

การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*

ประเด็นสำคัญ

- การค้าระหว่างประเทศของไทย มีมูลค่าการค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออกที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศนั้น นอกเหนือจากการให้บริการทางการขนส่งและโลจิสติกส์ ยังประกอบด้วยกิจกรรมดำเนินงานพิธีการทางศุลกากร การตรวจตราสินค้า กฎระเบียบและขั้นตอนปฏิบัติอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งกระบวนการเหล่านี้มีความสำคัญในการไหลของสินค้าอย่างเสรี และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- ผลของการวิจัยได้มีข้อเสนอเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือไทยในประเด็นหลักๆ ได้แก่
 - การจัดตั้งองค์กรกลางเข้ามาดูแลภาพรวมของงานท่าเรือ ทั้งด้านกฎหมาย มาตรการสนับสนุนท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ และการเชื่อมโยงการขนส่ง โดยจัดให้มีคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เข้าร่วมในการพัฒนายุทธศาสตร์ท่าเรือ
 - การพัฒนากฎระเบียบศุลกากรให้บูรณาการไปพร้อมกับแผนพัฒนาท่าเรือ และปรับกฎระเบียบศุลกากรให้สนับสนุนท่าเรือในการเป็นประตูการค้าของประชาคมอาเซียน รวมถึงส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างศุลกากรกับหน่วยงานอื่น เช่น สายเรือ ผู้นำเข้า-ส่งออก ให้มีความสมบูรณ์
 - ภาครัฐควรบูรณาการแผนพัฒนาท่าเรือ และการขนส่งทางน้ำและการขนส่งอื่นๆ ให้เป็น Multimodal Transport ครอบคลุมการขนส่งทุกรูปแบบในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)
 - การส่งเสริมให้มีการพัฒนาและปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่หลังท่า รวมถึงขยายเส้นทางให้สามารถรองรับปริมาณรถสินค้าได้มากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของท่าเรือไทย
 - การพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ เพื่อใช้ในการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นสาเหตุความล่าช้า นำไปสู่การแก้ไขที่ตรงส่วน

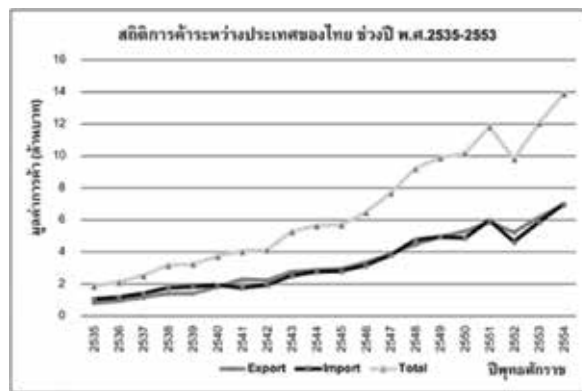
* สรุปและเรียบเรียงจากโครงการวิจัย เรื่อง การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาถ, สุมาลี สุขदानนท์ และวิรัช สุขศิริวรรณ (2556) สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (ดร.ณัฐพล แสงอรุณ: ผู้สรุปและเรียบเรียง)

1. บทนำ

การค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านของการส่งออก เป็นวิธีการหลักวิธีการหนึ่งในการนำเงินตราต่างประเทศและรายได้เข้าสู่ประเทศ และในด้านการนำเข้า โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าทุนและวัตถุดิบ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศได้

