



รายงานการประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ครั้งที่ ๔๘/๒๕๖๑

วันศุกร์ที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

ณ ตึกรัฐสภา

รายงานการประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติ
ครั้งที่ ๔๙/๒๕๖๑

5

วันศุกร์ที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

10 **ระเบียบวาระที่ ๑** เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ไม่มี

๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา **ระเบียบวาระที่ ๒** รับรองรายงานการประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๓ กระทุ้งถาม ไม่มี

๑

15

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว

๔.๑ รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง นโยบายและแนวทาง

๑

การส่งเสริมให้มวลชนมีการออกกำลังกายและมีส่วนร่วมในกิจกรรมการกีฬา

ผู้อภิปราย

20 - นายตวง อันทะไชย (ประธานคณะกรรมการ)

๒

๔.๒ รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แผนการพัฒนา

ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวก

ทางการค้าเพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

25

และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ของรัฐบาล

30

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ครั้งที่ ๔๙

หน้า

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ผู้อภิปราย

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

5 - พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ (ประธานคณะกรรมการ) ๑๐, ๒๘

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร (รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่) ๑๑

- นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล ๒๓

- พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร ๒๕

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

10 **ระเบียบวาระที่ ๕** เรื่องที่ค้างพิจารณา ไม่มี ๒๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา **ระเบียบวาระที่ ๖** เรื่องที่เสนอใหม่ ไม่มี

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ระเบียบวาระที่ ๗ เรื่องอื่น ๆ ไม่มี

๒๙

15 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

20

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ครั้งที่ ๔๙/๒๕๖๑

วันศุกร์ที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

5

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๒๐ นาฬิกา

จำนวนสมาชิกที่มาประชุมทั้งหมด ๒๒๓ คน

10

(เนื่องจาก ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตัดรายการ นายพีระศักดิ์ พอจิต รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง จึ่งปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ)

15

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ขณะนี้มีสมาชิกมาประชุมจำนวน ๑๙๙ ท่านครบองค์ประชุม ผมขอเปิดประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๙/๒๕๖๑ วันศุกร์ที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

20

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี

25

ระเบียบวาระที่ ๓ กระทู้ถาม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว

๔.๑ รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง นโยบายและแนวทางการส่งเสริมให้มวลชนมีการออกกำลังกายและมีส่วนร่วมในกิจกรรมการกีฬา คณะกรรมการการศึกษาและการกีฬาพิจารณาเสร็จแล้ว

30

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ขอเชิญคณะกรรมการเข้าประจำที่ครับ

5 (คณะกรรมการเข้าประจำที่)

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : นอกจากนี้ทางประธานคณะกรรมการได้มี
หนังสือขออนุญาตให้นายสมพงษ์ ชาตะวิถี อนุกรรมการการศึกษา ในคณะกรรมการการศึกษา
และการศึกษาเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณา เพื่อประโยชน์ในการพิจารณา

10 ผมนุญาตตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๖๒

(ผู้ชี้แจงเข้าประจำที่)

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : เชิญท่านประธานคณะกรรมการแถลงครับ

นายดวง อันทะไชย (ประธานคณะกรรมการ) : กราบเรียนท่านประธาน

15 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ท่านสมาชิกที่เคารพ กระผม นายดวง อันทะไชย ประธาน

คณะกรรมการการศึกษาและการกีฬา สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ขอเสนอรายงานการพิจารณา
ศึกษา เรื่อง นโยบายและแนวทางการส่งเสริมให้มวลชนมีการออกกำลังกายและมีส่วนร่วม
ในกิจกรรมการกีฬา ดังต่อไปนี้

ความก็คือ สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้แต่งตั้งคณะกรรมการการศึกษาและ

20 การกีฬา เมื่อคราวประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ ให้คณะกรรมการการศึกษาและการกีฬานั้นสามารถ
ศึกษาและดำเนินการตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๘๔ วรรคสอง (๕)

แล้วสามารถดำเนินการได้ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ข้อ ๘๖

คณะกรรมการได้ตั้งคณะอนุกรรมการขึ้นมาศึกษา โดยเฉพาะคณะอนุกรรมการการศึกษา

เพื่อได้มาศึกษาแนวทางและทิศทางในการปฏิรูปการกีฬาของประเทศ คณะได้ศึกษา เรื่อง นโยบาย

25 และแนวทางการส่งเสริมให้มวลชนมีการออกกำลังกายและมีส่วนร่วมในกิจกรรมการกีฬา

๓

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สนช. ๔๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สมบูรณ์ ๑/๓

โดยที่อาศัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ซึ่งเป็นข้อสั่งการของท่าน
นายกรัฐมนตรี โดยเฉพาะให้ทุกภาคส่วนได้มีการจัดกิจกรรมการออกกำลังกายทุกวันพุธ

- 5 ช่วงเวลา ๑๕.๓๐ - ๑๖.๓๐ นาฬิกา เพื่อให้มีสุขภาพร่างกายแข็งแรง ปลุกฝังให้เป็นคนมีน้ำใจ
ให้เกิดค่านิยม เกิดความรักความสามัคคีภายในหน่วยงาน

ประการที่ ๒ เป็นไปตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ มาตรา ๗๑ ซึ่งท่านประธาน
ก็ทราบแล้วว่า รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้กำหนดหลักการสำคัญไว้ในมาตรา ๗๑ ว่า

"รัฐพึงเสริมสร้างความเข้มแข็งของครอบครัวอันเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญของสังคม

- 10 จัดให้ประชาชนที่อยู่อาศัยอย่างเหมาะสม ส่งเสริมและพัฒนาการสร้างสรรค์สุขภาพเพื่อให้
ประชาชนมีสุขภาพแข็งแรงและมีจิตใจเข้มแข็ง รวมตลอดทั้งส่งเสริมและพัฒนาการศึกษาให้ไปสู่
ความเป็นเลิศและเกิดประโยชน์ สูงสุดแก่ประชาชน"

ประการที่ ๓ ประเทศเรามีแผนพัฒนาการศึกษาแห่งชาติ ฉบับที่ ๖ ตั้งแต่
พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ได้กำหนดแผนสำคัญในการพัฒนาการศึกษาของประเทศชาติเอาไว้

- 15 วิธีการพิจารณาศึกษา คณะอนุกรรมการการศึกษาได้ใช้วิธีการศึกษา ดังต่อไปนี้
ประการแรก ได้พิจารณาศึกษาโดยใช้กระบวนการในการประชุมเพื่อจะรับฟัง

ความคิดเห็น โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ ๒

ของแผนพัฒนาการศึกษาแห่งชาติ ฉบับที่ ๖ มาให้ข้อมูล เช่น สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยว
และกีฬา กรมพลศึกษา การกีฬาแห่งประเทศไทย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น และกระทรวง

- 20 สาธารณสุข เป็นต้น

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๒/๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ประการที่ ๒ คณะอนุกรรมการการกีฬาได้ศึกษาจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนนโยบายแห่งรัฐ เช่น รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยที่ผมได้กราบเรียน

5 ไปแล้ว ข้อสั่งการของท่านนายกรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ประการที่ ๓ คณะอนุกรรมการการกีฬาได้ไปศึกษาดูงาน ณ สนามกีฬาและแหล่งเรียนรู้ด้านการกีฬาที่จัดขึ้นในหลายพื้นที่ เช่น ที่จังหวัดยะลา เป็นต้น

ท่านประธานที่เคารพ หลังจากที่ได้ศึกษามา คณะกรรมการได้พบว่า

กระบวนการในการจัดการส่งเสริมให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมออกกำลังกายและส่งเสริม

