



สรุปผลการประชุมวุฒิสภา
ครั้งที่ ๒๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)
วันจันทร์ที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

โดย สำนักการประชุม สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

วันจันทร์ที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมวุฒิสภา อาคารรัฐสภา (เกียกกาย) ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย ประธานวุฒิสภา เป็นประธานของที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๒๕ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) โดยมี นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง ผลัดเปลี่ยนทำหน้าที่ประธานของที่ประชุม

เมื่อครบองค์ประชุมแล้ว ประธานของที่ประชุมได้เปิดประชุมและดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

(๑) เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม จำนวน ๓ เรื่อง

ประธานได้แจ้งเรื่องที่ไม่ปรากฏในระเบียบวาระการประชุม ดังนี้

๑. ด้วยขณะนี้มีการตั้งกระทู้ถามซึ่งประธานวุฒิสภาได้พิจารณาและอนุญาตให้ตั้งเป็นกระทู้ถามเป็นหนังสือในที่ประชุมวุฒิสภา ซึ่งไม่อาจบรรจุเข้าระเบียบวาระการประชุมภายในกำหนดเวลา ๑๕ วัน ตามข้อบังคับ ข้อ ๑๖๐ จำนวน ๒ กระทู้ ดังนี้

๑) กระทู้ถาม เรื่อง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๖ (M6) สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา (นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ เป็นผู้ตั้งถาม ถาถามนายกรัฐมนตรีน)

๒) กระทู้ถาม เรื่อง การรั่วไหลของน้ำมันดิบกลางทะเล (นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ เป็นผู้ตั้งถาม ถาถามนายกรัฐมนตรีน)

๒. ประธานวุฒิสภาได้มีคำสั่งวุฒิสภา ที่ ๓๖/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่จัดทำบัญชีรายชื่อและตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้สมัครเข้ารับการดำเนินการคัดเลือกผู้สมควรได้รับการเสนอชื่อเพื่อนำเสนอให้วุฒิสภาพิจารณาคัดเลือกเป็นกรรมการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน จำนวน ๒๙ คน โดยให้มีหน้าที่และอำนาจในการดำเนินการจัดทำบัญชีรายชื่อและตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้สมัครเข้ารับการดำเนินการคัดเลือกเป็นกรรมการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน

บัดนี้ คณะกรรมการได้เสนอรายงานพร้อมด้วยบัญชีรายชื่อผู้สมัครในแต่ละด้านต่อประธานวุฒิสภาแล้ว ประธานวุฒิสภาได้กำหนดให้มีการดำเนินการคัดเลือกรอบแรกเพื่อให้ได้บุคคลผู้ได้รับการเสนอชื่อให้ดำรงตำแหน่งกรรมการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน จำนวน ๒ เท่าของจำนวนกรรมการในแต่ละด้าน ทั้ง ๕ ด้าน ด้านละ ๒ คน รวมจำนวน ๑๐ คน ในวันจันทร์ที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ตั้งแต่เวลา ๐๘.๐๐ - ๑๑.๓๐ นาฬิกา ทั้งนี้ สำนักงานได้มีหนังสือแจ้งรายละเอียดแต่ละขั้นตอนกระบวนการให้สมาชิกทราบแล้วในวันนี้ และในวันดังกล่าวได้จัดเตรียมสถานที่สำหรับการคัดเลือกไว้ ณ บริเวณห้องรับรองสมาชิกวุฒิสภา ชั้น ๒ โชนกลาง อาคารรัฐสภา (ฝั่งวุฒิสภา)

ดังนั้น ในวันจันทร์ที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ จึงขอเชิญสมาชิกใช้สิทธิลงคะแนนคัดเลือกรอบแรกเพื่อให้ได้บุคคลผู้ได้รับการเสนอชื่อให้ดำรงตำแหน่งกรรมการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน

๓. ด้วยในคราวการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๓๑ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ที่ประชุมได้พิจารณารับทราบประกาศคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน เรื่อง นโยบายการตรวจเงินแผ่นดินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ตามมาตรา ๒๘ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๑

ที่ประชุมรับทราบ

(๒) รับรองรายงานการประชุม

(ไม่มี)

(๓) กระทุ้งถาม

๓.๑ กระทุ้งถามเป็นหนังสือ

จำนวน ๓ เรื่อง

๓.๑.๑ กระทุ้งถาม เรื่อง การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมที่ราบลุ่มแม่น้ำภาคกลางซ้ำซาก (นายอนุศักดิ์ คงมาลัย เป็นผู้ตั้งถาม ถาปนายนายกรัฐมนตรี)

๓.๑.๒ กระทุ้งถาม เรื่อง การปรับเปลี่ยนผลผลิตทางการเกษตรที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ เป็นผู้ตั้งถาม ถาปนายนายกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

๓.๑.๓ กระทำถาม เรื่อง โครงการเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนในเขื่อนภูมิพล แนวส่งน้ำข้าม-
อ่างเก็บน้ำภูมิพล (นายอำพล จินดาวัฒนะ เป็นผู้ตั้งถาม ถาพนายรัฐมนตรี)

ผลการพิจารณา

เนื่องจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายประภัตร โพธสุธน) ผู้ได้รับมอบหมายให้ตอบกระทู้ถามที่ ๓.๑.๑ - ๓.๑.๓ ติดภารกิจไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามดังกล่าวออกไปก่อน

