีทักษะความชำนาญ และเร่งจัดทำมาตรฐานคุณวุฒิวิชาชีพ (TVQ)
และ (3) สร้างกลไกรองรับผลกระทบและผลักดันการใช้ประโยชน์ที่เกิด
จากความตกลงเขตการค้าเสรีทั้งในระดับพหุภาคีและทวิภาคี
- (3) **บทบาทความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน** โดย (1) ภาครัฐ
จำเป็นต้องกำหนดทิศทางและมีนโยบายส่งเสริมภาคการผลิตและบริการ
ที่ไทยมีความได้เปรียบอย่างแท้จริง และ (2) ภาคเอกชนต้องเร่งร่วม
ขับเคลื่อนการปรับเปลี่ยนโครงสร้างในลักษณะตามห่วงโซ่มูลค่าสินค้า
แต่ละธุรกิจทั้งในภาคการผลิตและบริการ

3. ความเห็นที่ประชุม

- 3.1 นอกเหนือจากปัจจัยเสี่ยงจากภายนอกที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในปี 2551 แล้วยังมีปัจจัยและข้อจำกัดภายในที่เห็นควรนำมาพิจารณาเพิ่มเติม ดังนี้
- 3.1.1 ความไม่สมดุลของการจัดสรรผลผลิตด้านการเกษตรเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตอาหารและเพื่อการผลิตพลังงานทดแทน
- 3.1.2 ความสามารถในการปรับตัวของธุรกิจไทยเข้าสู่การใช้เทคโนโลยีระดับสูง เพื่อทดแทนปัจจัยแรงงานที่มีต้นทุนสูงขึ้น
- 3.1.3 ความกดดันจากประชาคมโลกต่อประเทศไทยให้ดำเนินการผลิตสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อันเป็นผลมาจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของอุตสาหกรรมไทยในปริมาณสูง
- 3.1.4 ความไม่แน่นอนด้านการเมือง ที่อาจส่งผลกระทบต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยอย่างต่อเนื่อง
- 3.2 เห็นควรให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพิ่มเติมจากข้อเสนอแนวทางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในปี 2551 ดังนี้
- 3.2.1 ควรดำเนินมาตรการฟื้นฟูเศรษฐกิจเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ธุรกิจและอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาให้สามารถปรับตัวและอยู่รอดได้ต่อเนื่อง
- 3.2.2 เร่งจัดทำมาตรฐานคุณวุฒิวิชาชีพ (TVQ) เพื่อให้ได้แรงงานที่มีคุณภาพและปริมาณเพียงพอกับความต้องการของธุรกิจในสาขาต่างๆ ซึ่งจะต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพแรงงานไปพร้อมกัน
- 3.2.3 ควรเร่งรัดการดำเนินการด้านระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (บสพ.) ให้เกิดความต่อเนื่อง ได้แก่
- (1) ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น โดยการปรับปรุงและพัฒนาทั้งในด้านกายภาพ และการแก้ไขกฎระเบียบต่างๆ ที่ยังคงเป็นอุปสรรค โดยความร่วมมืออย่างใกล้ชิดระหว่างภาครัฐและเอกชน
 - (2) เร่งรัดการดำเนินโครงการสำคัญ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบราง และรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่าย

ข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้าส่งออกและการขนส่งสินค้าและบริการให้เป็นไปตามเป้าหมาย มีการประเมินผลโครงการต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ รวมทั้ง พิจารณากระบวนการและขั้นตอนดำเนินการรองรับกรณีมีข้อเสนอการลงทุนโครงการขนาดใหญ่จากต่างประเทศ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพ

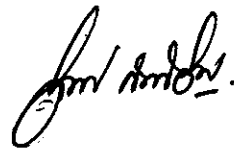
- (3) พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและบริการของไทย ให้มีความเข้มแข็ง สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้
 - (4) พิจารณาแนวความคิดการพัฒนาในลักษณะ Green Logistics ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างจุดเด่นในการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของไทย และสอดคล้องกับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมในระดับสากล
 - (5) ยกกระดับคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการแห่งชาติ (คปส.) ให้เป็นกลไกถาวรในระดับชาติ โดยมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีรองรับ และมีสำนักงานเลขานุการฯ เป็นหน่วยงานภายใน สศช. ทำหน้าที่ประสานและขับเคลื่อนการพัฒนายุทธศาสตร์ทุกด้านเพื่อให้เกิดบูรณาการและความต่อเนื่อง
 - (6) ควรสนับสนุนและรณรงค์ให้ใช้ภาษาไทยมากขึ้นของคำว่า “ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ” โดยใช้อักษรย่อว่า “บสบ.” แทนคำว่า “โลจิสติกส์”
- 3.3 กฎหมายที่ผ่านการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติบางฉบับเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจน้อย และอาจก่อให้เกิดปัญหาต่อการดำเนินธุรกิจในอนาคต โดยเฉพาะธุรกิจและอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม จึงควรดูแลให้เกิดความสมดุลระหว่างการสนับสนุนการประกอบธุรกิจและสิทธิมนุษยชน เพื่อให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3.4 ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและการดูแลคุ้มครองสวัสดิภาพของแรงงาน โดยเฉพาะค่าจ้างและสวัสดิการต่างๆ ของแรงงาน โดยใช้กลไกในลักษณะไตรภาคี คือ ภาครัฐ ภาคเอกชนในฐานะผู้ประกอบการ และผู้ใช้แรงงาน เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ
- 3.5 การดำเนินงานภายใต้กรอบยุทธศาสตร์อยู่ดีมีสุขระดับจังหวัด ในปี 2550-2551 จะเป็นการขับเคลื่อนการพัฒนาหมู่บ้านและชุมชน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาคความยากจน โดยใช้กลไก

การมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนในระดับจังหวัด และกลุ่มจังหวัด นอกจากนี้ การวางระบบจัดสรรรายได้ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีส่วนสำคัญในการ ผลักดันการขับเคลื่อนการพัฒนาที่สะท้อนถึงปัญหาและความต้องการของชุมชนและ ประชาชนที่แท้จริง

4. มติที่ประชุม

- 4.1 รับทราบผลการดำเนินงานตามนโยบายและมาตรการเศรษฐกิจของรัฐบาลในปี 2550 และ ข้อเสนอแนวทางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในปี 2551 ตามข้อ 1 และข้อ 2 ตามลำดับ
- 4.2 เห็นควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของที่ประชุมไปดำเนินการ และ มอบให้ สศช. นำข้อเสนอและความเห็นของที่ประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนตามข้อ 2 และ ข้อ 3 เสนอต่อรัฐบาลชุดใหม่ต่อไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป
ด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