

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๒๒๕/๒๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๒

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง “การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนด้านตะวันตกของประเทศ”

เรียน เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สศ ๐๐๐๑/๑๐๕๙
ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๖/๒๕๑
ลงวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

ตามที่ได้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง “การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนด้านตะวันตกของประเทศ” ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียด
แจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณาและผลการดำเนินการร่วมกับหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้อง มาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือ
ที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๒ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน
กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ธนาคารแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

/จึงเรียนมา ...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวง
คมนาคมทราบด้วยแล้ว และได้เผยแพร่ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติพร้อมความเห็นและผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมทางเว็บไซต์
ของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อให้สาธารณชนได้รับทราบและขอขอบคุณสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติที่ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรัชย์ ภูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

11 ส.ค. 2552

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๓๒-๓๓๓

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

[กฤษฎา/K21-12-52]

11 ส.ค. 2552
11-9 ส.ค. 2552
ผอ.สาค.
ผอ.กฤษฎา
จวค.
ผู้พิมพ์
11 ส.ค. 2552

เรื่อง รายงานผลการพิจารณา/ผลการดำเนินการของคณะรัฐมนตรี
กรณีสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี
เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนด้านตะวันตกของประเทศ

ด้วยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้คำปรึกษา/ข้อเสนอแนะ/ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เรื่อง การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนด้านตะวันตกของประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้แจ้งผลการพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) กระทรวงพลังงาน (พน.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) แล้ว มีผลการพิจารณา ดังนี้

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ทส. มีความเห็นว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควรจะดำเนินไปตามหลักการของการพัฒนาที่ยั่งยืน ต้องคำนึงถึงมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ควรมีการศึกษาเชิงลึกในมิติอื่นๆ นอกจากมิติด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมจะส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ และปฏิสัมพันธ์ในระหว่างพื้นที่อย่างมาก ซึ่งมีผลต่อสังคม ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่น จึงควรมีการดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนต่อไป ดังนี้ ๑. การประเมินความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการ ควรคำนึงถึงความเสี่ยงและผลกระทบในมิติรอบด้าน ทั้งเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๑ เส้นทางแม่สอด-เมียวดี-มะละลำโย-ย่างกุ้ง - เส้นทางนี้มีการดำเนินการล่าช้า ซึ่งแต่เดิมรัฐบาลไทยมีนโยบายจะให้ความช่วยเหลือเส้นทางช่วงแม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก-ผาอัน-ท่าตอน ระยะทางประมาณ ๑๙๘ กม. โดยไทยจะให้ความช่วยเหลือการก่อสร้างถนนในช่วง ๑๘ กม. แรกแบบให้เปล่า และให้เงินกู้ในส่วนที่เหลือ โดยรัฐบาลอาจพิจารณาเสนอเป็นเงินให้เปล่าทั้งหมด เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงถึงย่างกุ้ง ซึ่งพม่ากำลังพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศ อีกทั้งปัจจุบันพมามีนโยบายในการพัฒนาเมืองเมียวดีให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเน้นการเป็นศูนย์กลางด้านการค้าในขั้นแรกเชื่อมโยงกับแม่สอดของไทย การพัฒนาเส้นทางดังกล่าวจึงเป็นการเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจที่สำคัญ นอกจากนี้ แม่สอดยังสามารถเชื่อมโยงเส้นทางไปถึงท่าเรือดานังของเวียดนามตามแนวเส้นทาง East-West Economic Corridor ในกรอบ GMS อีกด้วย	๒. ควรมีการศึกษาการประเมินผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) ตามแนวทางที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบแล้วเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการตัดสินใจ ๓. การเชื่อมโยงให้เห็นถึงปฏิสัมพันธ์ของการพัฒนาชายแดนตะวันตกกับภาพรวมของประเทศและประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่อื่นๆ ๔. ควรมีการสร้างทางเลือกหลายๆ ทางในการบรรลุวัตถุประสงค์การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนบนหลักการการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อศึกษาเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียระหว่างกัน เส้นทางในประเทศไทย ได้แก่ ๑. อ.แม่สอด-เมียวดี เป็นทางหลวง ๔ ช่องจราจร ๒. สะพานมิตรภาพ ไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมยเป็นสะพานคอนกรีตยาว ๔๒๐ ม. ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปี ๒๕๔๐ เส้นทางในพม่า ได้แก่ ๑. เมียวดี-เซิงเซาตะนาวศรี (๑๗.๓๕ กม.) กรมทางหลวงได้ก่อสร้างถนนลาดยางขนาด ๒ ช่องจราจร โดยความช่วยเหลือแบบให้เปล่า ๒. เซิงเซาตะนาวศรี-กอกะเร็ก (๒๘ กม.) กรมทางหลวงได้สำรวจออกแบบแนวเส้นทางใหม่แล้วเสร็จ ขณะนี้ได้รับงบประมาณภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ ๒ วงเงิน ๘๗๒ ล้านบาท เป็นความช่วยเหลือแบบให้เปล่า ๓. กอกะเร็ก-ท่าตอน-ย่างกุ้ง เป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร อยู่แล้ว - แม้ว่าประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือพม่าแบบให้เปล่า ฝ่ายไทยก็ไม่สามารถกำหนดแนวเส้นทางต่างๆ ได้ แต่เป็นความเห็นชอบร่วมกันของทั้งสองฝ่าย

/-เมียวดี ...