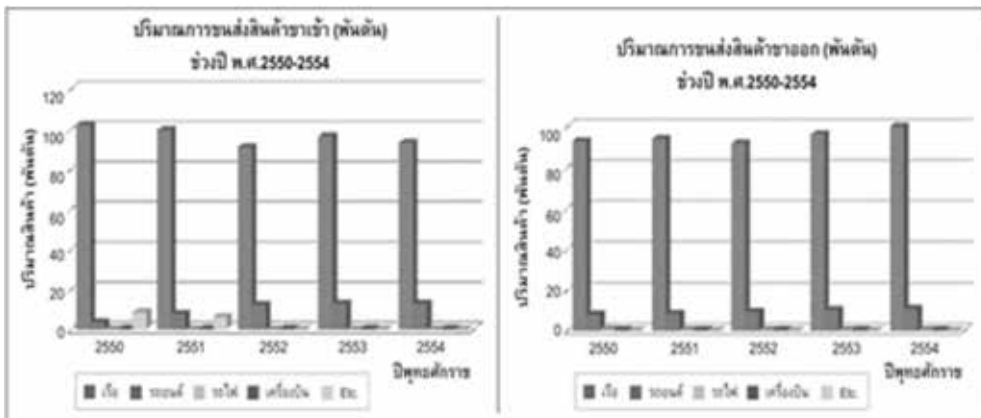
จากการศึกษาสถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยช่วงปี พ.ศ. 2535-2554 (ภาพที่ 1) พบว่า

มูลค่าการค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลปริมาณการนำเข้า/ส่งออกสินค้าในแต่ละรูปแบบการขนส่งในช่วงปี พ.ศ. 2550-2554 (ภาพที่ 2) จะเห็นได้ว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก



ภาพที่ 1 สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2535-2554

ที่มา: จิตติชัย รุจนกนกนาฎ, สุมาลี สุขदानนท์และนางสาววิรัช สุขสิริวรบุตร, 2556, บทที่ 1



ภาพที่ 2 ปริมาณการขนส่งสินค้าขาเข้า(เข้า)/ขาออก(ออก) หน่วยพันตัน ในช่วงปี พ.ศ. 2550-2554

ที่มา: จิตติชัย รุจนกนกนาฎ, สุมาลี สุขदानนท์และนางสาววิรัช สุขสิริวรบุตร, 2556, บทที่ 1

ท่าเรือระหว่างประเทศเป็นจุดเชื่อมต่อ (Node) และประตู (Gateway) ที่สำคัญมากที่สุดในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำหน้าที่หลักในการให้บริการทางการขนส่งและโลจิสติกส์ และยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เอื้อให้เกิดการให้บริการทางการขนส่ง ได้แก่ การดำเนินงานพิธีการทางศุลกากร การตรวจตราสินค้า กฎระเบียบและขั้นตอนปฏิบัติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หน้าที่หลักและระบบอำนวยความสะดวกต่างๆ เหล่านี้ มีความสำคัญในการทำให้เกิดการไหลของสินค้าอย่างเสรี (Free Flow of Goods) และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ ท่าเรือระหว่างประเทศนั้น ครอบคลุมประเด็นหลัก 3 ประเด็น ได้แก่ 1) ระบบการจัดการสินค้าและระบบศุลกากรที่ท่าเรือ 2) ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ (สายเรือ, ผู้นำเข้า/ส่งออก) และ 3) ความพร้อมและแผนการพัฒนาปรับปรุงระบบการจัดการสินค้าระหว่างประเทศที่ท่าเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของ AEC

ดังนั้น การศึกษาระบบอำนวยความสะดวก ณ ท่าเรือระหว่างประเทศ และการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกที่มีฐานมาจากการศึกษาท่าเรือต้นแบบ จึงมีความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศ ซึ่งประเทศไทยมีท่าเรือระหว่างประเทศที่เป็นท่าเรือสาธารณะ (Common User Port) ที่มีความสำคัญในเชิงปริมาณของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวม 9 แห่ง ได้แก่

- 1) ท่าเรือกรุงเทพ (บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย)
- 2) ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก (บริหารโดยบริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด)
- 3) ท่าเรือทีพีที (บริหารโดยบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอมินอล จำกัด)
- 4) ท่าเรือยูนิไทย (บริหารโดยบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด)
- 5) ท่าเรือแหลมฉบัง (บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย)
- 6) ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ (บริหารโดยบริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน))
- 7) ท่าเรือเคอรี สยามซีพอร์ต (บริหารโดยบริษัท เคอรี สยามซีพอร์ต จำกัด)

- 8) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (บริหารโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)
- 9) ท่าเรือน้ำลึกสงขลา (บริหารโดยบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด)

2.

สภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ ท่าเรือระหว่างประเทศ

จากงานศึกษา ณ ท่าเรือระหว่างประเทศของไทยที่สามารถที่จะสรุปได้เป็นประเด็นหลัก ดังนี้

1) ปัญหาด้านกายภาพ

- ท่าเรือระหว่างประเทศส่วนใหญ่ประสบปัญหาเรื่องพื้นที่ท่าเรือไม่เพียงพอในการรองรับการขนส่งสินค้าในระบบตู้สินค้า เนื่องจากในเบื้องต้นการออกแบบท่าเรือเป็นไปเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั่วไป หรือ สินค้าเทกอง หรือสินค้าเหลว เมื่อมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จึงเป็นอุปสรรคทางกายภาพของท่าเรือ

- ปัญหาการจราจรและโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร การขนส่ง ณ ท่าเรือระหว่างประเทศ ยังต้องพึ่งพาระบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดังนั้น ในเวลาที่มีเรือสินค้าเข้าและออกเป็นปริมาณมาก จึงส่งผลให้เกิดการจราจรที่หนาแน่น เนื่องจากมีปริมาณรถบรรทุกเข้ามาในบริเวณท่าเรือเป็นจำนวนมากเช่นกัน

- ปัญหาข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ท่าเรือเนื่องจากพื้นที่ต่อเนื่องจากท่าเรือเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ดังนั้น การขยายพื้นที่ท่าเรือจึงเป็นไปได้ไม่มากนัก

2) ปัญหาด้านการบริหารงานสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

- การดำเนินงานส่วนของศุลกากรยังประสบปัญหามีกลุ่มผู้ใช้บริการระบบ National Single Window ค่อนข้างน้อย แม้ว่าระบบได้ถูกพัฒนาเสร็จสมบูรณ์แล้วก็ตาม ซึ่งการปฏิบัติงานในปัจจุบันยังพบปัญหาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคเอกชนร่วมกัน

- การตีความกฎระเบียบการปฏิบัติงาน และความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ที่มีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับการรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่

- เจ้าหน้าที่ท่าเรือยังขาดความรู้ทางด้านเทคโนโลยีในการปฏิบัติงาน

3) ปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือต้นแบบ

- ท่าเรือต้นแบบของงานศึกษานี้ คือ ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือต้นแบบประกอบด้วยหลายส่วน เริ่มตั้งแต่ปัจจัยโครงสร้างการบริหารจัดการท่าเรือเป็นโครงสร้างที่มีระบบการบริหารจัดการที่คล่องตัว (หน่วยงาน The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) เป็นผู้ดูแล และหน่วยงาน Port of Singapore Authority (PSA) เป็นผู้บริหารจัดการท่าเรือ) ปัจจัยตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบมากกว่าประเทศอื่น ปัจจัยระบบเทคโนโลยีที่ใช้ภายในท่าเรือ เช่น Port Net® และ TradeNet® มีประสิทธิภาพช่วยอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือ ศุลกากรสายเรือ และผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี ระบบศุลกากรมีการดำเนินงานคล่องตัว การเชื่อมโยงระบบขนส่งระหว่างท่าเทียบเรือสามารถทำได้รวดเร็ว รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการมีความโปร่งใส และภาครัฐให้การส่งเสริมสนับสนุนงานท่าเรืออย่างเต็มที่

3. ข้อเสนอแนะ

จากงานศึกษาได้มีข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ท่าเรือไทย ดังนี้

1) ข้อเสนอแนะในภาพรวม

- ควรจัดตั้งองค์กรกลางเข้ามาดูแลภาพรวมของงานท่าเรือ ทั้งด้านกฎหมาย มาตรการสนับสนุนท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ และการเชื่อมโยงการขนส่ง รวมถึงจัดทำแผนพัฒนาที่เฉพาะเจาะจงงานของด้านท่าเรือ เนื่องจากแผนพัฒนาที่มีอยู่ได้พิจารณาในเชิงภาพรวมเรื่องโครงข่ายคมนาคมเป็นหลัก ซึ่งครอบคลุมงานขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ อากาศ และระบบราง

