

คำสั่ง

ที่ นร ๑๑๑๕/๕๕๕๓



สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๕๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๙๓๐๖
วันที่ ๓ ส.ค. ๒๕๕๓ ๑๖.๓๐

๔/๓๕
วันที่ ๓ ส.ค. ๒๕๕๓
๑๖.๓๐

จัดเข้าวาระ... - 7 S.ค. 2553

๓ ธันวาคม ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓

เรื่องเพื่อ พิจารณาจร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เรื่องที่ ๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย

ด่วนที่สุด ที่ ๑/๕๖๘๒/๒๕๕๓ วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๓

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ

ที่ กต ๐๗๐๓/๑๕๗๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๓

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดย เรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้น่าจะเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการ เสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) รวมทั้งเป็นไปตาม มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการรัฐมนตรี เศรษฐกิจ (รศก.) ได้กำหนดว่า “เมื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติเป็นประการใด ให้นำเสนอนายกรัฐมนตรี อนุมัติและบรรจุไว้ในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากคณะรัฐมนตรีไม่มีข้อทักท้วงหรือ มีความเห็นเป็นประการอื่น ให้มติคณะรัฐมนตรีเป็นไปตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจนั้น ยกเว้น เฉพาะกรณีที่นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาจึงจะบรรจุในระเบียบวาระการประชุม คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป”

๒. สารสำคัญ

คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุมสี่เขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) กระทรวงคมนาคมได้เสนอความคืบหน้าแผนการ ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยมีสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็น อภิปราย และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

๒.๑.๑ สารสำคัญ ประกอบด้วย ๒ ส่วน ได้แก่ สถานะปัจจุบัน และการปรับ แผนการลงทุนฯ สรุปได้ดังนี้

/๒.๑.๑.๑ สถานะปัจจุบัน...

๒.๑.๑.๑ สถานะปัจจุบัน

(๑) การลงทุนตามแผนฯ ของ รฟท. สามารถแบ่งได้เป็น ๒ กลุ่มตามแหล่งเงินที่ใช้ในการลงทุน โดยคาดว่าจะสามารถเบิกจ่ายลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ รวม ๓๒,๔๕๐ ล้านบาท ดังนี้

(๑.๑) แผนงาน/โครงการที่รัฐบาลรับภาระ วงเงินลงทุนรวม ๑๕๒,๓๓๔ ล้านบาท คาดว่าจะเบิกจ่ายในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ รวม ๒๙,๑๔๙ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๔ จำนวน ๒,๐๕๓ ล้านบาท เพื่อจ่ายลงทุนในแผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที ๗ รายการ สำหรับโครงการที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการ จำนวน ๗ รายการ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๔

(๑.๒) แผนงาน/โครงการที่ รฟท. รับภาระ เพื่อจัดทำรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการลงทุนอื่นๆ ที่ไม่ใช่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน วงเงินรวม ๒๔,๔๗๔ ล้านบาท คาดว่าจะสามารถเบิกจ่ายลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ จำนวน ๓,๓๐๑ ล้านบาท ประกอบด้วย ๑) แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที ๓ รายการ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงาน (TOR) และคาดว่าจะสามารถเริ่มประกวดราคาได้ในเดือน พ.ย. ๒๕๕๓ ๒) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน ๓ โครงการ และ ๓) โครงการที่อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม ๑ โครงการ ทั้งนี้ แผนงาน/โครงการข้างต้น รฟท. จะใช้แหล่งเงินจากเงินกู้ ซึ่ง รฟท. ยังไม่ได้เสนอขอใช้เงินกู้กับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ในการดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ

(๒) ผลการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง วงเงินลงทุนรวม ๑๙,๐๑๓ ล้านบาท พบว่า ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ทั้งกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) มีแผนการก่อสร้างวงเงินลงทุนรวมประมาณ ๒,๖๙๓ ล้านบาท แต่ทั้ง ๒ หน่วยงานไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณดำเนินการตามแผน

๒.๑.๑.๒ การปรับแผนการลงทุนฯ

(๑) การลงทุนที่รัฐบาลรับภาระ จะมีความล่าช้ากว่าแผนประมาณ ๑ ปี เนื่องจากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๔ ตามแผนการลงทุนที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยในเบื้องต้นจากการประสานงานกับ รฟท. ทล. และ ทช. ได้ปรับแผนเบิกจ่ายลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ดังนี้ ๑) รฟท. มีความพร้อมในการลงทุนจำนวน ๑๑,๖๓๑ ล้านบาท ซึ่งได้รับจัดสรรงบประมาณแล้ว ๒,๐๕๓ ล้านบาท และได้รับการบรรจุอยู่ในแผนการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟประจำปี ๒๕๕๔ แล้ว ๒ โครงการ (โครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕-๖) จำนวน ๒,๓๐๒ ล้านบาท คงเหลือวงเงินที่ยังไม่มีแหล่งเงินในการดำเนินงาน ๗,๒๗๖ ล้านบาท ๒) ทล. มีความพร้อมในการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๒๕ แห่ง วงเงิน ๑,๐๗๒ ล้านบาท โดยยังไม่มีแหล่งเงินในการดำเนินงาน ๓) ทช. มีความพร้อมในการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๒ แห่ง วงเงิน ๑๙๕ ล้านบาท โดยยังไม่มีแหล่งเงินในการดำเนินงาน

/ดังนั้น...

ดังนั้น แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ยังขาดแหล่งเงินลงทุนจำนวนทั้งสิ้น ๘,๕๔๓ ล้านบาท

(๒) การลงทุนที่ รฟท. รับภาระ ยังอยู่ในเป้าหมายที่กำหนดไว้เดิมตามแผนที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๒.๑.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๒.๑ ปลัดกระทรวงคมนาคมได้รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพิ่มเติม สรุปได้ ดังนี้

(๑) การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๕ วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๓ ล้านบาท นั้น ได้มีการปรับลดลงเหลือ ๑๑๒ แห่ง ตามความเหมาะสมและความจำเป็น แต่เนื่องจากการปรับขนาดโครงการให้ใหญ่ขึ้น จึงทำให้วงเงินลงทุนเพิ่มขึ้นเป็น ๑๙,๔๗๕ ล้านบาท จากเดิม ๑๙,๐๑๓ ล้านบาท

(๒) รฟท. ได้เริ่มดำเนินการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ โดยแยกหน่วยธุรกิจออกเป็น ๓ หน่วย ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และหน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุงแล้ว ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๓ ส่วนการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารจัดการโครงการ Airport Rail Link กระทรวงคมนาคมจะเสนอขอเพิ่มทุนจดทะเบียนต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

(๓) รฟท. ได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งผลการดำเนินโครงการโดยรวมเป็นไปตามแผน อย่างไรก็ตาม รฟท. จะพยายามเร่งการดำเนินงานให้แล้วเสร็จเร็วกว่าแผนที่กำหนดไว้

(๔) กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการประชุมหารือร่วมกับกระทรวงมหาดไทย และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เพื่อแก้ไขปัญหาทางลักผ่านที่อยู่ในพื้นที่เขตความรับผิดชอบของ อปท. แล้ว ซึ่งผลการประชุมได้มีการกำหนดมาตรฐานของการก่อสร้างทาง เพื่อให้การเดินรถมีความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอนาคต

๒.๑.๒.๒ กระทรวงคมนาคมควรทบทวนแผนการใช้เงินกู้ โดยพิจารณาให้มีการเบิกจ่ายเงินกู้ในแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องกับการดำเนินงานจริง เพื่อให้การใช้จ่ายเงินกู้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากที่สุด

๒.๑.๓ มติที่ประชุม

๒.๑.๓.๑ รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม)

๒.๑.๓.๒ มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เร่งเสนอแผนการลงทุนเพื่อประกอบการพิจารณาขอรับการจัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) จากกระทรวงการคลัง

/๒.๑.๓.๓ มอบหมาย...