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เมียวดีเป็นเมืองโบราณที่สำคัญ หากก่อสร้างเส้นทางอาจทำลายสภาพแวดล้อม ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ข้อมูลนี้ประกอบการพิจารณาด้วย ๑.๒ เส้นทางชุมพร-ระนอง จังหวัดระนองสามารถพัฒนาไปเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในซีกโลกตะวันตก โดยผ่านเส้นทางการเดินเรือโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ปัจจุบันจังหวัดระนองมีท่าเรือน้ำลึกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และท่าเรือเอกชนอีก ๑ แห่ง ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง แต่ปัจจุบันมีเรือต่างประเทศเข้ามาใช้บริการไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากขาดโครงข่ายเชื่อมโยงของถนน และระบบราง ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยรวมมีราคาสูง จึงต้องเร่งการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานของท่าเรือจังหวัดระนองได้แก่	ทส. มีความเห็นว่าเนื่องจากพื้นที่บริเวณชายแดนตะวันตกของประเทศไทยกับพม่าตลอดแนวตั้งแต่ จ.แม่ฮ่องสอน ถึง จ.ระนอง อยู่ในอาณาเขตเทือกเขาถนนธงชัยและเทือกเขาตะนาวศรี ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ยังคงความสมบูรณ์ทางธรรมชาติสูง การพัฒนาที่จะเกิดขึ้นย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่ต้องมีการเปิดพื้นที่ธรรมชาติ ซึ่งจะกระทบต่อความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติของพื้นที่ ทั้งนี้ ควรคำนึงถึงการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ และควรมีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจน ดังนี้ ๑. กำหนดโซนการพัฒนาที่ชัดเจนโดยรัฐต้องเป็นผู้กำหนดพื้นที่และทิศทางการพัฒนาไม่ควรปล่อยให้การพัฒนาเกิดขึ้นเอง ซึ่งโดยทั่วไปการพัฒนามักเกิดขึ้นตามเส้นทางคมนาคมแล้วจึงขยายตัวเป็นพื้นที่กว้างขึ้น มีความแออัดของการใช้ที่ดินมากขึ้น มีของเสียที่ปล่อยออกมามากขึ้น และในที่สุดรัฐต้องเข้าไปแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมหรือในอีกลักษณะหนึ่งการพัฒนาที่กระจุกกระจายไปตามเส้นทางคมนาคมอาจก่อให้เกิดการทำลายพื้นที่ป่าไม้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ๒. จัดเตรียมสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ที่กำหนดไว้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะเรื่องการคมนาคมขนส่งซึ่งยังติดอยู่กับระบบถนนเป็นส่วนใหญ่ การใช้ระบบถนนก่อให้เกิดการพัฒนาตามพื้นที่ได้จริง แต่ยากแก่การควบคุม ดังนั้น หากจะเชื่อมการพัฒนาระหว่างชายแดนตะวันตกที่ธรรมชาติยังคงความอุดมสมบูรณ์ การคมนาคมควรเน้นเป็นระบบราง ซึ่งสามารถควบคุมหรือกำหนดพื้นที่การพัฒนาได้ง่ายกว่า ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าระบบถนน และมีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่าระบบอื่น

/๓. ...