- สำหรับการจัดตั้งองค์กรกลาง ควรจัดให้มีคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เข้าร่วมในการพัฒนายุทธศาสตร์ท่าเรือ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับระบบการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ในปัจจุบันได้ผสมผสานกับแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ซึ่งแผนงานทางด้านโลจิสติกส์มีลักษณะเป็นภาพใหญ่และค่อนข้างกว้าง แนวทางพัฒนาท่าเรือจึงยังขาดความชัดเจน

- สำหรับแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือ นอกเหนือจากส่งเสริมงานด้านเศรษฐกิจ ควรส่งเสริมการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ระหว่างท่าเรือของรัฐและท่าเรือของเอกชน รวมถึงเชื่อมโยงกับงานภาคส่วนอื่นๆ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการจัดการท่าเรือ เช่น การท่องเที่ยว การประมง และสิ่งแวดล้อม

- ควรพัฒนากฎระเบียบศุลกากรให้บูรณาการไปพร้อมกับแผนพัฒนาท่าเรือ และปรับกฎระเบียบศุลกากรให้สนับสนุนท่าเรือในการเป็นประตูการค้าของประชาคมอาเซียน รวมถึงส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างศุลกากรกับหน่วยงานอื่น เช่น สายเรือ ผู้นำเข้า-ส่งออก ให้มีความสมบูรณ์

- ในการพัฒนาท่าเรือเป็นประตูการค้าหรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ภาครัฐควรบูรณาการแผนพัฒนาท่าเรือ และการขนส่งทางน้ำและการขนส่งอื่นๆ ให้เป็น Multimodal Transport ครอบคลุมการขนส่งทุกรูปแบบในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

- ควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาและปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่หลังท่า รวมถึงขยายเส้นทางให้สามารถรองรับปริมาณรถสินค้าได้มากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของท่าเรือไทย

- สำหรับงานการนำร่อง ควรส่งเสริมให้หน่วยงานภาคเอกชนมีบทบาทในการเป็นผู้ให้บริการ เพื่อให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคา และพัฒนาคุณภาพการดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ และมีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวนมาก

- ควรส่งเสริมการให้ความรู้ด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี แก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการศึกษาและพัฒนาระบบโลจิสติกส์

- ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ท่าเรือไทยควรส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนต่างๆ เนื่องจากในการทำกิจกรรมขนส่งสินค้ามีความจำเป็นต้องมีจุดเปลี่ยนถ่าย และจุดพักสินค้า ซึ่งปัจจุบันไทยยังขาดความพร้อมของปัจจัยดังกล่าว

- ควรพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ เพื่อใช้ในการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นสาเหตุความล่าช้า นำไปสู่การแก้ไขที่ตรงส่วน

2) แนวทางพัฒนาของกรมศุลกากร

- ควรเร่งส่งเสริมการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานราชการอื่นๆ รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกับสายเรือ ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก และท่าเรือขนส่งสินค้า

- ควรปรับแก้กฎระเบียบ โดยพิจารณาแยกกฎระเบียบระหว่างสินค้าผ่านแดนและสินค้าถ่ายลำออกจากกัน เนื่องจากสินค้าถ่ายลำไม่มีการนำสินค้าออกนอกเขตท่าเรือ ดังนั้นจึงควรปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้มีความสะดวกรวดเร็วมากกว่าสินค้าผ่านแดน ตัวอย่างเช่น ลดจำนวนเอกสารในการสำแดงประเภทสินค้า เป็นต้น

3) สิ่งที่หน่วยงานภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันผลักดัน

- ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรร่วมกันจัดตั้งองค์กรกลาง เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการกำหนดแผนแม่บทท่าเรือไทย โดยจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาาร่วมขึ้น ประกอบด้วยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย พร้อมทั้งจัดประชุมร่วมกันเพื่อหาแนวทางและทิศทางของแผนพัฒนาท่าเรือในอีก 5 - 10 ปีข้างหน้า รวมถึงกำหนดบทบาทท่าเรือของไทย กำหนดมาตรฐานการให้บริการให้เป็นไปตามหลักสากล กำหนดขอบเขตเวลาในการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย รวมทั้งเป็นศูนย์กลางในการบูรณาการให้องค์กรต่างๆ แบ่งปันข้อมูลและใช้ประโยชน์ร่วมกัน

- จัดทำแผนแม่บทท่าเรือไทยที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกันทั้งด้านโลจิสติกส์ รวมถึงงานภาคส่วนอื่นๆ ซึ่งได้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน เช่น งานด้านประมง การควบคุมสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- ควรพยายามใช้ท่าเรือที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หากต้องการพิจารณาก่อสร้างท่าเรือใหม่ ควรคำนึงถึงอุปสงค์ของตลาดเป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจลงทุนก่อสร้างท่าเรือใหม่

- ควรจัดตั้งพระราชบัญญัติสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในการอำนวยความสะดวกและปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน มีมาตรการส่งเสริม BOI เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนงานของผู้ให้บริการงานโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าและเกิดธุรกรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาท่าเรือไปสู่การเป็นประตูทางการค้า

- ในด้านการเชื่อมโยงข้อมูลระบบของศุลกากรสำหรับหน่วยงานภาคเอกชนควรให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือในการใช้ระบบร่วมกัน เพื่อให้ข้อมูลจากทุกภาคส่วนสามารถเชื่อมโยงถึงกัน และก่อให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินงาน

เอกสารอ้างอิง

จิตติชัย รุจนกนกนาฏ, สุมาลี สุขदानนท์และวิรัช สุขสิริวรบุตร. 2556. การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. รายงานการวิจัยเสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

TRF Policy Brief (หรือ เอกสารบทสรุปเชิงนโยบาย) เป็นเอกสารที่สรุปและเรียบเรียงจากงานวิจัยของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เป็นหลัก และอาจมีการนำรายงานวิจัยหรือเอกสารรายงานจากแหล่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบเพื่อให้ได้เนื้อหาที่สมบูรณ์ขึ้น วัตถุประสงค์หลักในการจัดทำ Policy Brief คือ การส่งผ่านผลงานวิจัยของ สกว. ไปสู่ฝ่ายนโยบาย (ผู้กำหนดนโยบาย และ ฝ่ายปฏิบัติ นโยบาย)

การจัดทำ TRF Policy Brief มาจากแนวคิดที่ว่า เอกสารงานวิจัยของ สกว. ที่มีอยู่เป็นเอกสารที่มีเนื้อหาค่อนข้างมาก และมีความเป็นวิชาการสูง ซึ่งทำให้ไม่เกิดแรงจูงใจกับผู้ใช้ประโยชน์จากงานวิจัยที่จะศึกษาเอกสารวิจัยดังกล่าว ดังนั้น TRF Policy Brief จึงถูกทำขึ้นในลักษณะของบทสรุปเชิงนโยบายที่มีเนื้อหากระชับ มีความยาวประมาณ 5-8 หน้า และพยายามนำเสนอเนื้อหาในรูปแบบที่ให้อ่านเข้าใจได้ง่ายขึ้น

เจ้าของ

โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

กองบรรณาธิการ

ภาคภูมิ ทิพคุณ, ไพรวิ ศิริพรภักดิ์

สถานที่ติดต่อ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ชั้น 14 อาคาร เอส เอ็มทาวเวอร์ 979/17-21 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท

กรุงเทพฯ 10400 โทร. 0-2278-8200 ต่อ 8329 โทรสาร 0-2298-0032

ออกแบบ

บริษัท สร้างสื่อ จำกัด www.sangsue.co.th

ดาวน์โหลดเอกสารนี้ได้ที่

<http://prp.trf.or.th>