10 สุขภาพตามนโยบายของรัฐบาลดังกล่าวนี้มีปัญหาที่จะต้องพิจารณา ดังต่อไปนี้

ประการที่ ๑ การกิจการดำเนินงานและกลุ่มเป้าหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องร่วมกันน่านโยบายดังกล่าวไปสู่แผนปฏิบัติและทำงานร่วมกันนั้นจากการศึกษาพบว่าไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ประการที่ ๒ มีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารหรือผู้นำในหน่วยงานไม่ว่าในระดับใด

15 ก็ตาม จำกัการศึกษาพบว่า ทำให้มีผลต่อการจัดกิจกรรมการออกกำลังกายดังกล่าวทันที

ประการที่ ๓ การนำเสนอสภาพปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานระดับปฏิบัติต่อผู้บริหาร เมื่อได้รับทราบแล้วก็ไม่ได้แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

ประการที่ ๔ ผู้ที่มาเป็นองค์ประกอบในคณะกรรมการนโยบายการกีฬาแห่งชาติไม่ได้เป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของการกีฬา ตลอดจนไม่มีความรู้ความเข้าใจในกิจกรรม

20 ว่าด้วยการออกกำลังกายและการกีฬาเท่าที่ควร

ประการสุดท้าย จากการศึกษาของคณะกรรมการได้พบว่างบประมาณที่ได้รับการจัดสรรไม่เพียงพอ และไม่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐตามข้อสั่งการของท่านนายกรัฐมนตรี

ตลอดจนสอดคล้องกับทิศทางแผนพัฒนากีฬาของชาติอย่างที่ได้กราบเรียนท่านประธาน

ประการสุดท้าย ซึ่งเป็นข้อสำคัญที่อยากจะให้มีการปรับปรุงแก้ไขก็คือ ควรกำหนด เป็นนโยบายของรัฐให้มีการออกกำลังกาย เล่นกีฬาเพื่อสุขภาพเป็นนโยบายในระดับชาติ

- 5 ควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และองค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) ได้มีการจัดพื้นที่ ในการออกกำลังกาย เช่น สวนสุขภาพ มีสถานที่ มีอุปกรณ์ มีการเข้าถึงในการออกกำลังกาย ให้มากขึ้น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาควรที่จะสร้างโมเดล (model) กิจกรรมที่เป็นต้นแบบ ของการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาเพื่อให้สามารถนำมาจัดกิจกรรมในท้องถิ่นเพื่อขยายฐาน ไปสู่การสร้างสุขภาพ
- 10 ท่านประธานที่เคารพ การผลิตผู้นำการออกกำลังกายในรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศเราที่ผ่านมานั้นมีปัญหา เช่น ผู้นำในการเคลื่อนไหวแบบแอโรบิคแดนซ์ (aerobic dance) หรือการออกกำลังกายที่ใช้ผ้าขาวม้า ไม้พลอง เชือก ไท้เก๊ก เป็นต้น รูปแบบเหล่านี้เรายังไม่สามารถผลิตผู้นำในการออกกำลังกายในระดับพื้นที่ได้ ควรที่จะต้องมีการผลิตให้เป็นระบบ องค์กรภาคเอกชน องค์กรภาครัฐ ระดับส่งเสริมหรือระดับครอบครัวนั้น
- 15 รัฐควรมีมาตรการในการสร้างแรงจูงใจให้องค์กรภาคเอกชนได้เข้ามา มีบทบาทและมีส่วนร่วม ในการออกกำลังกายให้มากขึ้น อาจจะมีมาตรการสร้างแรงจูงใจในเรื่องของภาษี เช่น ครอบครัว ที่ไปออกกำลังกายได้สม่เสมอทั้งครอบครัว อาจจะเป็นตัวเลขที่จะสามารถนำมาช่วยในการลดภาษี เพราะถ้าสุขภาพร่างกายแข็งแรง นั้นแปลว่าก็ไม่ต้องไปเสียเงินซื้อยามารักษา ไม่ต้องเข้าโรงพยาบาล กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่จะสามารถออกแบบในเชิงสร้างสรรค์ได้ คณะกรรมาธิการจึงเสนอ
- 20 ข้อเสนอแนะต่อสภาผ่านไปยังรัฐบาลว่า ควรจะต้องให้กลไกเหล่านี้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการส่งเสริมสนับสนุน แล้วต้องมีแรงจูงใจทั้งในด้านสถานศึกษา ในด้านองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งการสนับสนุนเรื่องชุดความรู้ว่าด้วยการออกกำลังกาย สนับสนุนว่าด้วย พื้นที่ในการออกกำลังกาย สนับสนุนให้ประชาชนได้เข้าใจว่าการออกกำลังกายนั้นสามารถที่จะทำให้ สุขภาพร่างกายแข็งแรงอย่างไรในเชิงชุดความรู้และวิชาการ

ท่านประธานที่เคารพ บัดนี้ คณะกรรมการการศึกษาและการกีฬา
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว และขอเสนอรายงาน

5 การพิจารณาศึกษา เรื่อง นโยบายและแนวทางการส่งเสริมให้มวลชนมีการออกกำลังกาย

และมีส่วนร่วมในกิจกรรมการกีฬา พร้อมทั้งมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะทำรายงานฉบับนี้

เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้โปรดพิจารณา หากสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบ

ด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาแล้ว ขอได้โปรดแจ้งไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เพื่อพิจารณาตามที่เห็นสมควร เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

10 กราบขอพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : มีสมาชิกท่านใดประสงค์อภิปรายหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต

15 รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ไม่มี ก็เป็นอันว่าที่ประชุมเห็นชอบด้วยกับ

รายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ และทางคณะกรรมการมีข้อเสนอแนะ

เกี่ยวกับการพิจารณาศึกษาบางประการไว้ และได้บันทึกข้อเสนอแนะไว้ในรายงานด้วยแล้ว

หากที่ประชุมเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ จะได้ดำเนินการส่งไปยังคณะรัฐมนตรี

เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป มีสมาชิกท่านใดขัดข้องหรือมีความเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่

20 เกี่ยวกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ไม่มี ก็ถือว่าที่ประชุมเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะ

ของคณะกรรมการ ขอขอบคุณคณะกรรมการครับ เป็นอันจบการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๔.๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สนช. ๔๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
วารินนี้ ๒/๕

ต่อไปเป็นระเบียบวาระที่ ๔๒ รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แผนการพัฒนา
ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อรองรับเขตพัฒนา

5 พิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ของรัฐบาล คณะกรรมาธิการ

สำนักงานการคมนาคมพิจารณาเสร็จแล้วสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

10

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

15

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

20

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

25
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

30

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ (ประธานคณะกรรมการ) : กราบเรียน
ท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพทุกท่าน

5 ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๗๗ (๑๒) กำหนดให้

คณะกรรมการการคมนาคม เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภา ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจ

พิจารณาร่างพระราชบัญญัติกระทรวงมหาดไทย พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ

ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน

การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี โดยคณะกรรมการได้พิจารณาเห็นว่า ประเทศไทย

10 เป็นประเทศที่มีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ และการที่ประเทศไทยได้เข้าสู่ประชาคมอาเซียน

(ASEAN) จะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ (logistics) การขนส่ง ศูนย์กลางการผลิต

และการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ

ในอนุภูมิภาคเข้าด้วยกัน รวมถึงการเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษไปยังท่าเรือ จุดกระจายสินค้า

และตลาดปลายทางได้

15 สำนักงาน จากเหตุผลและความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการคมนาคมจึงได้

มีมติให้คณะอนุกรรมการศึกษาด้านโลจิสติกส์ทำการศึกษา เรื่อง แผนการพัฒนาระบบโครงสร้าง

พื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษ

ภาคตะวันออก (EEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ของรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์ศึกษา

ระบบงานด้านโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศให้ดีขึ้น

20 เพื่อช่วยส่งเสริมการค้าการลงทุนของประเทศให้มีความสำคัญ เป็นประตูการค้าที่มีการนำสินค้า