๒.๑.๓.๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเร่งรัดติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานเป็นรายเดือนต่อคณะรัฐมนตรี

๒.๒ สรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐ - ๒๐๑๑ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานสรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐ - ๒๐๑๑ ตามที่กระทรวงการต่างประเทศเสนอ โดยมีสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

๒.๒.๑ สาระสำคัญ

๒.๒.๑.๑ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๓ กระทรวงการต่างประเทศ ได้จัดให้มีการหารือทางไกล (video conference) ร่วมกับ World Economic Forum (WEF) เพื่อหารือเกี่ยวกับวิธีการประเมินจัดลำดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ WEF รวมทั้งตรวจสอบความถูกต้องในเรื่องข้อมูลสำหรับการจัดอันดับประเทศไทย

๒.๒.๑.๒ ประเด็นและผลของการหารือ

(๑) การปรับลดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเป็นอันดับที่ ๓๘ ในปี ๒๐๑๐-๒๐๑๑ จากอันดับที่ ๓๖ ในปี ๒๐๐๙ - ๒๐๑๐ มีสาเหตุที่สำคัญดังนี้ ๑) การจัดอันดับของไทยในบางเกณฑ์ชี้วัดปรับลดลงอย่างมาก ๒) จำนวนประเทศที่ได้รับการจัดอันดับเพิ่มมากขึ้นจาก ๑๓๓ ประเทศ เป็น ๑๓๙ ประเทศ ดังนั้น ในภาพรวมอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่เปลี่ยนแปลง

(๒) หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ของ WEF

(๒.๑) ใช้หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ ๒ ลักษณะ ได้แก่ ข้อมูลเชิงประจักษ์ในสัดส่วนร้อยละ ๓๐ ซึ่งมีที่มาจากองค์การระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญในสัดส่วนร้อยละ ๗๐

(๒.๒) ข้อมูลเชิงประจักษ์ส่วนใหญ่ได้จากองค์การระหว่างประเทศ โดยไม่ได้ตรวจสอบความถูกต้องกับข้อมูลแหล่งอื่นๆ ส่งผลทางลบต่อการจัดอันดับของไทย ซึ่งข้อมูลหลายตัวมีข้อผิดพลาด ไม่ตรงกับข้อเท็จจริง และไม่สอดคล้องกัน ตัวอย่างเช่น ด้านเศรษฐกิจมหภาค เกณฑ์ชี้วัดด้านหนี้สาธารณะ (Indicator ๓.๐๕: Government debt) ปรับลดอันดับไทยเป็น ๘๖ (ลดลง ๒๐ อันดับ) ซึ่งข้อมูลสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ที่ WEF ใช้ ในปี ๒๕๕๒ อยู่ที่ร้อยละ ๔๙ ไม่สอดคล้องกับข้อมูลที่ทางฝ่ายไทยซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๔๕.๒๓๔ แม้ว่าอ้างอิงจากแหล่งเดียวกัน คือ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ด้านการศึกษา เกณฑ์ชี้วัดด้านการเข้าศึกษาระดับประถม (Indicator ๔.๑๐: Primary education enrollment rate) ไทยอยู่ในอันดับที่ ๑๐๐ (ลดลง ๔๗ อันดับ) โดย WEF ใช้ข้อมูลอัตราการศึกษาระดับประถมของไทยจาก ๒ แหล่ง โดยในปี ๒๕๕๐ ใช้ข้อมูลจากองค์การการศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) อยู่ที่ร้อยละ ๙๕ และใน

ปี ๒๕๕๑ ใช้ข้อมูลจาก ธนาคารโลกอยู่ที่ร้อยละ ๘๙.๐๗๐๗ ซึ่งการเปรียบเทียบข้อมูลจากฐานข้อมูลที่มีวิธีการเก็บแตกต่างกันอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ความถูกต้องและน่าเชื่อถือลดลง ด้านสาธารณสุข เกณฑ์ชี้วัดด้านการเสียชีวิตของทารก (Indicator ๔.๐๗: Infant mortality) ไทยอยู่ที่อันดับ ๖๐ (ลดลง ๒๔ อันดับ) ซึ่งมีการใช้ข้อมูลจากธนาคารโลกอยู่ที่ร้อยละ ๑๓ และได้เปลี่ยนไปใช้ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกแทน ทำให้ข้อมูลมีความผันผวนในระดับสูง