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๒.๑ การพัฒนาระบบถนน เป็น ๔ ช่องจราจร เส้นทางระหว่างสี่แยกปฐมพร จ.ชุมพร-ท่าเรือระนอง ทั้งนี้ สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำ แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร จ.ชุมพร และ จ.ระนอง โดยมีข้อเสนอให้มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมระบบถนน ๔ ช่องจราจร ชุมพร-ระนอง เพื่อเปิดระนองสู่การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และรองรับการขนส่งถ่ายสินค้าจากท่าเรือเอนกประสงค์ระนองไปสู่จังหวัดใกล้เคียง ตั้งแต่ ปี ๒๕๕๗ หากแต่โครงการดังกล่าวยังไม่มี ความคืบหน้าเป็นรูปธรรม - เสนอให้เริ่มต้นโครงการจาก จ.ระนอง ๑.๒.๒ การพัฒนาระบบรางที่มี ประสิทธิภาพสำหรับการขนส่งตู้บรรจุสินค้า โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีพิสัย จ.ชุมพร ถึงท่าเรือระนอง - รัฐบาลไทยควรสนับสนุน ภาคเอกชนไทยที่ จ.ระนอง และ จ.ชุมพร ในการศึกษาความเป็นไปได้ของการส่งออก ทางทะเลเพื่อเชื่อมการค้าของไทยผ่านพม่าไปยัง อินเดีย	๓. การก่อสร้างควรให้ความสำคัญกับทรัพยากร ธรรมชาติและสภาพภูมิทัศน์ในพื้นที่รวมทั้งพื้นที่ที่เป็นส่วนขยาย และบริเวณโดยรอบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญในบริเวณดังกล่าว และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการมีระยะทางค่อนข้างยาว กรมทางหลวงจึงได้แบ่งเส้นทางโครงการออกเป็น ๔ ตอนย่อย ประกอบด้วย <u>ตอนที่ ๑</u> (ทางแยกปฐมพร-บ้าน จปร.) <u>ตอนที่ ๒</u> (บ้าน จปร.-อ.กระบุรี) <u>ตอนที่ ๓</u> (อ.กระบุรี-ทางแยกเข้า อ.ละอุ่น) และ <u>ตอนที่ ๔</u> (ทางแยกเข้า อ.ละอุ่น-ระนอง) ซึ่งปัจจุบันได้รับงบประมาณโครงการฟื้นฟูเศรษฐกิจ ระยะที่ ๒ ปี ๒๕๕๓ วงเงิน ๖๗๐ ล้านบาท เพื่อก่อสร้าง เส้นทางตอนที่ ๑ แล้ว ทั้งนี้ การเริ่มต้นก่อสร้างเส้นทางอาจปรับเปลี่ยนได้ตามลำดับ ความสำคัญ - สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๒ และ ๒๕๕๓ จำนวน ๘๒ ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างที่ปรึกษา ทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามัน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างฯ คค. จึงขอให้ สนข. ทำการศึกษาเรื่องท่าเรือไปพร้อมกันด้วย

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๓ เส้นทางกาญจนบุรี-ทวาย - พม่ามีนโยบายสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ทวาย ดังนั้น กาญจนบุรีต้องเชื่อมต่อเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือดังกล่าว โดยเส้นทางที่มีศักยภาพ ได้แก่ เส้นทางสายบ้านเก่า-ทวาย (ต.บ้านเก่า อ.เมือง จ.กาญจนบุรี)-ช่องพุน้ำร้อน-ทวาย รวมระยะทาง ๑๓๐ กม. เส้นทางดังกล่าวสามารถรองรับอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกของไทยเนื่องจากเชื่อมต่อกับเขตอุตสาหกรรมสำคัญของไทย ตั้งแต่ จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑล โดยการเชื่อมโยงเส้นทางดังกล่าวจะทำให้เกิดการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสามารถขนส่งสินค้าสู่มหาสมุทรอินเดียโดยไม่ต้องอ้อมแหลมมะละกา รวมถึงจะเอื้อให้เกิดชุมชนทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ตลอดเส้นทาง ทั้งนี้ กรมทางหลวงมีแผนแม่บทฯ ในการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๕ บ้านลำทราย-บ้านห้วยน้ำขาว-บ้านพุน้ำร้อน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนสายกาญจนบุรี-ทวาย ซึ่งเป็นโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่จะเชื่อมระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือทวาย การก่อสร้าง ณ มิถุนายน ๒๕๕๑ รวมระยะทาง ๒๓.๘๑๖ กม. - การเปิดพรมแดนด้านตะวันตกและการเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมสู่ทะเลอันดามันในเขตทวาย จะเป็นตัวเลือกใหม่สำหรับเส้นทาง การขนส่งที่จะช่วย ประหยัดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการซึ่งจะเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมโดยรวมของไทย	เส้นทางกาญจนบุรี-ชายแดนไทย/พม่า (๗๐ กม.) ช่วงที่ ๑ กาญจนบุรี-บ้านลำทราย เป็นทางลาดยาง (๓๑ กม.) ๑๒ กม.แรกเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร ส่วนที่เหลือเป็น ๒ ช่องจราจรลาดยางอยู่ในสภาพดี ช่วงที่ ๒ บ้านลำทราย-บ้านพุน้ำร้อน-ชายแดนไทย/พม่า (๓๙ กม.) อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงเส้นทางเป็นทางลาดยาง ๒ ช่องจราจร <u>แผนงานในอนาคต</u> โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (บางใหญ่-นครปฐม-กาญจนบุรี) ระยะทาง ๙๘ กม. บังออกเป็น ๒ ช่วง ช่วงที่ ๑ บางใหญ่-บ้านโป่ง (๕๑ กม.) ช่วงที่ ๒ บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (๔๗ กม.) มูลค่าการลงทุน ๒๓,๗๗๐ ล้านบาท ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบ แล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๒

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๕ เส้นทางประจวบคีรีขันธ์-มะริด เส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อกับเมืองมะริด ซึ่งเป็นเมืองที่ประชากรหนาแน่น ปัจจุบันเป็นเมืองท่าด้านการประมงและศูนย์กลางการค้าไข่มุกที่สำคัญของเขตตะนาวศรี และพม่ายังมีแผนพัฒนาหมู่เกาะมะริดให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคตด้วย การเชื่อมโยงดังกล่าวจะทำให้ จ.ประจวบคีรีขันธ์สามารถเชื่อมโยงศักยภาพในการค้า การท่องเที่ยว การประมง และอุตสาหกรรมเกษตร รวมถึงเหมืองแร่และพลังงาน ซึ่งเป็นจุดแข็งของจังหวัดเข้ากับมะริดได้ด้วย ทั้งนี้ เส้นทางประจวบคีรีขันธ์-มะริดเป็นเส้นทางที่ใช้ประโยชน์มาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยผ่านด่านสิงขรซึ่งเป็นด่านพรมแดนในปัจจุบัน ประกอบกับเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางขนส่งถ่านหินจากพม่าเข้ามายังด่านสิงขรของไทย ทำให้เส้นทางในช่วง ๓๐ กม.แรกจะมีสภาพที่ค่อนข้างดี ๑.๕ ทำเรื่อน้ำลึก ๑.๕.๑ ทวาย(รองรับเส้นทางบ้านเก่า-ทวาย) ทวายเป็นเมืองหลักทางภาคใต้ของพม่า มีสภาพภูมิประเทศเป็นปากแม่น้ำสามารถกั้นคลื่นลมเหมาะสำหรับสร้างท่าเรื่อน้ำลึก และพม่ามีนโยบายส่งเสริมการสร้างท่าเรือในบริเวณดังกล่าว โดยท่าเรื่อดังกล่าวสามารถเป็นจุดรองรับสินค้าจากประเทศไทยที่จะส่งออกไปยังประเทศแถบเอเชียใต้และซีกโลกตะวันตก ปัจจุบันไทยได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจเรื่องการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึก และพัฒนาถนนเชื่อมโยงระหว่างท่าเรื่อน้ำลึกทวายมายังไทยด้านบ้านขุนน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี แต่การดำเนินการยังล่าช้าไม่คืบหน้าเท่าที่ควร	กรมทางหลวงรับที่จะไปศึกษาเส้นทางจาก จ.ประจวบคีรีขันธ์ถึงชายแดนไทยที่จะต่อเชื่อมไปเมืองมะริด ภาคเอกชนของไทยได้ลงนามบันทึกความเข้าใจกับการท่าเรือพม่าเพื่อการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๑ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๕.๒ กันบ็อก (รองรับเส้นทาง ปัลลิก-กันบ็อก) เนื่องจากชายหาดบริเวณ เมืองทวายมีปะการังมากประกอบกับมีชุมชนอาศัย หนาแน่น หากสร้างท่าเรือน้ำลึกเกรงว่าจะส่ง ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม จึงเสนอให้พัฒนาทวาย เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และสร้างท่าเรือ บริเวณกันบ็อก เหนือทวายขึ้นมาบริเวณแนวท่อแก๊ส ซึ่งมีลักษณะเป็นอ่าวเว้าเข้ามาโดยธรรมชาติ มีปะการัง และชุมชนอยู่น้อยและมีเส้นทางหมายเลข ๘ ซึ่งเป็นทางสายเดิมผ่านอยู่แล้ว โดยสามารถ เชื่อมต่อกับทวายได้	รับทราบ
๑.๕.๓ ดันบูไชยัต (รองรับเส้นทางรถไฟ กาญจนบุรี- ดันบูไชยัต) เป็นจุดที่น่าสนใจในการสร้างท่าเรือ เนื่องจากถัดออกไปจากชายฝั่งเมืองดันบูไชยัตจะมี เกาะปริ่มน้ำอยู่ ซึ่งหากสร้างท่าเรือน้ำลึกบริเวณนี้ จะมีศักยภาพรองรับเรือได้ถึง ๑๐๐,๐๐๐ ตัน โดยใช้วิธีการดูดทรายจากข้างใต้ ถมเกาะให้สูงขึ้น นอกจากนี้จะเป็นการรองรับเส้นทางรถไฟเดิม จากด่านเจดีย์สามองค์เพื่อประโยชน์ทางพาณิชย์กรรม และการท่องเที่ยว	รับทราบ
๑.๕.๔ เป (รองรับเส้นทาง ตะโกปิดทอง-เป) การสร้างท่าเรือน้ำลึกเปเพื่อรองรับ การส่งออกเชื่อมโยงแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญ ของไทย คือ จ.ราชบุรี จ.เพชรบุรี กรุงเทพฯ และเขตปริมณฑล บนเส้นทางราชบุรี-สวนผึ้ง-เป ซึ่งจุดดังกล่าวจะเป็นจุดที่อยู่ใกล้ที่สุด ประกอบกับ สภาพภูมิประเทศที่มีปากแม่น้ำอีกทั้งมีเกาะขนาดใหญ่ เป็นที่กำบังคลื่นลมตามธรรมชาติ	รับทราบ