เข้า - ออก และวัตถุดิบที่มีมูลค่าจำนวนมาก เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และด่านการค้า

ที่สำคัญ รวมทั้งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เชื่อมต่อพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

และแหล่งการผลิตต่าง ๆ รวมถึงการเชื่อมต่อกับด่านชายแดนที่สำคัญ ศึกษาสภาพปัญหา

และปัจจัยสำคัญ ตลอดจนรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ในทุกประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง

25 ทั้งที่เป็นจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค รวมถึงเสนอผลการศึกษาที่เป็นรูปธรรม

สามารถบรรลุผลสำเร็จและตอบสนองต่อบริบทการบริหารประเทศและของภูมิภาคได้อย่าง
มีประสิทธิภาพและยั่งยืน ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

5 ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา บัดนี้ คณะอนุกรรมการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ในคณะกรรมการการคมนาคม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งมีข้อเสนอแนะ
ให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา หากที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบ
กับรายงานการพิจารณาศึกษา ตลอดจนข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ แล้ว โปรดแจ้ง
10 ไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาตามแต่จะเห็นสมควร เพื่อประโยชน์แก่ประชาชน
และการพัฒนาประเทศชาติในอนาคตต่อไป

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ในโอกาสนี้ผมขออนุญาตให้ท่าน พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร รองประธาน
คณะกรรมการการคมนาคม คนที่สี่ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ท่านประธานคณะอนุกรรมการ
ศึกษาด้านโลจิสติกส์ เป็นผู้กล่าวรายงานผลการศึกษาข้อพิจารณาและข้อเสนอแนะดังกล่าว
15 ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติแห่งนี้ในลำดับต่อไป ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : เชิญครับ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร (รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่) : กราบเรียน
ท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพ กระผม พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร ในฐานะประธาน

20 คณะอนุกรรมการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ขออนุญาตรายงานผลการศึกษา เรื่อง แผนการพัฒนา
ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อรองรับ
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ของรัฐบาล ดังต่อไปนี้

๑๒

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สนช. ๔๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ราตรี ๓/๓

รายงานการศึกษาฉบับนี้ประกอบด้วย ๒ ส่วน
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ส่วนที่ ๑ เป็นการศึกษาาระบบโครงสร้างพื้นฐานของไทยในภาพรวม

5 ส่วนที่ ๒ เป็นการศึกษาการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ไทยกับต่างประเทศ

สำนักงานซึ่งครอบคลุมถึงปัญหาด้านกฎระเบียบ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าระหว่างกัน

วัตถุประสงค์การศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์
องค์รวมของประเทศไทยให้สามารถสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และเขตพัฒนาพิเศษ

10 ภาคตะวันออกให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผลการศึกษสามารถสรุปได้ ดังนี้

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

รัฐบาลมีนโยบายในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ๑๐ พื้นที่
โดยในระยะที่ ๑ ประกอบด้วย จังหวัดตาก จังหวัดหนองคาย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว

15 และจังหวัดตราด และจังหวัดสงขลา ระยะที่ ๒ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดนครพนม
และจังหวัดนราธิวาส รวมถึงมีนโยบายจัดตั้งโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครอบคลุม
๓ พื้นที่ในจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง รวมพื้นที่ตามโครงการครอบคลุม
ทั้งหมด ๑๓ จังหวัด

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

วัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของประเทศไทยในการแข่งขัน
ทางการค้า ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคอาเซียน ทำให้เศรษฐกิจของประเทศ

20 เติบโต คนไทยมีรายได้และมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และเพื่อให้นโยบายดังกล่าวของรัฐบาล

เกิดผลสัมฤทธิ์ หน่วยงานต่าง ๆ ได้มีการวางแผนงานเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน
ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ในการรองรับ

อีอีซี (Eastern Economic Corridor : EEC) และเอสอีแซด (Special Economic Zone : SEZ)

ดังกล่าว

25 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

30

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๑๓

จากการศึกษาแผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อเพิ่มศักยภาพ
โลจิสติกส์ภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษพบว่า รัฐบาลมีแผนงานก่อสร้างถนนภายในพื้นที่

5 หลายแผนงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแผนงานการก่อสร้างขยายถนนจากเดิม ๒ ช่องจราจร

เป็น ๔ ช่องจราจร และบางพื้นที่ก็เป็นการก่อสร้างเส้นทางสายใหม่ เช่น ถนนมอเตอร์เวย์

ซึ่งหากพิจารณาจากห้วงเวลาที่จะก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่มย่อยได้ ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ พื้นที่การพัฒนาถนนจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๒ ประกอบด้วยพื้นที่

จังหวัดตาก จังหวัดตราด และจังหวัดมุกดาหาร ในพื้นที่ ๓ จังหวัดนี้ได้มีความพร้อมในโครงข่าย

10 ของถนน ในปี ๒๕๖๒ ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมของการนิคม

อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยก็จะมีการจัดตั้ง

นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดตากในปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ มีแผนการดำเนินการจัดตั้ง

นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ ซึ่งหมายความว่าเขตพื้นที่

เศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากและจังหวัดมุกดาหารจะมีโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ก่อนที่จะมีการจัดตั้ง

15 นิคมอุตสาหกรรมเสร็จ ซึ่งเป็นสิ่งที่ดีสอดคล้องกัน สำหรับในเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดตราด

ปัจจุบันมีความชัดเจนที่ได้ภาคเอกชนมาดำเนินการสัมปทานแล้ว อยู่ระหว่างการดำเนินการ

กลุ่มที่ ๒ พื้นที่การพัฒนาถนนจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๔ ประกอบด้วยพื้นที่

จังหวัดสระแก้ว จังหวัดสงขลา จังหวัดนครพนม และจังหวัดหนองคาย ในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว

และจังหวัดสงขลา การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีแผนจะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม

20 ในปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และในพื้นที่จังหวัดนครพนมจะดำเนินการในช่วงปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙

สำหรับในพื้นที่จังหวัดหนองคาย ปัจจุบันภาคเอกชนกำลังดำเนินการพัฒนาจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม

โดยการสนับสนุนของการนิคมอุตสาหกรรมอยู่ ซึ่งเห็นว่าแผนงานดังกล่าวไม่ได้มีความสอดคล้อง

ในการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามในการเชื่อมด่านศุลกากรบ้านป่าไร่ จังหวัดสระแก้ว

กับทางกัมพูชา ก็มีการเชื่อมต่อด่านสะเดาแห่งใหม่กับทางมาเลเซียก็ยังมีปัญหาติดขัด ซึ่งอันนี้

25 ก็จะเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดสระแก้ว

และจังหวัดสงขลาตามลำดับ ซึ่งจะต้องมีการแก้ไขปัญหาต่อไป

กลุ่มที่ ๓ พื้นที่การพัฒนาถนนจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๖ หรือหลังจากนั้น
ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดกาญจนบุรี ในจังหวัดเชียงรายนั้นการนิคมอุตสาหกรรม

5 แห่งประเทศไทยก็ไม่มีแผนที่จะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งทางจังหวัดเชียงรายกำลังดำเนินการ
ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมาดำเนินการเอง ส่วนในจังหวัดกาญจนบุรีนั้น ทางการนิคมอุตสาหกรรม

แห่งประเทศไทยมีแผนที่จะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ แต่อาจจะต้องชะลอ
ออกไป เนื่องจากว่าต้องดูความชัดเจนของท่าเรือน้ำลึกทวายในประเทศเมียนมาเสียก่อน