(๓) การประเมินข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ พบว่า ๑) ในบางเกณฑ์ชี้วัด การใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการประเมินผลเกณฑ์ชี้วัดแทนการใช้แบบสอบถามความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญจะทำให้ข้อมูลมีความเที่ยงตรงและชัดเจนกว่า เช่น เกณฑ์ชี้วัดด้านการระบอบการปกครองและการด้านศุลกากร และเกณฑ์ชี้วัดด้านค่าใช้จ่ายของนโยบายเกษตร เป็นต้น ซึ่งมีความยากลำบากที่จะประเมินโดยการสำรวจความคิดเห็น และ ๒) จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามมีจำนวนน้อยเกินไป และน่าจะอยู่ในระดับที่จะเป็นตัวแทนความคิดเห็นภาคธุรกิจได้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการประเมินจัดอันดับของไทย โดยไทยมีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ๘๒ และ ๘๖ ราย ในปี ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๒ ตามลำดับ แต่ลดลงเหลือเพียง ๕๙ ราย ในปี ๒๕๕๓ (คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๐๐๐๘๗ ของประชากรไทย) ในขณะที่บรูไน เวียดนาม และมาเลเซียมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ๑๑๑ ๑๐๔ และ ๑๑๐ ราย ตามลำดับ

๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๒.๒.๑ ข้อมูลสถิติหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ที่นำมาใช้สำหรับจัดอันดับของไทยควรมีความถูกต้อง ทันสมัย และเป็นข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเพียงชุดเดียว ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการสอบทาน และดำเนินการร่วมกันเพื่อปรับปรุงและรวบรวมข้อมูลสถิติดังกล่าวให้มีความสอดคล้องกัน และสะท้อนการพัฒนาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะช่วยให้การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยจัดทำโดย WEF และ IMD สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศมากขึ้น

๒.๒.๒.๒ เนื่องจาก WEF ให้น้ำหนักกับข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญมากถึงร้อยละ ๗๐ ดังนั้นควรมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดกับ WEF และกำหนดกลไกที่ชัดเจนในการประสานการให้ข้อมูล รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยเข้าเป็นสมาชิกของ WEF เพื่อสร้างโอกาสให้ WEF สามารถเข้าถึงข้อมูลได้หลากหลายและสะดวกมากขึ้น และจะทำให้ได้ความคิดเห็นที่ถูกต้องตรงตามข้อเท็จจริง รวมทั้งจะส่งผลในทางบวกต่อการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ในปีต่อๆ ไปด้วย

๒.๒.๒.๓ ควรสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจไทยที่มีศักยภาพ เช่น บริษัทในกลุ่ม ปตท. และ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น พิจารณาเข้าเป็นสมาชิก WEF เพื่อส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของภาคเอกชนกับ WEF โดยชี้ชวนให้รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนเล็งเห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ในการเป็นสมาชิกของ WEF เช่น เป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการลงทุนในต่างประเทศ เป็นต้น

๒.๒.๓ มติที่ประชุม

๒.๒.๓.๑ รับทราบสรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐-๒๐๑๑

๒.๒.๓.๒ มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศเป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานด้านข้อมูลสถิติ และประสาน WEF ขอเพิ่มเติมผู้ประสานงานจากสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของภาคเอกชนกับ WEF

๒.๒.๓.๓ มอบหมายให้ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) รับความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศไปประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว รวมทั้งผลักดันภาคเอกชนที่มีศักยภาพในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของ WEF ต่อไป

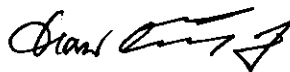
๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓

๓.๒ เห็นชอบตามมติของคณะกรรมการ รศก. ตามข้อ ๒.๑.๓ และ ข้อ ๒.๒.๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

๐๙๖๓



(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

๗ ธ.ค. ๕๕

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail Danucha@nesdb.go.th

กราบเรียน บรม.

เห็นควรอนุมัติให้เสนอ ครม. พิจารณา
ในวันที่ ๗ ธ.ค. ๕๕ เนื่องจากมีความจำเป็น
เร่งด่วน ตาม ม.๑ แห่ง พรฎ. ว่าด้วยการเสนอเรื่อง



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี