

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๒/๑๙๘



กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
รับที่ 7931 สคค  
วันที่ 21 ก.ย. 2554 09.00

สคค 2/14612  
21 ก.ย.  
9.20น

๒๐ กันยายน ๒๕๕๔

เรื่อง ความเห็นต่อ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร ๐๕๐๖/ว (ล) ๑๘๐๗๑ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอความเห็นต่อ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นด้วยในหลักการกับ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในยุทธศาสตร์ที่ ๔ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ภายใต้บริบทที่สัมพันธ์เกี่ยวกับการกิจกรรมของกระทรวงคมนาคม เพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

## ๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

๑.๑ ยุทธศาสตร์ของประเทศโดยนัยดังกล่าว มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งระบบราง และทางน้ำมากยิ่งขึ้น ภายใต้แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ (การขนส่งทางรางกับทางน้ำ) และมีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดในปี ๒๕๕๙ ไว้ประการหนึ่งว่า เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นร้อยละ ๕ จากปัจจุบันซึ่งมีสัดส่วนการขนส่งทางรางร้อยละ ๓ นั้น ขอให้คำนึงถึงขีดความสามารถในการจัดสรรทรัพยากร (งบประมาณ) การจัดหาแหล่งเงินทุน (Source of Fund) สนับสนุนอย่างเพียงพอ โดยให้มีสัดส่วนที่สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อผลักดันแผนงาน/โครงการซึ่งก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาตามที่ได้วางไว้อย่างแท้จริงด้วย

๑.๒ ยุทธศาสตร์ใน (ร่าง) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ ในช่วงระยะ ๕ ปี ข้างหน้า (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) สศช. สามารถนำเสนอได้ครอบคลุมทุกเรื่อง ขึ้นไปในหลากหลายทิศทางทุกมิติ หากแต่ยังขาดจุดเน้นอย่างชัดเจนในบางประเด็น สำหรับส่งสัญญาณไปยังภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ทำให้ไม่สามารถจำแนกแยกแยะได้ว่าในช่วง ๕ ปีข้างหน้า ประเทศชาติจะให้ความสำคัญกับเรื่องที่เป็นเร่งด่วนนั้นๆ อย่างไร หรือเรื่องใดเป็นการริเริ่มเพื่อวางรากฐานการพัฒนาในระยะยาว หากขาดการเตรียมความพร้อมที่ดี โดยเฉพาะกรณีเมื่อไม่ดำเนินการจะบั่นทอนขีดความสามารถในการแข่งขัน หรือสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม

/ ของประเทศ...

ของประเทศในอนาคต การจัดลำดับความสำคัญก่อน-หลังของประเด็นยุทธศาสตร์จะช่วยให้สามารถกระจายการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ได้อย่างสอดคล้องกับกลไก หรือรูปแบบการพัฒนานั้นๆ พร้อมกับระบุบทบาทหน่วยงาน องค์กรผู้รับผิดชอบหลัก และผู้ให้การสนับสนุน ทั้งในส่วนของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ตลอดจนกรอบวงเงินลงทุนในแผนงาน/โครงการพัฒนาต่างๆ ตามความจำเป็นเร่งด่วนในระยะสั้น และวางรากฐานการพัฒนาในระยะยาวบนพื้นฐานความเป็นไปได้ ทั้งนี้เพราะภารกิจกระทรวงคมนาคมพร้อมที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในยุทธศาสตร์ที่ ๔ ซึ่งระบุไว้ว่า “...เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว” ครอบคลุมถึงเหตุผลความจำเป็นที่จะต้องมีการทำเรื่อน้ำลึกชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจทางทะเลรองรับการพัฒนาเชิงพื้นที่ในอนาคต หรือไม่อย่างไร

๑.๓ การพัฒนาเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) จะมุ่งเน้นแต่เพียงโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียวไม่ได้ ทำให้ที่ผ่านมาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย จึงอยู่ในระดับพื้นฐาน (Transport Based) ดังนั้น ในยุทธศาสตร์ของ (ร่าง) แผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๑ จึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคการผลิตสินค้าเพื่อทำให้มีต้นทุนลดต่ำลงได้ อย่างไรก็ตามควรระบุเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้นว่า ในท้ายที่สุดประเทศไทยต้องการยกระดับเป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จากระดับ Transport Corridors เป็น Logistics Corridors และในท้ายที่สุดมุ่งสู่การเป็น Economic Corridors รองรับการค้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘

๑.๔ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจโดยการเพิ่มสัดส่วนมูลค่าภาคเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร รวมทั้งยกระดับอุตสาหกรรมสู่การผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มุ่งสู่เศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative economy) ประเทศไทยจะมีทางเลือกในการพัฒนาอุตสาหกรรมซึ่งเป็นภาคการผลิตที่มีบทบาทสูงต่อระบบเศรษฐกิจในประเภทใดบ้าง ควรต้องพิจารณาความพร้อมและศักยภาพของผู้ประกอบการภาคเอกชนด้วย หากแต่ในอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรและแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมขั้นกลางกับมิติการพัฒนาเชิงพื้นที่จะดำรงอยู่อย่างสอดคล้องกับความต้องการของประชาสังคมในพื้นที่และมีสมดุลได้หรือไม่อย่างไร เพราะความชัดเจนในสิ่งเหล่านี้ส่งผลต่อการกำหนดทิศทางและรูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสำหรับการขนส่งสินค้าของประเทศในอนาคตให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพโดยตรง

## **๒. ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม**

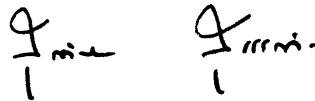
๒.๑ ยุทธศาสตร์ดังกล่าวกำหนดไว้ว่า “ประเทศต้องพัฒนาฐานการผลิตและการลงทุน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาค” นั้น ควรกำหนดแนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ (Area Based) โดยระบุให้สามารถชี้ได้ว่าพื้นที่ใดเหมาะสมต่อการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน ในช่วงระยะ ๕ ปีข้างหน้าของ (ร่าง) แผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๑ จะทำให้แต่ละกระทรวง หน่วยงานส่วนราชการ และหน่วยงานภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถรับทราบทิศทางหรือสัญญาณการพัฒนาที่ชัดเจน สำหรับแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคม สามารถออกแบบหรือวางรากฐานการพัฒนาระบบขนส่งที่เหมาะสม ตอบสนองต่อศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่และความต้องการของชุมชนบนพื้นฐานผลประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติเป็นหลักสำคัญ

๒.๒ ภายใต้ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งได้ระบุให้ประเทศไทยใช้ศักยภาพความได้เปรียบของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ และศักยภาพของพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศเพื่อสร้างฐานการผลิตให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก กระทรวงคมนาคมเห็นว่าในประเด็นนี้เนื้อหาของยุทธศาสตร์ (ร่าง) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๑ ควรระบุถึงบทบาทประเทศไทยต่อการใช้ศักยภาพความได้เปรียบของที่ตั้ง ตามนัยดังกล่าวข้างต้น โดยจะต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Hub for Connectivity) ผนวกกับการนำหลักคิดพื้นฐานในเรื่องการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกันตลอดแนวเส้นทางโครงข่ายเชื่อมโยงการพัฒนา (Benefit Sharing on Corridors) ที่จะทำให้สามารถสร้างแรงจูงใจให้กับประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ในการมีส่วนร่วมผลักดันขับเคลื่อนการพัฒนาและกรอบความร่วมมือต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

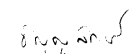
พลอากาศเอก



(สุเทพ เทวรณทัต)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน 

โทร ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๔๔

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๔๘๘