ประกอบกับด่านบ้านพุน้ำร้อนก็ยังเป็นเพียงแค่น้ำร้อน ซึ่งมีการค้าขายบริเวณชายแดน

10 ไม่มากนัก ก็เป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะต้องพิจารณาในการดำเนินการต่อไปด้วยเช่นกัน
จากการศึกษาแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรืออีอีซี
พบว่าภาครัฐและเอกชนมีแผนงานโครงการที่หลากหลาย ความสำเร็จของอีอีซีจะขึ้นอยู่กับ

ประสิทธิภาพการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งจากแผนงานที่ตั้งไว้มีมูลค่ามากกว่า

๑.๕ ล้านล้านบาท ทั้งหมด ๙ แผนงานใหญ่ ๆ ซึ่งก็มีความสำคัญที่จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ

15 ตามแผนงานและสอดคล้องกันด้วย หากพิจารณาโครงข่ายถนนที่เป็นแกนหลักเชื่อมโยงพื้นที่
เอสอีแซด (Special Economic Zone : SEZ) และอีอีซี (Eastern Economic Corridor : EEC)

ประตูการค้า แหล่งการผลิต และแหล่งวัตถุดิบเข้าด้วยกันจะพบว่า ในปัจจุบันทางหลวง

ที่เป็นถนนสายหลักเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและระหว่างภูมิภาคส่วนมากได้รับการพัฒนา

ให้เป็น ๔ ช่องจราจรเกือบหมดแล้ว นอกจากนั้นเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

20 ตามด่านชายแดนต่าง ๆ ได้รับการพัฒนาเป็นลำดับ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลท่าน

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่ให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ

นอกจากนั้นหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ได้มีการปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการขออนุญาต

ปรับปรุงอาคารด่านศุลกากรให้ทันสมัย สามารถรองรับการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร

ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น คณะอนุกรรมการได้มีการศึกษาถึงแผนงานของการพัฒนา

๑๕

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สนช. ๔๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ราตรี ๓/๖

การขนส่งทางรถไฟด้วย ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนถูกกว่า
การขนส่งทางถนน จากการพิจารณาแผนงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟทั้งหมดพบว่า

- 5 ภายในปี ๒๕๖๕ เส้นทางรถไฟในปัจจุบันจะได้รับการพัฒนาเป็นทางคู่ทั้งหมด ทำให้การขนส่ง
ทางรางในประเทศไทยมีประสิทธิภาพและมีความตรงต่อเวลามากขึ้น อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณา
โครงข่ายรถไฟรองรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนพบว่า ในปี ๒๕๖๕ รถไฟทางคู่จะรองรับ
พื้นที่เฉพาะจังหวัดหนองคายและจังหวัดสระแก้วเท่านั้น ยังไม่ได้รองรับพื้นที่เออีซีที่เหลือ
ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามแผนงานโครงการก่อสร้าง
10 ทางรถไฟสายใหม่อีก ๗ เส้นทางที่วางไว้ด้วย รวมไปถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน
พร้อมทั้งเร่งการดำเนินการให้เสร็จเร็วขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เออีซีและอีอีซี

- ๔/๑

15 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ด้านการขนส่งทางน้ำ แบ่งเป็นการขนส่งในลำน้ำและการขนส่งทางทะเล
สำหรับการขนส่งในลำน้ำ คณะกรรมาธิการมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

5 ในอดีตการขนส่งในลำน้ำเป็นเส้นทางหลักของการขนส่งภายในประเทศ
ประกอบด้วย แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำบางปะกง
ซึ่งในปัจจุบันสินค้าหลักที่ขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ดิน หิน ทราย เชื้อเพลิง ซีเมนต์ ปุ๋ย และสินค้าเกษตร
สำหรับการขนส่งในลำน้ำเพื่อรองรับอีอีซี (Eastern Economic Corridor : EEC) และเอสอีแซด
(Special Economic Zone : SEZ) นั้น ปัจจุบันใช้การขนส่งสินค้าโดยเรือบาร์จ (barge)

10 ระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยากับท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือสมุทรปราการ หรือจากท่าเรือ
ในแม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกงไปยังท่าเรือกรุงเทพหรือเกาะสีชัง แล้วขนถ่าย
ขึ้นเรือสินค้าขนาดใหญ่ต่อไป เนื่องจากการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนถูกที่สุด รัฐบาลจึงมีนโยบาย
ให้เพิ่มปริมาณการขนส่งทางน้ำ แต่มีข้อจำกัดด้วยระดับความลึก ความกว้าง ความคดเคี้ยว
และความเร็วของกระแสน้ำ ตลอดจนความสูงของสะพาน เพราะฉะนั้นจึงมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

15 ๑. มีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้แม่น้ำในปัจจุบัน โดยจะต้อง
มีการปรับปรุงสภาพร่องน้ำ ปรับปรุงท่าเรือให้มีอุปกรณ์หน้าท่าสำหรับการขนถ่ายสินค้า
มีคลังเก็บสินค้า และมีการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพราะในปัจจุบันเรือมีขนาดใหญ่ขึ้น
บรรทุกได้มากขึ้น การที่สามารถกระจายสินค้าได้สะดวกจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้มากขึ้น

๒. นอกจากนั้นควรจะต้องมีการลงทุนใหม่เพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

20 ในการใช้แม่น้ำ เช่น โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำ มีการขุดลอกร่องน้ำ การปรับเปลี่ยน
เส้นทาง ต้องพิจารณาความต้องการขนส่งสินค้าทั้งประเภทและปริมาณ เส้นทาง การเคลื่อนย้าย
สินค้าในอนาคต ซึ่งรวมถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ โดยต้องพิจารณาว่าค่าใช้จ่าย
ในการขนส่งและระยะเวลาอยู่ในเกณฑ์ที่ผู้ประกอบการรับได้หรือไม่ จึงจะมาพิจารณาว่าโครงการ
ต่าง ๆ มีการลงทุนสูง หรือมีความคุ้มค่าเพียงไร

๓. คณะอนุกรรมการเสนอให้รัฐบาลหาทางส่งเสริมให้ผู้ประกอบการนำเรือติดเครื่องยนต์มอเตอร์บาร์จ (motor barge) และเรือดันพืซโบ้ท (push boat) มาใช้แทน

5 เรือลากจูง เนื่องจากกินน้ำลึกน้อยกว่า มีระวางบรรทุกมากกว่า และสามารถขับเคลื่อน

ได้ด้วยตัวเอง ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำมากยิ่งขึ้น

สำหรับการขนส่งทางทะเล ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ประเทศเป็นประเทศสองฝั่งทะเลอ่าวไทยกับอันดามัน การขนส่งทางทะเลต้องเดินเรืออ้อมแหลมมลายูผ่านช่องแคบมะละกา ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือท่าเรือ

10 แหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด และด้วยนโยบายพัฒนา ส่งเสริมอีอีซีและเอสอีแซดทำให้มีแนวโน้ม

ความต้องการขนส่งทางทะเลเพิ่มสูงขึ้น รัฐบาลจึงมีการจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓

และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ ๓ เพื่อเพิ่มจำนวนหน้าท่าให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น

แต่ที่ผ่านมาท่าเรือแหลมฉบังยังประสบปัญหาการขยายท่าเรือตามสัญญาของกลุ่มบริษัท ฮัทชีสัน

แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด จึงเห็นควรเร่งรัดการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ตลอดจนเร่งรัดการพัฒนา

15 ท่าเรือทั้งสองให้เป็นไปตามแผนงาน นอกจากนี้รัฐบาลยังมีแผนพัฒนาท่าเรือสงขลา ๒ จังหวัด

จังหวัดสงขลา และท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล แต่ก็ยังมีปัญหาการคัดค้านของประชาชนในพื้นที่

และจากบทเรียนการสร้างท่าเรือระนองที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าน้อย ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

จึงสมควรเร่งรัดผลการศึกษาความคุ้มค่า คุ้มทุนของท่าเรือทั้งสอง โดยพิจารณาปริมาณและสินค้า

ที่จะส่งผ่านท่าเรือว่ามีความต้องการขนส่งเพียงใด ตลอดจนแนวโน้มในอนาคต เพราะเป็นตัวแปร

20 สำคัญในการคิดค่าระวางเรือที่ต้องสามารถแข่งขันกับท่าเรือในประเทศข้างเคียงได้ นอกจากนี้

อาจต้องมีการทบทวนเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการสร้างท่าเรือทั้งสองอีกครั้งว่าควรจะมี

ท่าเรือเพื่ออะไร สำหรับท่าเรือสงขลาปัจจุบันมีความแออัดเพราะขาดอุปกรณ์ขนถ่ายตู้สินค้า

หน้าท่า ทำให้ต้องใช้เวลาในการขนถ่ายสินค้า การเสียเวลาดังกล่าวส่งผลให้ผู้ประกอบการ

ขนส่งสินค้าเปลี่ยนเส้นทางไปใช้ท่าเรืออื่น ดังนั้นรัฐบาลจำเป็นต้องเร่งรัดหาเอกชนผู้ประกอบการ

25 รายใหม่เข้ามาบริหารท่าเรือสงขลา พร้อมทั้งเร่งจัดหาอุปกรณ์ขนถ่ายตู้สินค้าน้ำท่าโดยเร็ว

หากพิจารณาถึงความจำเป็นต้องมีท่าเรือรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้าไปทางตะวันตก
คณะอนุกรรมการเสนอให้มีพิจารณาพัฒนาท่าเรือกันตังและท่าเรือนาเกลือ ซึ่งปัจจุบันมีสินค้า

- 5 ที่ส่งผ่านท่าเรือทั้งสองอยู่แล้ว และสามารถพัฒนาให้รองรับปริมาณสินค้าที่มีแนวโน้มจะมากขึ้นได้
ในอนาคต ซึ่งจะเป็นการช่วยแก้ปัญหาในระยะต้น นอกจากนั้นท่าเรือทั้งสองยังมีเส้นทางถนน
และเส้นทางรถไฟที่มีแผนพัฒนาที่จะเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ด้วย

สำหรับการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากปัจจุบันมีปริมาณความต้องการในการขนส่ง
สินค้าทางอากาศ แอร์คาร์โก (air cargo) มากขึ้นในหลายพื้นที่ รัฐบาลควรพิจารณาก่อสร้าง

- 10 คลังสินค้าตามสนามบินที่มีปริมาณสินค้ามากพอ พร้อมทั้งสนับสนุนการจัดตั้งฟรีเทรดโซน
(free trade zone) เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมสำหรับสินค้าถ่ายลำหรือผ่านแดน
ที่มีได้นำเข้ามาบริโภคในประเทศไทย นอกจากนั้นท่าอากาศยานอยู่ตะเภาเป็นยุทธศาสตร์ของ
ประเทศด้านการบิน การที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาค
รัฐบาลจึงควรเร่งรัดการดำเนินการให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว ซึ่งคณะอนุกรรมการศึกษา

- 15 ด้านโลจิสติกส์ที่อยู่ระหว่างการศึกษาการจัดทำแผนพัฒนาแอร์คาร์โกของประเทศโดยรวมอยู่ด้วย

นอกจากการมีระบบการขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟ ทางอากาศ ทางถนนที่ดีแล้ว
การเชื่อมต่อกันระหว่างระบบก็เป็นสิ่งสำคัญไม่แพ้กัน ซึ่งยังคงเป็นปัญหาสำคัญของระบบ

โลจิสติกส์ของไทย การดำเนินการแก้ไขปัญหาก็จำเป็นต้องมีหน่วยงานกลาง อาทิ สำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนช. มาเป็นผู้บูรณาการแผนงานการขนส่งทั้งหมด

- 20 เน้นการเชื่อมต่อของทุกระบบ โดยเลือกตำแหน่งสถานีเชื่อมต่อที่สอดคล้องกับความต้องการ
ของภาคเอกชน โดยรัฐอาจเป็นผู้ลงทุนค่าก่อสร้างเอง แล้วให้เอกชนสัมปทานไปดำเนินการ
ซึ่งจะทำให้การขนส่งทั้งระบบมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดต้นทุนการขนส่ง ทำให้ราคาสินค้าของไทย
สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ นอกจากนี้รัฐบาลควรเร่งรัดหาผู้ประกอบการรายใหม่
เข้ามาดำเนินการบริหารไอซีดี (Inland Container Depot : ICD) ที่ลาดกระบัง เนื่องจาก
25 ผู้ประกอบการรายเดิมได้หมดสัญญาสัมปทานไปนานแล้ว

ในการพิจารณาศึกษาครั้งนี้ นอกจากจะพิจารณาเพิ่มศักยภาพการขนส่งภายในประเทศแล้ว การเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน

5 ก็มีความสำคัญ ดังนั้นคณะอนุกรรมการจึงได้ทำการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานที่จุดเชื่อมต่อ

ที่ด่านพรมแดนต่าง ๆ และมีการศึกษาสภาพเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้าน

จากการศึกษาพบว่า ประเทศเพื่อนบ้านไม่ว่าจะเป็น สปป. ลาว กัมพูชา มาเลเซีย และเมียนมา

ทุกประเทศมีแผนงานโครงการปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศอย่างมาก

เช่นเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลดีต่อการค้าและการลงทุนของนักลงทุนของไทยและของประเทศเพื่อนบ้าน

10 เช่นกัน ดังนั้นการเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศสิ่งที่จะต้องปรับปรุงที่สำคัญ

คือเรื่องของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และการนำเทคโนโลยีมาใช้อย่างจริงจัง

ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

เรื่องของกฎระเบียบหรือวิธีปฏิบัติ หรือกฎระเบียบที่มีความซ้ำซ้อน

คณะอนุกรรมการพิจารณาแล้วก็มีอยู่หลายประเด็น เช่น ปัญหากฎระเบียบในการ

15 ขอบินอนุญาตสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าถ่ายลำที่มีหลายขั้นตอน มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหากฎระเบียบที่ยังไม่มีการอนุญาตหรือไม่ให้มีการยกเว้นการขอใบอนุญาตในบางรายการสินค้า

สำหรับสินค้าที่เข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือเขตปลอดอากร ปัญหากฎหมายไม่อนุญาติให้สินค้า

ผ่านแดนสามารถทำการรวบรวมเข้าด้วยกัน หรือคอนโซลิเดต (consolidate) ในคลังสินค้า

ทัณฑ์บนและเขตปลอดอากร ปัญหาที่ผู้ประกอบการนำเข้าต้องได้รับใบอนุญาตก่อนที่วัตถุดิบหรือ

20 สินค้าจะถึงท่าที่ประเทศไทย ปัญหาการเก็บภาษีในคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากรที่มีการ

ตีความพิศมัยแตกต่างกัน ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้มีมานานแล้วแต่ยังไม่ได้มีการดำเนินการแก้ไข

จึงมีข้อเสนอแนะให้รัฐบาลตั้งคณะทำงานขึ้นมาศึกษาปัญหาเหล่านี้อย่างจริงจังและดำเนินการแก้ไข

ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเดิมหรือการออกกฎหมายใหม่

สำหรับการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในรูปแบบของเนชันแนลซิงเกิล
วินโดว์ (National Single Window : NSW) การขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกให้ผ่าน

5 ระบบเพียงที่เดียว โดยผู้ประกอบการไม่ต้องไปติดต่อหลายหน่วยงานนั้นมีข้อเสนอ ดังนี้

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา รัฐบาลควรเร่งรัดการพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าทาง
อิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางเอ็นเอสดีบีเบิลยู (National Single Window : NSW) ทั้งแบบจีทูจี
(Government To Government : G TO G) และบีทูจี (Business To Government : B TO G)
ให้เป็นรูปธรรม

10 รัฐบาลควรเร่งรัดพัฒนาระบบสารสนเทศเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล

อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า สำหรับเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ
และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รัฐบาลควรเร่งรัดพัฒนากระบวนการชำระเงินให้สามารถทำผ่านระบบ

เอ็นเอสดีบีเบิลยูและเนชันแนลอีเพย์เมนต์ (National e – Payment) ได้

15 รัฐบาลควรเร่งรัดพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศกับสมาชิก
อาเซียนซิงเกิลวินโดว์ (ASEAN Single Window : ASW)

รัฐบาลควรเร่งรัดพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าทาง

อิเล็กทรอนิกส์ อาทิเช่น ฟอร์มดี (Form D) ฟอร์มเอทิกา (Form ATIGA) ฟอร์มเอเค (Form AK)
ฟอร์มเจเทปปา (Form JTEPA) เป็นต้น

20 รัฐบาลควรจัดทำกฎหมายกลาง ปรับปรุงกฎระเบียบให้รองรับการบริการทาง

อิเล็กทรอนิกส์

ที่สำคัญคือรัฐบาลควรจัดตั้งสำนักงานอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติขึ้น

ให้เป็นหน่วยงานกลางในการบูรณาการแผนงาน และเป็นเจ้าภาพหลักในการขับเคลื่อนนโยบายที่
เกี่ยวกับเนชันแนลซิงเกิลวินโดว์ โดยให้ถือเรื่องการพัฒนาเนชันแนลซิงเกิลวินโดว์เป็นวาระแห่งชาติ

๒. ควรจะต้องมีการเร่งรัดพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือสงขลา รวมถึงพิจารณาศึกษาความจำเป็นที่จะต้องมีท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันตกกว่ามีความจำเป็น

5 มากน้อยเพียงใดแล้วจะอยู่ที่ไหน

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ๓. ต้องเร่งรัดการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอุตุระกา ให้เสร็จตามแผน

๔. ต้องเร่งรัดการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า สำหรับการเปลี่ยนโหมดการขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งอย่างแท้จริง

10

๕. ต้องเร่งรัดการแก้ไขปัญหาด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งพิจารณาความจำเป็นและเหมาะสมในการจัดตั้งสำนักงานอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ

15

๖. ดำเนินการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาการหาผู้ประกอบการรายใหม่มาบริหารไอซีดี (Inland Container Depot : ICD) ที่ลาดกระบัง และบริหารงานที่ท่าเรือสงขลา ปัญหาการขยายท่าเรือแหลมฉบังที่มีปัญหากับบริษัท ฮัทซิชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ปัญหาการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่ด่านสะเดา จังหวัดสระแก้ว เป็นต้น รวมถึงปัญหาการอนุญาตให้รถสินค้าไทยผ่านเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน

20

อย่างไรก็ตามก็เป็นที่น่ายินดีอย่างยิ่ง จากผลการดำเนินงานของรัฐบาลที่ผ่านมา โดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์ส่งผลให้ลำดับขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของไทย โลจิสติกส์

25

เพอร์ฟอร์แมนซ์อินเดกซ์ (logistics performance index) ขยับสูงขึ้นถึง ๑๓ อันดับ จากอันดับที่ ๔๕ ในปี ๒๐๑๖ มาเป็นลำดับที่ ๓๒ ในปี ๒๐๑๘ ปีนี้ แล้วยังเป็นลำดับที่ ๒ ของอาเซียน ซึ่งถ้าหากรัฐบาลสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนดก็คาดว่า ขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของไทยก็คงจะขยับสูงขึ้นกว่านี้อีก คือมีอันดับที่ดีกว่านี้อีก ก็หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการศึกษาด้านโลจิสติกส์ในครั้งนี้นี้ก็จะเป็นประโยชน์กับการบริหารงานของประเทศไทย เป็นประโยชน์ที่รัฐบาลจะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูล

30

๒๓

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สนช. ๔๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
นนทศักรี ๕/๕

ในการพิจารณาแก้ไขปัญหาหรือว่าทำให้การพัฒนาเอสอีแซด (SEZ) และอีอีซี (EEC)

มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ผมขออนุญาตจบการนำเสนอเพียงเท่านี้ ขอขอบคุณครับ

5 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต

รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) มีสมาชิกท่านใดประสงค์อภิปรายหรือไม่

เชิญท่านสาธิต ชาญเชาวน์กุล ก่อนครับ

นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล : กราบเรียนท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่เคารพ กระผม นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ท่านประธานครับ

10 ก็ต้องขอชมว่าทางคณะกรรมการชุดนี้ได้พิจารณาศึกษาภาพรวมของโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ได้อย่างครบถ้วนจริง ๆ ทั้งประเทศไทย แล้วมีการดำเนินการหลายโครงการ แล้วก็เชื่อมโยงที่ต่าง ๆ

แล้วก็ถือว่าเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐทั้งในเรื่องของถนน เรื่องรถไฟ เรื่องสนามบิน และท่าเรือ

ประเด็นที่ผมอยากจะเรียนให้ความเห็นก็คงเป็นประเด็นในเรื่องของส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องของภาค

ตะวันออกที่เรียกว่าอีอีซี อีอีซีนั้นในแผนงานที่ได้เขียนเอาไว้จะมีทั้งในเรื่องของถนน เรื่องของท่า

15 ท่าเรือ เรื่องของการพัฒนาสนามบิน เรื่องของการทำรถไฟความเร็วสูงเชื่อมกับสนามบิน และที่

สำคัญอันหนึ่งก็คือเรื่องของรถไฟรางคู่ ที่นี้ในประเด็นเหล่านี้ผมก็คิดว่าในเอกสาร หน้า ๕๖ ได้เขียน

ไว้ชัดเจนแล้วว่า กรณีรถไฟรางคู่ที่รัฐจะมีโครงการที่จะเสร็จในปี ๒๕๖๓ จำนวน ๗ โครงการ

จากเส้นทางประมาณ ๙๙๓ กิโลเมตร แล้วในปี ๒๕๖๕ จะเสร็จอีก ๗ เส้นทางประมาณ

๑,๕๑๑ กิโลเมตร

20

- ๖/๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ประเด็นผมก็คือว่า โครงการเหล่านี้เป็นการเชื่อมโยงระหว่างต่างจังหวัดที่อยู่ไกลออกไป เพื่อที่จะเข้ามาที่แหลมฉบัง ในภาคตะวันออก แต่ขณะที่รัฐบาลนั้นส่งเสริมให้เกิด

5 อุตสาหกรรมอยู่ใน ๓ จังหวัด ก็คือจังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา

ซึ่งเราก็ถือว่าเป็นเขตที่มีการลงทุนมาก เป็น ๖๐-๗๐ เปอร์เซ็นต์ของการลงทุนประเทศไทย จากต่างประเทศไปอยู่ในเขตแถวนี้ทั้งหมด แล้วเขาใช้ท่าเรือมาก ประเด็นก็คือว่าโรงงานเหล่านั้นในปัจจุบันไม่ได้มีการใช้รางรถไฟทางคู่เลยในการที่ประกอบกิจการของเขา ประเด็นที่ ๑

ประเด็นที่ ๒ เนื่องจากเหตุผลก็คือว่า ใกล้เคียงไปในการที่ขนส่งโดยรถไฟ

10 ท่านก็คงทราบดีว่าระยะทางอย่างมากประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร หรือ ๕๐ กิโลเมตร หรือประมาณ ๒๐ กิโลเมตร จากนิคมอุตสาหกรรมไปที่ท่าเรือใกล้เคียงกว่าที่จะใช้รถไฟให้ได้ประโยชน์

ประเด็นที่ ๓ การติดต่อการส่งสินค้าระหว่างบริษัทเองภายในนั้นเป็นการซัพพลายเชน (supply chain) ที่จะต้องส่งเข้าไป เช่น ทุก ๒ ชั่วโมง ๓ ชั่วโมง ก็ยังไม่ต้องใช้รถไฟใหญ่ ใช้รถบรรทุกนี้สะดวกกว่า

15 ประเด็นที่ ๔ คือรางรถไฟก็ไม่ได้ไปเชื่อมต่อใกล้ ๆ โรงงานของเขา ไม่ได้ใกล้นิคมอุตสาหกรรมของเขา

ประเด็นผมก็คือว่า สุดท้ายสิ่งที่เราทำอยู่ แล้วเราคาดหวังว่าจะให้อุตสาหกรรมใช้ จะไม่ได้ใช้ หรือไม่ได้ใช้ประโยชน์ ในขณะที่การลงทุนในต่างจังหวัดนอกเหนือไกลออกไปตามทั้งหมด ๑๔ เส้นทางที่รัฐบาลได้ทำขึ้นมาที่จะเสร็จปี ๒๕๖๕ นั้น ก็ไม่ได้มีเขตอุตสาหกรรมใหญ่ ๆ

20 ที่ไปรองรับเพื่อจะใช้การขนส่งสินค้าจากจังหวัดเหล่านั้นขึ้นมา หรือแม้กระทั่งเส้นทางในอนาคต

ก็เช่นกันไปขยายต่อออกไปเรื่อย ๆ ในเขตต่างจังหวัด เพราะฉะนั้นประเด็นผมตรงนี้ก็ก็คือว่าสุดท้ายคือการที่เราจะมาช่วยโลจิสติกส์ (logistics) สำหรับอุตสาหกรรมจะไม่ได้ผลอย่างที่เราคิดกันไว้อย่างนั้น หรือแม้กระทั่งโรงงานในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ก็อาจจะใกล้เคียงไปในการที่จะใช้รถไฟและขนส่งไปที่ท่าเรือแหลมฉบังด้วยเช่นกัน ผมว่าอันนี้เป็นประเด็นที่น่าจะ

25 ต้องพิจารณา ถ้าไม่อย่างนั้นเราจะเป็นการลงทุน และสุดท้ายก็คือใช้ขนส่งคนเดินทางไปมาระหว่าง

จังหวัดเป็นหลัก ซึ่งก็คงไม่ผิด แต่ว่าไม่ได้ในเรื่องของสิ่งที่เราให้เกิดประโยชน์กับอุตสาหกรรมด้วย ส่วนรถไฟความเร็วสูงนั้นก็แน่นอนเป็นที่ทราบกันดีว่า เราไปใช้สำหรับชนคน ไม่ใช่ใช้ชนสินค้า

5 เพราะฉะนั้นผมคิดว่ามีประเด็นตรงนี้นี่ที่น่าจะต้องพิจารณาว่า ถ้าไม่อย่างนั้นเราจะไม่ได้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศในระยะยาว ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : เชิญท่าน พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร ครับ

พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร ท่านกราบเรียนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพ

10 กระผม พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร ก็ต้องขออนุญาตคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้ทำการศึกษา เรื่อง แผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขต

15 เศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ของรัฐบาล ซึ่งผมได้นั่งฟังตลอดแล้วก็อ่านในเอกสารที่ท่านได้ทำ ก็ต้องขอชื่นชมว่าท่านทำได้อย่างละเอียดทุกแง่มุม ทุกพื้นที่ ไม่ว่าจะทางบก ทางราง หรือทางอากาศ

หรือทางน้ำ ทุกด้าน ทุกช่องทาง อันนี้ก็ต้องชื่นชมแล้วเป็นเอกสารที่มีคุณค่ามาก แต่ว่าท่าน

20 ก็ได้วิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ นั้นได้อย่างเกือบครบถ้วน ผมใช้คำว่า "เกือบครบถ้วน" เนื่องจากว่าการวิเคราะห์ปัญหานั้นต้องใช้ข้อมูลเชิงลึก แต่ในเวลาอันจำกัดนั้นท่านทำได้ดีมาก

แต่ในขณะที่เดียวกันก็จะเห็นได้ว่า รัฐบาลนั้นก็พยายามที่จะทำโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าทางบก

25 ทางราง ทางอากาศได้พยายามที่จะเสนอ แล้วโดยเฉพาะจะเห็นได้ชัดว่าเกือบทุกจังหวัดในเส้นทาง

ที่ไปเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เป็นจังหวัดเป้าหมายนั้นจะเห็นได้ว่า ถนนหนทางนั้นได้รับการพัฒนา

ได้เสริมสร้างขึ้นมาอย่างเป็นจำนวนมาก และเมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาวันอังคารก็มีมติคณะรัฐมนตรี

ได้อนุมัติให้สร้างเส้นทางรถไฟจากอำเภอเด่นชัยไปยังอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย อันนี้จะเป็น

เรื่องที่ให้ข้อสังเกตได้ว่า รัฐบาลใส่ใจและให้ความสนใจในเรื่องของโลจิสติกส์ (logistics) การขนส่ง

ทุกระบบอันนี้ แต่ผมเองนั้นก็อยากจะให้มีข้อสังเกตให้คณะกรรมการได้รับไปและผนวกรวมในการ

เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีก็คือว่า ในเรื่องของการอำนวยความสะดวกผ่านช่องทางต่าง ๆ

เราจะเห็นได้ว่าระยะหลังนี้สินค้าผ่านด่านจำนวนมาก จากการตรวจสอบหรือว่าสภาพการส่งออกตามด่านชายแดนนั้นจะเห็นได้ว่าขยายตัว แต่พอมองไปมุกกลับของเรื่องการเก็บภาษี เนื่องจากเรื่อง

5 ของอาเซียนเรามีเขตการค้าเสรี การเก็บภาษีได้น้อยลง จนบางครั้งเกือบไม่คุ้มค่า อันนี้ก็ต้องฝาก

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา แล้วที่ท่านได้เสนอว่าเราจะต้องใช้ระบบสารสนเทศเข้ามาควบคุม กำกับดูแล การส่งออก

การบูรณาการหน่วยงาน อันนั้นชัดเจนว่ารัฐบาลควรจะต้องทำ แล้วเป็นการเร่งด่วนด้วย

แล้วเป็นเรื่องของการที่โปร่งใสด้วย อันนี้ถ้าทำได้แล้วมูลค่าในเรื่องของรายรับ ในเรื่องของภาษี

ตามช่องทางต่าง ๆ นั้นอาจจะกลับขึ้นมาเพิ่มมากขึ้น

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

10 อีกประการหนึ่งเราจะเห็นได้ว่า ข้อตกลงระหว่างประเทศในรอบอาเซียนนี้

เรามีข้อตกลงในการผ่านแดนที่มีความแตกต่างซึ่งผมจะได้กล่าวต่อไปว่า เรามีข้อตกลงกับมาเลเซีย

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา เรื่องของการผ่านแดน เรื่องการใช้ทางรถไฟ เรามีข้อตกลงกับลาวในเรื่องของการผ่านแดนด้วยใช้

ทางรถยนต์ แต่ท่านทราบหรือไม่ว่าการอำนวยความสะดวกนั้นในการผ่านแดน การส่งสินค้าต่าง ๆ

นั้นประเทศไทยเราเป็นประเทศที่ใจดีมาก สินค้าถ้ามาถึงขอบชายแดนไทย เข้ามาจุดศูนย์กลาง

15 การตลาดที่จะส่งไปทั่วประเทศไทย หรือทั่วอาเซียน หรือทั่วโลก ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมในการ

ใช้ทาง ไม่มีการเก็บค่าผ่านแดน แต่เราไปรอบเพื่อนบ้านของเรา ยกตัวอย่างว่าสินค้าจะไปจีน

ผ่านลาว หรือจะไปเวียดนามผ่านลาว แล้วจะต้องเสียค่าธรรมเนียมในแต่ละแขวง แต่ละเขตในการ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ผ่านเขต ตรงนี้เป็นความแตกต่างทั้งที่มีข้อตกลงกัน อันนี้ความใจดี ผมก็ฝากว่าเมื่อมีความตกลง

กันแล้วเขาปฏิบัติเราอย่างไร เราควรทำด้วยความประนีประนอม เพราะว่าเราจะต้องใช้เงินมา

20 บำรุงรักษาเส้นทาง ไม่อย่างนั้นเราจะต้องใช้ภาษีของพี่น้องประชาชนเท่านั้นไปดำเนินการ

ก็อยากจะฝากตรงนี้ว่าควรจะต้องปฏิบัติด้วยวิธีถ้อยทีถ้อยอาศัยเมื่อเขาเก็บเรา เราก็ควรเก็บเขาบ้าง

ให้สมน้ำสมเนื้อ หรือการผ่านแดนของมาเลเซียทางรถไฟ หรือทางรถยนต์ มาเลเซียให้เราผ่านแดน

ได้ไม่เกิน ๓๕,๐๐๐ ตันต่อปี แต่ไทยนั้นจะผ่านเท่าไรก็ได้ไม่อัน ทำไมเราไม่ทำข้อตกลงที่ทัดเทียมกัน

สมน้ำสมเนื้อกัน หรือการเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เขามีค่าธรรมเนียม ถ้าเกินกว่านั้นมีค่าธรรมเนียม

25 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ประเทศไทยเข้ามาไม่มีค่าธรรมเนียม ตรงนี้อยากจะฝากท่านคณะกรรมการเพิ่มเป็นข้อสังเกตว่า

๒๗

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สนช. ๔๙

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
จิตติมา ม่วง ๖/๕

เรื่องเหล่านี้อะไรที่เราจะต้องเอาเงินเหล่านั้นมาทำนุบำรุงรักษาเส้นทางหรืออะไรที่ไม่ใช่
เอาแต่ภาษีของพี่น้องประชาชนนั้นไปใช้อย่างเดียว เราควรจะมีรายได้จากทางอื่นเข้ามาบ้าง

5 เพื่อทำนุบำรุงเส้นทางหรือดูแลช่องทางต่าง ๆ ผมก็มีข้อสังเกตเพียงเท่านี้ที่จะขอความกรุณา
ต่อท่านประธานผ่านไปยังคณะกรรมการว่ากรุณาเพิ่มเป็นข้อสังเกต ขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : มีท่านอื่นอีกหรือไม่ครับ
(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

10 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : เชิญทางคณะกรรมการครับ

๗/๑

15

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ (ประธานคณะกรรมการ) : กราบเรียน
ท่านประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่เคารพ ท่านสมาชิกครับ ต้องขอขอบคุณท่านสาธิต

- 5 ชาญเชาว์กุล และท่าน พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร ที่ได้ให้ข้อเสนอแนะ สำหรับในส่วนข้อคิดเห็น
ของท่านสาธิตที่ ชาญเชาว์กุล ได้เสนอนั้นก็เป็นข้อสังเกตที่ดีมาก คณะกรรมการก็ได้สังเกตเห็น
เรื่องนี้อยู่เหมือนกันว่า ประโยชน์ของโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ใกล้ ๆ เราจะทำอย่างไรที่จะให้เขาได้
ประโยชน์จากการขนส่งระบบทางรางนี้ ก็คงเป็นปัญหาเช่นเดียวกับที่ท่านได้เสนอว่า ถ้าอยู่ใน
ระยะใกล้ ๆ การที่จะเดินทางไปยังสถานีหรือว่าไอซีดี (Inland Container Depot: ICD) ก็จะ
10 ก็คงจะไม่สะดวกกับการขนส่งโดยตรงโดยรถยนต์ไปยังท่าปลายทาง เรื่องนี้ผมขออนุญาตขอบคุณ
จะเป็นข้อสังเกตที่จะทำอย่างไรที่จะเสนอรัฐบาลให้ได้เกิดประโยชน์กับโรงงานอุตสาหกรรม
ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง อันที่ ๑

- สำหรับท่าน พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร คณะกรรมการก็เห็นเช่นเดียวกับท่านว่า
ประเทศเราเป็นประเทศที่เปิดโอกาสให้เพื่อนบ้านเข้ามาเกือบทุกเส้นทาง ไม่ว่าจะในเรื่องของ
15 การใช้เส้นทาง ไม่ว่าจะในเรื่องของการผ่านด่าน เราเห็นหลาย ๆ พื้นที่ที่เราผ่านเข้าไปในประเทศ
เพื่อนบ้านจะมีการตรวจที่ดี จะมีการกัก จะมีการเก็บในประเด็นเพิ่มเติม แต่อย่างไรก็ตามเขาเข้ามา
เห็นชัด ๆ ในส่วนของทางด้านจังหวัดมุกดาหารก็ดี ในด้านของจังหวัดนครพนมก็ดี หรือแม้ว่า
ในด้านของอำเภอสะเตงก็ดี ก็เห็นชัดเจนเหมือนกันว่าเราเข้าไปลำบาก แล้วรถเราเข้าไปถูกจำกัด
ทั้งในเรื่องของขนาด เรื่องของประเภทรถ แล้วพื้นที่เราก็ถูกจำกัด แต่เขาเข้ามาได้ลึก ได้หลายพื้นที่
20 แต่อย่างไรก็ตามในเรื่องนี้ก็เห็นตรงกันครับ

ผมขออนุญาตรับข้อสังเกตที่ท่านเสนอแล้วจะบันทึกเพิ่มเติมในผลการศึกษา
เราส่งไปรัฐบาลในโอกาสต่อไป ผมขออนุญาตกราบขอบคุณ ผมมาชี้แจง เพิ่มเติมเท่านี้ครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : มีสมาชิกท่านใดยังประสงค์อภิปรายอีก

5 หรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ไม่มีแล้วนะครับ เป็นอันว่าที่ประชุม เห็นชอบด้วยกับรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการและทางคณะกรรมการ

10 มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพิจารณาศึกษาบางประการไว้ แล้วก็มีข้อเสนอแนะของท่านสมาชิกเพิ่มเติม หากที่ประชุมเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการจะได้ดำเนินการส่งไปยัง คณะรัฐมนตรีพิจารณาดำเนินการต่อไป มีสมาชิกท่านใดขัดข้องหรือเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

15 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (นายพีระศักดิ์ พอจิต รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่สอง) : ไม่มี ก็ถือว่าที่ประชุมเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ขอขอบคุณคณะกรรมการทุกท่าน เป็นอันจบการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๔

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องที่ค้างพิจารณา ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องที่เสนอใหม่ ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๗ เรื่องอื่น ๆ ไม่มี

20 เป็นอันว่าหมดระเบียบวาระการประชุมแล้ว ขอขอบคุณสมาชิกทุกท่าน

ผมขอปิดการประชุมครับ

เลิกประชุมเวลา ๑๑.๒๕ นาฬิกา



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักกรรมการประชุมและชวเลข กลุ่มงานรายงานการประชุม โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๒๗
ที่ วันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรียน ผู้อำนวยการสำนักกรรมการประชุมและชวเลข (ผ่าน ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานรายงานการประชุม)

ตามที่ได้มอบหมายให้ข้าพเจ้าจัดทำบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๙/๒๕๖๑ วันศุกร์ที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา นั้น

ในการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติดังกล่าวไม่มีการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติแต่อย่างใด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นางสาวอริษา เนียมกลาง)

นิติกรชำนาญการ ๓ ส.จ.๖

(นางสาววาสนา ยังสุข)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานรายงานการประชุม

ทราบ

(นายชาติชาย เนืองนิยม)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการประชุมและชวเลข

๘ ส.ก. 2561