๓.๒ กระทู้ถามด้วยวาจา

(ไม่มี)

(๔) เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว

(ไม่มี)

(๕) เรื่องที่ค้างพิจารณา

(ไม่มี)

(๖) เรื่องที่เสนอใหม่

(ไม่มี)

(๗) เรื่องอื่น ๆ

จำนวน ๒ เรื่อง

๗.๑ ขอขยายเวลาการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ (ฉบับที่ ..)
พ.ศ. ออกไปเป็นกรณีพิเศษอีก ๓๐ วัน

ผลการพิจารณา

ด้วยประธานคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร) ได้มีหนังสือแจ้งว่าระยะเวลาการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จะครบกำหนดในวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ทั้งนี้ เพื่อให้การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีความละเอียดรอบคอบมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการวิสามัญจึงขอขยายเวลาการพิจารณาออกไปเป็นกรณีพิเศษอีก ๓๐ วัน

ที่ประชุมเห็นชอบให้คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ขยายเวลาออกไปเป็นกรณีพิเศษอีก ๓๐ วัน

๗.๒ ความคืบหน้าในการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และการจัดทำและดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ตามมาตรา ๒๗๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

ผลการพิจารณา

ในการพิจารณาความคืบหน้าในการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และการจัดทำและดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ตามมาตรา ๒๗๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ผู้แทนกระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ สำนักงานประมาณ สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เข้าร่วมประชุม เพื่อนำเสนอและชี้แจงความคืบหน้าในการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัด การปฏิรูปประเทศ และการจัดทำ และดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ต่อที่ประชุมวุฒิสภา โดยในการพิจารณาเรื่องดังกล่าวได้มีการซักถาม และมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศ และยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

๑. แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

ผู้แทนคณะกรรมการการคมนาคม (พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ นายสุรเดช จิระจิตติเจริญ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ และพลเรือเอก ชุมนุช อัจฉริยะ) ได้อภิปราย ซักถามเกี่ยวกับความคืบหน้าการดำเนินงานด้านคมนาคม ในประเด็นต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้ (๑) โครงการ รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ส่วนตะวันออก) ที่แม้ว่า การดำเนินงานด้านโยธาจะแล้วเสร็จ แต่ก็ไม่อาจเปิด ให้บริการได้ภายในกำหนด เพราะต้องรอติดตั้งงานระบบและขบวนรถที่นำไปรวมอยู่กับโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ส่วนตะวันตก) ซึ่งยังมีปัญหาเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ซึ่งนอกจากมีผลกระทบต่อ ประชาชนที่ไม่อาจใช้บริการแล้วยังทำให้รัฐต้องรับภาระค่าดูแลรักษาโครงการ (๒) การนำระบบตัวร่วม มาใช้กับการให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน (๓) การจัดการจราจร โดยระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ไอทีเอส) ควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ แล้วให้ ตำรวจจราจรมาปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายแทน (๔) การขนส่งระบบราง เกี่ยวกับการเสนอ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ต่อรัฐสภา เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมดูแลการประกอบ กิจกรรมการขนส่งทางรางต่อไป (๕) ขอรื้อถอนแนวทางการแก้ไขปัญหาการขนถ่ายสินค้าในโครงการ ท่าเรือเกาะสีชัง ที่มีปัญหาความแออัดของเรือที่เข้ามาใช้บริการ ทำให้เกิดอันตรายจากการจราจร/ ขนถ่ายสินค้า และมลพิษทางอากาศ และทางน้ำ จากการขนถ่ายสินค้าแบบเทกอง ซึ่งส่วนมากเป็น

สินค้าทางเกษตรและสินค้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดฝุ่นละอองที่ฟุ้งกระจายไปติดเรือและบ้านเรือนของประชาชน และตกลงไปในน้ำ ทำให้เกิดตะกอนแข็งที่พื้นทะเล รวมทั้งการลักลอบทิ้งขยะมูลฝอยลงทะเล ได้ส่งผลให้คุณภาพน้ำที่เปลี่ยนแปลงไป จึงอยากทราบว่า จะมีการสร้างท่าเรือเฉพาะสำหรับการขนถ่ายสินค้าประเภทนี้หรือไม่ (๖) จากการทำประเทศไทยได้ทำความตกลงว่าด้วยการบริการการเดินอากาศระหว่างประเทศว่าด้วยการเปิดน่านฟ้าเสรี และอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีหลักเกี่ยวกับเสรีภาพทางอากาศหรือสิทธิการบิน การจัดสรรเส้นทางการบิน จัดสรรเวลาการบิน โดยให้มีความสัมพันธ์กับพื้นที่การจอดและเวลาการจอดของท่าอากาศยาน แต่ในปัจจุบันพบว่าสถานการณ์การบินภายในประเทศประสบปัญหาถดถอย เนื่องจากสายการบินหลักของประเทศคือ การบินไทยยังอยู่ในระยะฟื้นฟู โดยเฉพาะภายหลังเกิดโรคโควิด-๑๙ สายการบินไม่สามารถทำการบินตามปกติได้ อีกทั้งสายการบินจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีฝูงบินขนาดใหญ่และมีศักยภาพสูง มีเครือข่ายการบินทั่วโลก มีเส้นทางบินเข้าประเทศไทยทั้งเที่ยวไปและกลับมากขึ้น รวมถึงการใช้สิทธิรับขนการจราจรที่ ๕ การขนส่งผู้โดยสารไปยังประเทศที่ ๓ จึงเกิดผลกระทบต่อการบินของไทยอย่างรุนแรง กระทรวงมีแนวทางดำเนินการอย่างไร หากเกิดปัญหาสายการบินของไทยถูกประเทศคู่สัญญาปฏิเสธการจัดสรรเวลาการบินที่เหมาะสม เพื่อให้สายการบินของไทยแข่งขันได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ นอกจากนี้ขอทราบความคืบหน้าเกี่ยวกับการกำหนดจัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนเพื่อให้ครอบคลุมการบินพลเรือนทุกด้าน โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน

นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการได้ให้ข้อเสนอแนะในประเด็น (๑) ขอให้เร่งรัดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา (M6) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ (M7) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8) โครงการพัฒนาพื้นที่ยานนาทา พื้นที่ย่านขนส่งสินค้าและลานขนถ่ายสินค้าทางราง เพื่อให้สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและลาว และส่งออกไปยังลาวและจีน (๒) เสนอแนวคิดการพัฒนา Motorway and Railway Master Plan : MR-MAP เพื่อบูรณาการโครงข่ายมอเตอร์เวย์ ควบคู่ทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะเส้นทางหนองคาย แฉลมฉบัง เพื่อเชื่อมโยงการขนถ่ายสินค้า (๓) เรื่องการคมนาคมทางน้ำและพาณิชย์นาวี กรณีโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) หลังมีประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้เรือชายฝั่งใช้ท่าเรือ A เพื่อขนถ่ายสินค้าได้ทำให้ผู้ประกอบการเกิดต้นทุนที่เพิ่มขึ้น เห็นว่า หากกำหนดให้ท่าเรือ A เป็นท่าเรือทางเลือกดั้งเดิม จะทำให้เกิดการแข่งขันทั้งด้านคุณภาพและบริการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับผู้ใช้บริการมากกว่า (๔) ควรเร่งรัดการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เพื่อประโยชน์ต่อการปรับโครงสร้างกลไกและกระบวนการในการขนส่งทางทะเล ขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลให้สามารถแข่งขันได้ มีการขยายตัวของรายได้และสร้างรายได้ให้กับประเทศได้มากขึ้น (๕) กรณีมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าหน้าที่และผู้บริหารหน่วยงาน ในการดำเนินการตามแผนปฏิรูปประเทศ จึงควรมีนโยบายที่ชัดเจน

เพื่อการทำงานที่มีความต่อเนื่อง การปฏิบัติตามแผนปฏิรูปประเทศเกิดผลสัมฤทธิ์ (๖) ควรมีแนวทางการดำเนินการในการกำหนดหน่วยงานผู้รับผิดชอบ กรณีเปลี่ยนกระบวนการระบบโลจิสติกส์เป็นระบบดิจิทัล ให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างเป็นรูปธรรม การเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการโลจิสติกส์โดยเฉพาะสัญชาติไทยให้มีขีดความสามารถเพื่อแข่งขันกับต่างประเทศ การพัฒนาฐานข้อมูลขนาดใหญ่ ที่ใช้ในการปฏิรูปประเทศด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ทั้งหมดกับระบบอัจฉริยะ อาทิ การขนส่งและจราจรอัจฉริยะ ระบบท่าเรืออัจฉริยะ เพื่อเป็นระบบกลางในการขนส่งนำเข้าและส่งออก รวมทั้งการเชื่อมโยงข้อมูลด้านโลจิสติกส์ทั้งระบบ อาทิ ระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งเป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ และการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่อลดมลพิษด้านการขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

จากนั้น ผู้แทนจากหน่วยงานได้ตอบชี้แจงประเด็นข้อซักถามของคณะกรรมการการสรุปได้ดังนี้

รองปลัดกระทรวงคมนาคม (นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน) ชี้แจงว่า กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี-สุวินทวงศ์ ที่มีความล่าช้า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ปรับปรุงแผนการดำเนินการใหม่ โดยมีการเร่งรัดการคัดเลือกเอกชน เพื่อดำเนินการ ภายหลังจากก่อสร้างงานโยธาส่วนตะวันออกเสร็จสิ้น รฟม. จะได้เตรียมความพร้อมในการทดสอบระบบรถไฟฟ้าซึ่งจะเป็นการดำเนินการควบคู่กับเอกชนติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า วางแผนเร่งรัดให้เอกชนเปิดให้บริการบางส่วนในด้านตะวันออก ช่วงเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๗ และเปิดเต็มรูปแบบด้านตะวันออกทั้งหมด ช่วงเดือนสิงหาคม ๒๕๖๘ ส่วนด้านตะวันตกจะเปิดให้บริการได้ในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ ในส่วนของการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา (M6) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ (M7) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (M8) มีความล่าช้า เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการค่อนข้างนาน ในส่วนความคืบหน้าโครงการ M6 ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับกรอบวงเงิน กรมทางหลวงได้สอบถามไปยังกรมบัญชีกลางและตอบกลับมาแล้ว จึงอยู่ในขั้นตอนปรับปรุงให้ถูกต้องตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป สำหรับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม กระทรวงขอรับไปเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ต่อไป

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์) ชี้แจงว่า การยกย่องพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอต่อสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเข้าหารือในการประชุมคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎร (วิปรัฐบาล) และคาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาได้ทันในสมัยประชุมนี้ การเชื่อมโยงรถไฟฟ้ความเร็วสูงไทย-ลาว-จีน รัฐบาลมีแนวทางดำเนินการการพัฒนาไฟฟ้าความเร็วสูง

เพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าในระหว่างประเทศ ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานพร้อมเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าไทย - ลาว - จีน เพื่อการบริหารจัดการขนส่งและปริมาณสินค้าขนส่งให้ Demand และ Supply เกิดความสมดุล ขับเคลื่อนผ่านคณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน มีนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธาน และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคมนาคม เป็นรองประธาน ดำเนินการในลักษณะทีมประเทศไทย โดยมีหน่วยงานฝั่ง Demand ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีหน่วยงานฝั่ง Supply ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงการต่างประเทศ มีการมอบหมายและลงพื้นที่เพื่อศึกษาศักยภาพพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ในแต่ละสถานี รวมถึงการสร้างการรับรู้ต่อภาคเอกชน เพื่อให้การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อภูมิภาค เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของอาเซียน นอกจากนี้ ในส่วนของสถานีรถไฟนาทา จากสถานีรถไฟหนองคาย และเดินทางข้ามไปยังสถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป. ลาว ได้เปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน แบ่งการก่อสร้างเป็นช่วงระยะเวลาออกไปเป็นเฟส เฟสแรกคาดว่าจะเสร็จได้ภายใน ๒ ปี ทั้งนี้จะได้นำข้อเสนอแนะของกรรมาธิการเสนอต่อกระทรวงต่อไป

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง (ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร) ชี้แจงว่า กรณีปัญหาการใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่งแหลมฉบังในการขนส่งสินค้าชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น และไม่ได้รับความสะดวมนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) พบว่า ตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งครบ. อนุมัติงบประมาณในปี ๒๕๕๘ พร้อมอนุมัติอัตราค่าภาระขั้นต่ำ-ขั้นสูง ในอัตรา ๑,๕๔๕ บาท และ ๓,๑๘๐ บาท ต่อตู้ทุกขนาดและทุกสถานภาพ ต่อมามีการลดค่าภาระอีกร้อยละ ๒๐ ตั้งแต่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ เมื่อเปิดดำเนินการระยะหนึ่ง มีการประกาศบังคับใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) พบว่ายังมีผู้ใช้บริการจำนวนน้อย ส่งผลให้ต้นทุนสูง เมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วคงเหลือรายได้เข้ารัฐน้อย จึงมอบหมายให้ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย(TDRI) ศึกษา พบว่า ต้นทุนจะผันแปรไปตามตู้สินค้าที่เข้ามาใช้บริการ จึงเสนอแนวทางแก้ไข ๒ ข้อ ดังนี้ ๑) ในการดำเนินการปีที่ ๑ - ๕ ให้ลดอัตราค่าภาระอีกร้อยละ ๑๕ และยกเลิกการบังคับใช้ประกาศฯ ๒) ไม่ยกเลิกการบังคับใช้ประกาศฯ แต่มีการผ่อนคลายเป็นตู้สินค้าที่เกินขีดจำกัดความสามารถ สามารถไปใช้ท่าเรือขนส่งระหว่างประเทศได้ ซึ่งจะต้องลดอัตราค่าภาระอีกร้อยละ ๒๐ ไปอีก ๒ ปี ในห้วงเวลา ตุลาคม ๒๕๖๕ - กันยายน ๒๕๖๗ อย่างไรก็ตาม จะเกิดผลกระทบต่อรายได้ของประเทศ ขณะนี้จึงอยู่ระหว่างการพิจารณาของ กทท. เพื่อหาข้อดีและข้อเสียของแต่ละแนวทาง เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตาม ได้วางแนวทางแก้ไขปัญหาระยะสั้น โดยมีการเพิ่มรถขนส่งตู้สินค้าทางรางโดยติดตั้งแล้ว สามารถใช้ได้ปลายเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ จะทำให้การบริหารจัดการในลานมีความยืดหยุ่นมากขึ้น สำหรับการแก้ปัญหาระยะยาว ได้วางแผนเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งแห่งใหม่ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง

ขั้นที่ ๓ ขณะนี้ออกแบบแล้ว และจะก่อสร้างให้แล้วเสร็จ พร้อมโครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟส ๓ ในห้วงปลายปี ๒๕๖๘

รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์) ตอบชี้แจงเรื่องการเปิดน่านฟ้าเสรี สรุปได้ว่า นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีมีผลดีต่อประเทศไทย กล่าวคือ ทำให้มีจำนวนสายการบินเข้าและออกในประเทศไทยมากขึ้นซึ่งเป็นผลดีต่อผู้ประกอบการด้านการบินต่าง ๆ มีผู้โดยสารเข้าและออกประเทศมากขึ้นอันเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและธุรกิจอื่น ๆ ซึ่งการอำนวยความสะดวกนี้ถือเป็นพื้นฐานในการสร้างฐานทางธุรกิจในประเทศไทยประการหนึ่ง ทำให้เกิดการส่งเสริมกิจกรรมด้านการบินของประเทศเพื่อรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางอากาศจากการเปิดเสรีและเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ มีการขยายเครือข่ายเส้นทางการบิน และมีการส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเนื่องจากมีกิจกรรมการบินมากทำให้เกิดเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น การเกิดศูนย์ซ่อมอากาศยาน การเกิดบริการภาคพื้นเพื่อรองรับอากาศยานและผู้โดยสารในภูมิภาค นอกจากผลดีที่เกิดขึ้นแล้วการเปิดน่านฟ้าเสรียังส่งผลกระทบต่อต่าง ๆ กล่าวคือ เกิดการแข่งขันทางการบินทำให้บางสายการบินปรับตัวไม่ทัน เกิดความแออัดของโครงสร้างพื้นฐานเนื่องจากสนามบินไม่สามารถขยายตัวได้ทันและจนเกิดปัญหาความไม่เพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ตามมา อีกทั้งอาจทำให้โครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่ตามไม่ทันต่อการเติบโตของการบินที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดเสรีมีปัญหา อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแลและการบริหารจัดการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการนี้ ได้มีแนวทางการแก้ไขผลกระทบ กล่าวคือ มีการเจรจา รวมถึงปรับแก้ไขความตกลงด้านการบินกับประเทศต่าง ๆ เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถทำการบินได้เพิ่มขึ้นอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงความต้องการของสายการบิน และประโยชน์ส่วนรวมของประเทศ โดยพิจารณาแลกเปลี่ยนสิทธิให้สมดุลเป็นรายกรณีเพื่อให้สายการบินสามารถปรับตัวได้ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานที่ยังมีอยู่อย่างจำกัดได้ดำเนินการจัดสรรเวลาการบินตามมาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อให้สามารถใช้เวลาของสนามบินที่แออัดได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และพัฒนาการกำกับดูแลเพื่อลดภาระแก่สายการบินให้สามารถประกอบการได้อย่างสะดวก ตลอดจนสามารถพัฒนาตัวเองในอยู่ได้อย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ได้มีการทบทวนเรื่องการจัดสรรสิทธิในเส้นทางบิน และการจัดสรรเวลาการบินตามข้อตกลงเดิมที่มีอยู่ กล่าวคือ การดำเนินการตามข้อตกลงด้านการบินระหว่างประเทศขึ้นอยู่กับเงื่อนไขประเทศปลายทางและความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานที่มีในประเทศไทย โดยการเจรจาข้อตกลงด้านการบินระหว่างประเทศเป็นการตกลงในลักษณะต่างตอบแทนที่เท่าเทียม สำหรับเส้นทางการบินไปยังประเทศที่เปิดเสรี ได้เปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถขอเพื่อทำการบินได้อย่างเต็มที่และมีการติดตามเพื่อมิให้เกิดการแข่งขันที่สูงเกินไป สำหรับเส้นทางที่ประเทศปลายทางยังคงจำกัดจำนวนเที่ยวบิน ได้พิจารณาเพื่อให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดในด้านต่าง ๆ ในกรณีเส้นทางบินไม่มีสายการบินของไทยสนใจ ยังคงจัดให้มีการบินเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสาร

ให้สามารถเดินทางตรงเข้ามายังประเทศไทยได้เพื่อส่งเสริมภาคการบินอื่น ส่วนเรื่องการคุ้มครองหรือแก้ไขปัญหาให้กับสายการบินของไทยกรณีที่ประเทศคู่สัญญาปฏิเสธการจัดสรรเวลาการบินนั้น เพื่อให้สายการบินของไทยสามารถแข่งขันได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ จึงได้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดสรรเวลาเพื่อทราบถึงเหตุผลและขอให้มีการเสนอเวลาที่เป็นไปได้ให้กับสายการบินของไทยทดแทน ในกรณีที่พบว่า สนามบินปลายทางไม่ให้เวลาการบินกับสายการบินของไทย แต่ยังคงให้เวลาการบินกับสายการบินของตน ได้พิจารณาดำเนินการในลักษณะเดียวกับสายการบินของประเทศนั้น โดยใช้เหตุผลว่าการจัดสรรเวลาไม่สมดุล และได้มีการติดตามการดำเนินการต่าง ๆ รวมทั้งการออกมาตรการผ่อนผันเพื่อให้สายการบินของไทยยังสามารถดำเนินการได้แม้ในสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙)

ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (นายพิทักษ์ วัฒนพงศ์พิศาล) ตอบชี้แจงเรื่องการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งในเขตท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) สรุปได้ว่า แนวทางแก้ไขปัญหาคือ การให้บริการขนถ่ายสินค้าเทกองที่ ทลฉ. และท่าเรือต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือศรีราชา โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณเกาะสีชัง ได้มีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบจากขั้นตอนการขนถ่ายสินค้า กล่าวคือ การเปิดเครื่องมือตักสินค้า (Grap) ให้สนิทขณะตักขึ้นและปล่อยสินค้าให้ใกล้พื้นระวางขณะปล่อยออกเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศขณะขนถ่าย เพิ่มความระมัดระวังในการเปิดเครื่องมือตักสินค้า (Grap) ในขณะที่สินค้าใกล้เต็มระวาง ใช้ผ้าใบกันสินค้าตกลงทะเลระหว่างเรือขนถ่ายและเรือสินค้า ปรับปรุงแก้ไข ซ่อมบำรุง เครื่องจักรให้มีสภาพความพร้อมและมีประสิทธิภาพเหมาะสมกับการใช้งาน ไม่ทิ้งสินค้ากันระวางลงทะเล และชี้แจง อบรม ควบคุม คนงานให้รับทราบแนวทางการปฏิบัติที่ดี และมีการกำหนดพื้นที่ขนถ่ายตามฤดูกาล โดยฤดูหนาวจอดด้านทิศใต้หรือตะวันตกของเกาะสีชัง Area F และ Area G โดยห้ามจอดในพื้นที่ห้ามจอด ในฤดูร้อนและฤดูฝนจอดด้านทิศเหนือของเกาะสีชัง Area A โดยห้ามจอดในพื้นที่ห้ามจอดเช่นเดียวกัน สำหรับมาตรการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบการขนถ่ายสินค้าทางเรือ มีการบูรณาการจัดเรือและเจ้าหน้าที่ตรวจสอบร่วมชุดสหวิชาชีพ มีการแจ้งหนังสือเวียนแก่หน่วยงาน (Agency) ผู้นำเข้า-ส่งออก และบริษัทผู้จัดหาแรงงาน (Stevedore) เพื่อเน้นย้ำการดำเนินการที่ต้องร่วมกัน มีการจัดอบรมเจ้าหน้าที่ให้รับทราบแนวทางการตรวจและการรายงานอุบัติเหตุ มีการกำหนดมาตรการระยะยาวในการจัดหาโดรน (Drone) โทรศัพท์วงจรปิด (CCTV) และการลิงค์ข้อมูล CCTV ของผู้ประกอบการมายังผู้ควบคุม และการกำหนดให้เรือโปิ๊ะติดตั้งระบบเพื่อติดตามตรวจสอบการเดินเรือ การจอด และขนถ่าย มีการสร้างเครือข่ายเพื่อสนับสนุนข้อมูลและข่าวสารที่จำเป็น นอกจากนี้ ยังมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเข้มงวดในการกำกับดูแลให้เรือโปิ๊ะและเรือขนส่งสินค้าปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ การห้ามทิ้งสิ่งของ สิ่งปฏิกูล น้ำมัน และเคมีภัณฑ์ ลงในแหล่งน้ำหรือทะเลภายในน่านน้ำของไทยและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งเทศบาลตำบลเกาะสีชังต้องเข้มงวดในการกำกับดูแล

ตามเทศบัญญัติ ๓ ฉบับ ได้แก่ เทศบัญญัติการจัดการสิ่งปฏิกูลมูลฝอยในทะเล เทศบัญญัติจัดระเบียบการจอดเรือ และเทศบัญญัติการทิ้งสิ่งปฏิกูลและน้ำเสียในทะเลในพื้นที่ขอบเขตเทศบาลโดยประสานกับกรมเจ้าท่า

ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (นางสาวลักษณวดี ธนามี) ตอบชี้แจงสรุปได้ว่า ระบบตัวร่วมเป็นระบบที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ริเริ่มนำมาใช้เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในทุกระบบและสามารถนำมาใช้ร่วมกับธุรกรรมอื่น ๆ ได้ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ร่วมกับธนาคารกรุงไทยเป็นผู้ดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัญหาที่ไม่อาจนำระบบตัวร่วมมาใช้กับรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้ เนื่องจากสัญญาสัมปทานไม่ได้กำหนดไว้ อีกทั้งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ก็ไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ระบบตัวร่วมมุ่งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและเพิ่มศักยภาพระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ โดยได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ขึ้น ซึ่งคาดว่าจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีได้ภายในปี ๒๕๖๕ สำหรับการพัฒนาระบบบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะ Intelligent Transportation System (ITS) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรนั้น ได้มีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ กล่าวคือ แผนปฏิบัติการ IT ระยะสั้น ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๓ ซึ่งมีโครงการที่แล้วเสร็จ ๗ โครงการ ได้แก่ โครงการระบบนำทางด้วยการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ (NAMTANG APP) โครงการป้ายรถโดยสารประจำทางอัจฉริยะ โครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง โครงการติดตั้งระบบสังเกตการณ์บนภาพและวิเคราะห์นับปริมาณจราจรด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดชนิดดิจิทัล พร้อมทั้งปรับปรุงระบบ Supervisory Control And Data Acquisition (SCADA) และติดตั้งเครื่องวัดปริมาณน้ำพร้อมแจ้งเตือนการทำงานแบบระยะไกลบริเวณอุโมงค์ราชพฤกษ์ โครงการการติดตั้งระบบสังเกตการณ์บนภาพและวิเคราะห์นับปริมาณจราจรด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดชนิดดิจิทัลเพื่อใช้เฝ้าระวังความปลอดภัยบริเวณสะพานภูมิพล ๑ และ ๒ โครงการศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) ระยะที่ ๓ (ทางพิเศษฉลองรัชและทางพิเศษบางนา - อ่างนครักษ์) และศูนย์การจราจรอัจฉริยะ (TS Center) ระยะที่ ๔ (ทางพิเศษบูรพาวิถี) และแผนปฏิบัติการ IT ระยะกลาง ๖ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๖ ซึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนระยะสั้น จำนวน ๑๒ โครงการ ได้แก่ โครงการจัดทำมาตรฐานข้อมูลแนะนำการเดินทางสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ โครงการจัดทำแผนการกำกับกับการจัดการระบบตัวร่วม โครงการเช่าระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสาร โครงการพัฒนาระบบสำรวจปริมาณจราจรชนิดติดตั้งถาวร โครงการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow (M-Flow System Infrastructure) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ โครงการติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทาง Multi-Lane Free Flow โครงการศึกษาระบบบริหารการจราจรส่วนต่อขยายถนนราชพฤกษ์ โครงการก่อสร้างศูนย์บริหารจัดการเดินรถ GPS โครงการศึกษาออกแบบ

และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมกำกับ ดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุกการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ และการศึกษาจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS กรณีประเด็นการพัฒนา ITS ในพื้นที่จังหวัด EEC นั้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ สนข. ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ส่วนในปี ๒๕๖๖ อยู่ระหว่างการขอรับการ จัดสรรงบประมาณ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (นายสุรรัฐ เนียมกลาง) ชี้แจงว่า ประเด็นเกี่ยวกับการจัดทำฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big data) สภาพัฒน์ได้มีการพัฒนาระบบดังกล่าว เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการวางแผน กำหนดนโยบายการพัฒนาประเทศ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนา ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ใช้ประโยชน์ ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และการพัฒนาเมืองและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง แต่เนื่องจากการ จัดทำฐานข้อมูลดังกล่าวประกอบด้วยหลายส่วน เช่น การประเมินตัวชี้วัด (KPI) การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis) ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) การเปลี่ยนแปลงของข้อมูล การหาความสัมพันธ์ของข้อมูล เป็นต้น ปัจจุบันข้อมูลที่ใช้จากฐานข้อมูล ดังกล่าวมี ๓ ส่วน คือ ๑) ข้อมูลการขนส่ง ๒) ข้อมูลการสินค้าคงคลัง ๓) การบริหารจัดการ โดยผลการ ดำเนินการในระยะที่ผ่านมาจำเป็นในการขับเคลื่อนแผนปฏิรูปและยุทธศาสตร์ชาติ ให้เห็นว่าภาครัฐควร ดำเนินการอย่างไร และรัฐกับเอกชนต้องร่วมมือกันอย่างไร ส่วนประเด็นการนำข้อมูลเหล่านี้มาใช้ ในแพลตฟอร์มต่าง ๆ ความสัมพันธ์ของแผนระดับต่างๆ กับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อยู่ในระดับ ๓ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละภาค รวมทั้งในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีเป้าหมายในการพัฒนา คือ เพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน ของประเทศ และเป็นประตูและทางเชื่อมของภูมิภาค รวมทั้งการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) การพัฒนากระบวนการพิธีศุลกากร การพัฒนาบุคลากร ตลอดจนการพัฒนา กฎหมาย กฎระเบียบด้านโลจิสติกส์

๒. แผนการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้แทนคณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์ พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร และผู้ช่วยศาสตราจารย์บุญส่ง ไข่เกษ) ได้อภิปรายตั้งข้อสังเกต เกี่ยวกับความคืบหน้าการดำเนินงานด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้ (๑) หลักการสำคัญที่จะทำให้แผนปฏิรูปดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถดำเนินการได้ใน ๒ มิติ คือ ๑) แก้ปัจจัยที่เป็นปัญหาสะสมในอดีตไม่ให้เป็นอุปสรรคกับการพัฒนา โดยต้องแก้ไขหรือปรับปรุง กฎหมายที่เป็นอุปสรรคโดยเร็ว และให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก เช่น ร่างพระราชบัญญัติการ