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. การยกระดับและเพิ่มจำนวนจุดผ่านแดน ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนถาวรบริเวณชายแดน ไทย-พม่า ๔ จุด ได้แก่ ท่าขี้เหล็ก-แม่สาย เมียวดี-แม่สวด พญาตองซู-ด่านพระเจดีย์สามองค์ (ยังปิดอยู่/ไทยควรหาทางเจรจาให้เปิดโดยเร็ว) และเกาะสอง-อ.เมือง ระนอง ที่สะพานปลา และบริเวณ อ.กระบุรี จ.ระนอง นอกจากนี้ยังมีอีกหลายช่องทางใน จ.ราชบุรี จ.แม่ฮ่องสอน และ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ในบริเวณด่านสิงขร-บ้านมูตอง อ.เมือง ซึ่งแต่เดิมในสมัยพลเอกชุน หยุน พม่าได้มีความพยายามจะยกระดับเป็นเขตการค้าชายแดน แต่ล้มเลิกไป เมื่อพลเอกชุน หยุน ถูกปลด นอกจากนี้นักธุรกิจท้องถิ่นระนองมีความเห็นว่า แม้แต่ช่องทางเดินเท้าก็ควรสนับสนุนให้มีตลาดการค้าในฝั่งไทย เพื่อกระตุ้นให้ชาวพม่าเข้ามาซื้อข้าวของฝั่งไทยเป็นการโฆษณาสินค้าไทยเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในชุมชนชายแดนไทย-พม่า ซึ่งรัฐบาลได้กระจายอำนาจไปให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้พิจารณาแล้ว หากแต่ในส่วนภูมิภาคยังไม่กล้าดำเนินการ ซึ่งรัฐบาลต้องตอกย้ำความจำเป็นและถือว่าเป็นนโยบายของรัฐบาล ในการกระตุ้นศักยภาพทางการค้าชายแดน	การดำเนินการเปิดจุดผ่านแดนจะต้องมีการเจรจาอย่างเป็นทางการและได้รับความเห็นชอบจากทั้ง ๒ ประเทศ ทั้งนี้ ผู้ว่าราชการจังหวัดไม่มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดน จังหวัดจะต้องส่งเรื่องไปยังกระทรวงมหาดไทย (มท.) ซึ่ง มท.จะพิจารณาส่งต่อให้สภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) พิจารณา หาก สมช. เห็นชอบก็จะแจ้งให้จังหวัดออกประกาศเปิดจุดผ่านแดนต่อไป
๓. การเร่งรัดการดำเนินงานตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ที่ อ.แม่สวด โครงการนี้ได้ผ่านมติคณะรัฐมนตรีแล้ว เหลือเพียงดำเนินการให้เป็นจริง รัฐบาลควรจัดประชุมกับประชาคมแม่สวดว่าต้องการโมเดลแบบไหนที่จะสอดคล้องและรองรับการเจริญเติบโตของ จ.เมียวดีของพม่า ตลอดจนเขตอุตสาหกรรมพิเศษที่ย่างกุ้ง มิงกะลา ดอนผาอัน และเมาะล่าย ซึ่งได้ดำเนินการไปบ้างแล้ว เพราะหากล่าช้าจะทำให้แม่สวดถูกมองข้ามความสำคัญ	- สศช. ได้ดำเนินการศึกษาและยกร่างกรอบแนวทาง และแผนปฏิบัติการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ณ จ.เชียงราย และ จ.ตาก ระหว่างปี ๒๕๔๖-๒๕๔๙ และได้จัดสรรงบประมาณปี ๒๕๔๖-๒๕๔๑ วงเงิน ๑,๓๐๐ ล้านบาท ให้ จ.เชียงรายและจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๔๗-๒๕๔๙ วงเงิน ๕๐๘.๒๙ ล้านบาท ให้ จ.ตาก ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาเมือง ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๔๘ ให้ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสม การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงพื้นที่ และศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้าง

/ภาคเกษตร ...

