



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๔/๓๕



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๖ มกราคม ๒๕๖๖

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๓๒๗๒๐ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๕
 สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือคณะกรรมการบริหารสถานการณ์เศรษฐกิจจากผลกระทบของการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด - ๑๙) ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๓ (คปค.)/๐๓๕ ลงวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ อย่างไรก็ตาม ขอเรียนเสนอความเห็นในประเด็นเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดกิจการเป้าหมายและสิทธิประโยชน์สำหรับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ในประเด็นข้อเสนอการกำหนดคลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมายในระยะแรก และภาพรวมการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ๑๐ พื้นที่ และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ๔ ภาค ดังนี้

๑. ควรกำหนดเพิ่มอุตสาหกรรมระบบรางในคลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมายในระยะแรก เพื่อให้มีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ รวมถึงการส่งเสริมในด้านอื่น ๆ แก่ผู้ประกอบการและนักลงทุนในอุตสาหกรรมระบบราง เพื่อให้การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องตามที่นายกรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการและคณะรัฐมนตรีรับทราบ ให้เห็นผลเป็นรูปธรรมโดยเร็วเนื่องจากเหตุผล ดังนี้

๑.๑ ขณะนี้ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงการระบบรางต่าง ๆ จำนวนมาก ทำให้มีการนำเข้าตู้รถไฟและรถไฟจากหลายประเทศ ส่งผลให้เกิดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ ในขณะที่ประเทศไทยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีศักยภาพ สามารถผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้โรงงานผลิตและประกอบรถไฟและรถไฟฟ้าได้

๑.๒ อุตสาหกรรมระบบรางเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศซึ่งให้ความสนใจมาอย่างยาวนาน เนื่องจากมีกระบวนการผลิต เครื่องมือ เครื่องจักร และองค์ความรู้คล้ายกับอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยกำลังเผชิญกับภัยคุกคามหลายประการที่อาจส่งผลกระทบต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของอุตสาหกรรม

๑.๓ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมระบบรางขาดแหล่งเงินทุน โดยจากข้อจำกัดของอัตราการให้สินเชื่อของธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย จึงควรกำหนดโครงการทางการเงินเพื่อรองรับผู้ประกอบการระบบราง โดยเฉพาะในวงเงินและอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม และปรับเกณฑ์และมาตรการให้กับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมระบบรางทั้งระบบอย่างครบวงจร

๑.๔ ผลการประชุมคณะกรรมการบริหารสถานการณ์เศรษฐกิจจากผลกระทบของการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด - ๑๙) ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๓ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุม โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการ เรื่อง การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดทำมาตรการเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศ เช่น การเพิ่มเติมสิทธิประโยชน์ในการลงทุน การกำหนดเงื่อนไขการใช้วัสดุที่ผลิตในประเทศ (Local Content) ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลการประชุมดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๓ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

๑.๕ นโยบาย “Thai First” ไทยทำ ไทยใช้ คนไทยต้องได้ก่อน ของกระทรวงคมนาคม โดยกำหนดกรอบระยะเวลาการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ ซึ่งได้กำหนดสัดส่วนการใช้ Local Content ในการประกอบรถไฟ โดยกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวในการจัดหารถไฟ ตลอดจนขึ้นส่วนอุปกรณ์ต่อเนื่องตามความเหมาะสม เหตุผลและความจำเป็น คำนึงถึงการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. การขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

๑๐ พื้นที่ และระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ ๔ ภาค ของกระทรวงคมนาคม

การเสริมสร้างการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ภายใต้คณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนา ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ พร้อมบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ๑๐ พื้นที่ และการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ๔ ภาค ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดไว้ และกระทรวงคมนาคมได้บรรจุแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (Motorways - Railways Masterplan : MR - Map) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและเชื่อมโยงฐานการผลิตและบริการกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนและส่งเสริมการค้า และการลงทุนให้มีความมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

ทั้งนี้ ขอให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และหลักธรรมาภิบาลอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๔๒ (ฟ้าสาย)

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : logisticsplan@otp.go.th