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ภาคเกษตรในเขตเศรษฐกิจชายแดน จ.ตาก โดยมอบให้ผู้ว่าราชการ จ.ตากเป็นเจ้าภาพ ซึ่ง จ.ตาก ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทำการศึกษาความเหมาะสมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปรับโครงสร้างการผลิต (กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙-๒๕๕๐) ปัจจุบันมีภาคเอกชนสนใจจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมฯ พื้นที่ประมาณ ๗๐๐ ไร่ ในรูปแบบร่วมดำเนินงานกับการนิคมอุตสาหกรรมฯ ณ อ.แม่สอด - ความก้าวหน้าการพิจารณาร่าง พรบ.เขตเศรษฐกิจพิเศษ การนิคมอุตสาหกรรมฯ ขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาหยุดการพิจารณาร่างดังกล่าวชั่วคราว เนื่องจากเห็นว่าร่างฯ ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีการปรับเปลี่ยนอาณาเขตพื้นที่จากที่ครอบคลุมพื้นที่ตำบล/อำเภอ/จังหวัด มาเป็นเขตที่มีพื้นที่ล้อมรั้ว และต้องจัดหาพื้นที่เองซึ่งจะมีเพียงนิคมอุตสาหกรรมอยู่เท่านั้น - การนิคมอุตสาหกรรมฯ ร่วมเป็นคณะกรรมการของ จ.ตาก โดยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม จ.ตาก (อ.แม่สอด) และมีความเห็นว่าการส่งเสริมภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/นิคมอุตสาหกรรม ภาครัฐควร ๑) ให้สิทธิพิเศษแก่เอกชน โดยต้องมากกว่าสิทธิประโยชน์เขต ๓ ในจังหวัดที่อยู่ในกรุงเทพฯ (เช่น สิงห์บุรี เพชรบุรี) ๒) ควรมีมาตรการอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกเขตเศรษฐกิจฯ ของแรงงานพม่า ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวได้ ๓) ให้เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนที่จูงใจ

/- ทส. ...

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- ทส. มีความเห็นว่าควรมีการพัฒนามาตรการด้านแรงจูงใจ และมาตรการด้านการชดเชยสิทธิที่เกิดจากความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจกับพื้นที่ที่อยู่นอกเขตเศรษฐกิจ ซึ่งจะทำให้การพัฒนาที่เกิดขึ้นในพื้นที่มีความสมดุลกับการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยลดความขัดแย้งระหว่างชุมชนที่ต้องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกับกลุ่มนักพัฒนา รวมถึงการจะกำหนดนโยบายการพัฒนาในพื้นที่ใด ควรรับฟังความเห็นของประชาชนในพื้นที่อย่างแท้จริง การรับฟังความเห็นจากนักธุรกิจและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เพียงอย่างเดียวจะก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างชุมชนในพื้นที่กับหน่วยงาน หรือเอกชน
๔. โครงการด้านพลังงาน - พม่าเป็นศูนย์กลางพลังงานของภูมิภาค ที่ไทยจำเป็นต้องพึ่งพา พม่ามองอนาคตตนเองเป็น Hub ทางพลังงาน ดังนั้น จึงเป็นเรื่องจำเป็นต่ออนาคตของไทยที่จะต้องเข้าไปเป็นภาคีที่สำคัญของพม่า จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้พร้อมจะไปลงทุน/ร่วมทุน และถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงให้พม่า หากไทยจะไม่เสียโอกาสในการเสริมสร้างเศรษฐกิจของไทย - ปัจจุบัน ปตท.เป็นผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ จากระนองไปยังเมืองมะริด รัฐบาลไทยจึงควรพิจารณาเพิ่มประสิทธิภาพของการส่งน้ำมันจากโรงกลั่นไปยังระนอง และจากระนองไปยังเมืองมะริด	- ปตท.ได้ลงทุนในโครงการสำรวจ ขุดเจาะ และพัฒนา ก๊าซธรรมชาติในพม่า โดยปัจจุบันมีการนำก๊าซธรรมชาติจากแหล่งเียนตา และเยตากุน จำนวน ๙๒๘ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน และ ปตท.ยังได้รับสัมปทานสำรวจและขุดเจาะ ก๊าซธรรมชาติในแหล่ง M7 M9 ในอ่าวเมาะตะมะ และมีแผนนำเข้าในอนาคตจากแหล่ง M9 ในปริมาณ ๓๐๐ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ตั้งแต่ปี ๕๔-๕๕ นอกจากนี้ยังสนใจสำรวจแหล่งอื่นในอ่าวเบงกอลและอ่าวเมาะตะมะ เช่น แหล่ง M3 M4 และ M11 โดยคาดว่าจะมีศักยภาพจำนวน ๓๐๐ ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ตั้งแต่ปี ๕๔ เป็นต้นไป ทั้งนี้ การนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากพม่าคิดเป็น ๑/๓ ของความต้องการใช้ในประเทศ

/-ปัจจุบัน ...

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ปัจจุบันการไฟฟ้าฝ่ายผลิตของไทย (EGAT) กำลังศึกษาความเป็นไปได้ของการก่อสร้างโรงไฟฟ้าร่วมกับรัฐบาลพม่าที่ทวายและกันบ๊อค การสร้างเขื่อนไฟฟ้าที่แม่น้ำตะนาวศรี โดยบริษัทอิตาเลียนไทย จึงเป็นสิ่งจำเป็นของไทยที่จะต้องเข้าไปยึดพื้นที่ในมณฑลตะนาวศรีของพม่าก่อนที่จีนและอินเดียหรือญี่ปุ่นจะไปถึง	- พน. มีความเห็นสอดคล้องกับสภาที่ปรึกษา ในการเพิ่มประสิทธิภาพการส่งน้ำมันจากโรงกลั่นไปยังระนอง และจากระนองไปยังเมืองมะริด - รัฐบาลไทยและรัฐบาลพม่าได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๔๐ ที่จะรับซื้อไฟฟ้าจากพม่า ในปริมาณ ๑,๕๐๐ เมกะวัตต์ ภายในปี ๒๕๕๓ และต่อมาได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจความร่วมมือในการพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำในลุ่มแม่น้ำสาละวิน และลุ่มแม่น้ำตะนาวศรีเมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ โดยไทยสนใจโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำฮังยี (๑,๒๐๐ เมกะวัตต์) และโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำท่าซาง (๗,๐๐๐ เมกะวัตต์) โดยปัจจุบันบริษัทผู้ลงทุนโครงการยังยื้อย่เยื้องระหว่างเจรจาสัญญาสัมปทานกับรัฐบาลพม่า ซึ่งมีการปรับแบบก่อสร้าง หากแล้วเสร็จ บริษัทฯ จะมาเจรจาอัตราค่าไฟฟ้าอีกครั้ง
๕. การค้าการลงทุน ๕.๑ การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน - นักธุรกิจไทยสนใจจะไปลงทุนในพม่า แต่ขาดข้อมูลที่ชัดเจน - ด้านการค้าชายแดน ผู้ประกอบการประสบปัญหาความลักลั่นและในส่วนของไทย มีความซ้ำซ้อนของหน่วยงาน ที่ปฏิบัติงานบริเวณชายแดน หน่วยงานในพื้นที่บริเวณชายแดน ถือกฎระเบียบคนละชุด ทำให้การตีความกฎหมาย และกฎระเบียบขัดแย้งกัน เป็นปัญหาต่อผู้ทำการค้า รัฐบาลควรแก้ไขกฎระเบียบของหน่วยงานต่างๆ ที่ปฏิบัติงานในบริเวณชายแดนไปในทิศทางเดียวกัน เพื่ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมการค้าการลงทุน	จากการประชุมติดตามผลการเยือนพม่าของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ที่ประชุมรับทราบว่าการลงทุนในพม่าของนักธุรกิจไทย ยังประสบปัญหา อาทิ ความไม่ปลอดภัยในทรัพย์สิน จำเป็นต้องมีการปรับปรุงมาตรฐานในพม่าให้เอื้อต่อการลงทุนของต่างประเทศให้มากขึ้น

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕.๒ อัญมณีและเครื่องประดับ ไทยควรหาทางร่วมทุนในอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับกับรัฐบาลหรือเอกชนพม่าอย่างเป็นทางการ	อก. เห็นควรชะลอการร่วมทุนกับรัฐบาล/เอกชนพม่าอย่างเป็นทางการไปก่อนเนื่องจาก ๑. การประกาศบังคับใช้กฎหมาย Tom Lantos Block Burmese JADE (Junta's Anti-Democratic Efforts) Act of 2008 ของสหรัฐฯ มีผลให้ห้ามนำทับทิมและหยก รวมถึงเครื่องประดับที่มีทับทิมและหยกเป็นส่วนประกอบ (ทั้งจากพม่าโดยตรงและผ่านประเทศที่สาม) เข้ามายังสหรัฐฯ ซึ่งตลาดสหรัฐฯ เป็นตลาดหลักในการส่งออกสินค้าดังกล่าวของไทย ๒. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๒ อนุมัติมาตรการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและการผลิตอัญมณีและเครื่องประดับโลกและอนุมัติในหลักการของร่างพระราชกฤษฎีกาและร่างกฎกระทรวงจำนวน ๓ ฉบับ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอยู่ระหว่างการพิจารณา ทั้งนี้ มีสาระสำคัญ คือ <u>การยกเว้นการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้ามาเพื่อขายหรือการขายอัญมณีประเภทพลอยทับทิม มรกต นุชราคัม โกเมน โอปอล นิล เพทาย ไพฑูรย์ และหยก และอัญมณีที่มีลักษณะทำนองเดียวกันเฉพาะที่ยังไม่ได้ผ่านการเจียระไน แต่ไม่รวมเพชร ไข่มุก และสิ่งทำเทียมหรือทำขึ้นใหม่</u> ทั้งนี้ เฉพาะผู้นำเข้าหรือผู้ขายที่เป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ซึ่งมีใช้หักหุ้นส่วนสามัญหรือคณะบุคคลที่มีใช้นิติบุคคล ซึ่งนำเข้าหรือขายตั้งแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้มีผลใช้บังคับถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๔ และให้มีการหักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ ๑ สำหรับผู้ซื้อวัตถุดิบดังกล่าว มาตรการดังกล่าวจะเป็นการเอื้อให้วัตถุดิบพลอยดิบจากทั่วโลกไหลเข้าสู่ไทย ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบได้ จึงควรใช้ประโยชน์จากการนี้ นอกจากผู้ประกอบการจะไม่ต้องเสี่ยงกับภาวะความไม่ปลอดภัยของทรัพย์สินและเงินทุนจากปัญหาการเมืองในพม่าแล้ว ผู้ประกอบการยังมีวัตถุดิบจากทั่วโลกมาให้เลือกซื้อถึงในประเทศ

/๕.๓ ...

ความเห็น/ข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา	ความเห็น ข้อเสนอแนะ ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของ คค. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕.๓ สินค้าต้องห้าม พม่ามีรายการสินค้าต้องห้ามนำเข้าจากฝั่งไทย ๑๕ รายการ และสินค้าของพม่าที่เป็นที่ต้องการของไทยก็เป็นสินค้าต้องห้าม รัฐบาลพม่าไม่อนุญาตให้ส่งออก ๓๒ รายการ ควรมีการหยิบยกมาเจรจากับรัฐบาลพม่าอย่างจริงจังและเปิดเผย	หมายเหตุ คค. ยังไม่ได้รับผลการพิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๕.๔ ความร่วมมือระหว่างรัฐและสถาบันการเงิน รัฐบาลควรขอความร่วมมือจากธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินใช้เครือข่ายสาขาที่มีอยู่ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคในจังหวัดชายแดนดำเนินการให้ความสำคัญในการปล่อยสินเชื่อแก่นักธุรกิจที่สนใจจะทำการค้ากับพม่าและพัฒนาเป็นศูนย์ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจจะทำการค้า และการลงทุนในพม่า	- กต. มีหนังสือขอให้ ธปท. พิจารณาผลกระทบจากกรณีที่สหรัฐฯ ออกกฎหมายคว่ำบาตรพม่าตามมติของสหประชาชาติซึ่งห้ามนิติบุคคลและสถาบันการเงินสหรัฐฯ ทำธุรกรรมทางการเงินและการธนาคารกับรัฐบาลพม่า ซึ่ง ธปท. ได้มีหนังสือถึงสมาคมธนาคารไทยและสมาคมธนาคารนานาชาติให้ตระหนักถึงผลกระทบจากมาตรการคว่ำบาตรดังกล่าวเนื่องจากอาจมีผลกระทบกับสถาบันการเงินไทยที่มีสำนักงานหรือสาขาตั้งอยู่ในสหรัฐฯ และสถาบันการเงินสหรัฐฯ ที่ตั้งอยู่ในไทย - การค้าขายกับพม่าหากต้องค้าขายกับธุรกิจที่มีเจ้าหน้าที่รัฐบาลพม่าเกี่ยวข้องก็อาจเข้าข่ายขัดกับมาตรการคว่ำบาตรดังกล่าว ธนาคารพาณิชย์ไทยหลายแห่งมีความกังวลเกรงว่าสถาบันการเงินสหรัฐฯ อาจถูกบังคับไม่ให้ทำธุรกรรมกับธนาคารพาณิชย์ไทยได้ เพราะเกณฑ์ของทางการสหรัฐฯ มีถ้อยคำครอบคลุมกว้างขวาง อย่างไรก็ดี ในช่วงภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันการปล่อยสินเชื่อให้แก่ภาคธุรกิจต่างๆ จะช่วยพัฒนาและฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะในช่วงที่สถาบันการเงินมีสภาพคล่องส่วนเกินสูง ดังนั้น หากผู้ขอสินเชื่อเป็นธุรกิจที่มีฐานะและผลประกอบการดีมีความเสี่ยงในระดับที่สามารถยอมรับได้สถาบันการเงินก็จะพิจารณาปล่อยสินเชื่อให้กับลูกค้ารายดังกล่าว

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๒ ว่า

๑. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒. รับทราบผลการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ธนาคารแห่งประเทศไทย สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๒



(นายสุรชัย ปูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

11 S.ก. 2552

ร.อ.ร. ๑๑/๑๒/๕๒
ผอ.สวท. (1/11/๕๒)
ผอ.กลุ่ม ๑๑/๑๒/๕๒
จ.ร. ๑๑/๑๒/๕๒
ผู้พิมพ์ ๑๑/๑๒/๕๒