กำหนดและปรับปรุงพื้นที่เขตการปกครองของจังหวัดทางทะเล พ.ศ. ... ร่างพระราชบัญญัติการจัดการ
ซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลง
สภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติความหลากหลายทางชีวภาพ พ.ศ. และปรับปรุง
พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้น และ ๒) สร้างรากฐาน
ของประเทศให้สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ในอนาคต โดยส่งเสริมให้ผู้นำทุกระดับชั้นต้องเป็นผู้นำ
การเปลี่ยนแปลง ต้องมีการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม จากผลการ
ปฏิรูปทั้ง ๒ มิติ ยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร โดยแผนการปฏิรูปบางส่วนมีความคืบหน้า บางส่วนคืบหน้าเล็กน้อย
บางส่วนไม่คืบหน้าเลย โดยเฉพาะแผนที่มีความคืบหน้าเล็กน้อยอาจเกิดจากการดำเนินการตามกฎหมาย
ที่มีความล่าช้าและสร้างความสับสนให้กับประชาชน หรือแผนที่ไม่คืบหน้าเลยก็เกิดจากการที่แผนต่าง ๆ
มีความยุ่งยากและทับซ้อนกันหลายหน่วยงาน (๒) กรณีการปฏิรูปทะเลและชายฝั่ง ซึ่งมีโครงการที่จะ
ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock) ในประเด็นปฏิรูปที่เกี่ยวข้อง
จำนวน ๓ โครงการ คือ ๑) โครงการการบริหารจัดการเขตทางทะเลและชายฝั่งรายจังหวัด โดยการ
จัดทำแผนที่การจำแนกเขตทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งขณะนี้เหลือจำนวน ๑ คู่จังหวัด คือ กระบี่และพังงา
อยากทราบว่ามีความคืบหน้าอย่างไร และล่าช้าเพราะสาเหตุใด ๒) โครงการจัดทำร่างกฎหมายแบ่งเขต
ทางทะเล ดำเนินการไปมาน้อยเพียงใด และในระหว่างที่ยังดำเนินการแบ่งเขตไม่แล้วเสร็จ สามารถ
จัดทำมุดหลักเขตขนานกันไปได้หรือไม่ ๓) โครงการการบรรจุเรื่องเขตทางทะเลและชายฝั่ง
ในหลักสูตรการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม
แม้ว่าทั้งสองหน่วยงานได้ดำเนินการในเรื่องดังกล่าวแล้ว แต่ควรถ่ายทอดความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่
ที่เกี่ยวข้องด้วย และได้มีข้อเสนอแนะในประเด็น (๑) การปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา
คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือการจัดทำประมวลกฎหมายสิ่งแวดล้อม เพื่อรวบรวม
ปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ควรรวมปัญหาสิ่งแวดล้อมทุกเรื่องไว้ในฉบับเดียวกัน (๒) จากการลงพื้นที่
ตามโครงการสมาชิกวุฒิสภามพบประชาชนในพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ พบว่า ยังมีปัญหากรณีประชาชนกระทำ
ความผิดตามกฎหมายเก่า และปัจจุบันกฎหมายได้รับการปรับปรุงให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชน
แต่พบว่าประชาชนยังได้รับความเดือดร้อน จึงควรเร่งพิจารณาเพื่อจัดสรรที่ดินทำกินในพื้นที่ของรัฐ
และพิจารณาการใช้พื้นที่เพื่อสร้างแหล่งเก็บน้ำ คณะกรรมาธิการเห็นควรให้เร่งรัดโครงการตามแผน
ปฏิรูปประเทศ และดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมายที่ปรับปรุงใหม่ เพื่อยังประโยชน์ต่อประชาชน

นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการได้อภิปรายซักถามในประเด็น (๑) การปรับปรุงโครงการที่จะ
ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock) ในปี ๒๕๖๔ เป็นการยกเลิก
โครงการตามแผนปฏิรูปที่เคยกำหนดไว้ในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ หรือไม่ (๒) ความคืบหน้าในการ
ดำเนินงานขับเคลื่อนปฏิรูปประเทศด้านสิ่งแวดล้อมให้บรรลุตามเป้าหมายตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ยังให้ความ
สนใจอยู่หรือไม่ โดยเป้าหมายตัวชี้วัดทั้ง ๓ ประเด็น คือ ๑) เสริมสร้างระบบบริหารจัดการมลพิษ

ที่แหล่งกำเนิดให้มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดการขยะ การบริหารจัดการน้ำเสีย การกำจัดกากอุตสาหกรรม เป็นต้น ขณะนี้ยังไม่คืบหน้าเท่าที่ควร และมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้อง ๒) การปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ติดตาม ตรวจสอบ และควบคุมมลพิษ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้รับผิดชอบ มีการแก้ไขกฎหมายบ้างแล้ว ผลการประเมินเป็นที่น่าพอใจ แต่ควรให้ความสนใจในการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) ด้วย เพราะมีความจำเป็นและเป็นแนวทางสำคัญที่จะประเมินด้านสิ่งแวดล้อมในอนาคต ๓) ผลักดันทุกภาคส่วนให้ร่วมแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ตัวชี้วัดกรณีนี้ก็ยังไม่ปรากฏผลงานที่ชัดเจน และการใช้งบประมาณ จำนวน ๔ ล้านบาทในการปฏิรูประบบเขตควบคุมมลพิษ ใช้งบดังกล่าว ดำเนินการในส่วนใด

จากนั้น ผู้แทนจากหน่วยงานได้ตอบชี้แจงประเด็นข้อซักถามของคณะกรรมการ สรุปได้ดังนี้

ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (นางฉวีพร สาอุดม) ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศ

ด้านที่ ๖ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็น ๓ ประเด็น คือ ๑. ความคืบหน้าในการดำเนินการตราพระราชบัญญัติและปรับปรุงกฎหมายตามแผนการปฏิรูปประเทศ รวม ๕ ฉบับ คือ ๑) ร่างพระราชบัญญัติการกำหนดและปรับปรุงพื้นที่เขตการปกครองของจังหวัดทางทะเล พ.ศ. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงและเพิ่มเติมรายละเอียดฐานข้อมูลเกาะ หาด และกองหินใต้น้ำ เพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป ๒) ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติตามข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา ๓) ร่างพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเสนอผลการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียต่อคณะกรรมการพัฒนากฎหมายกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ๔) ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. และ ๕) ร่างพระราชบัญญัติความหลากหลายทางชีวภาพ พ.ศ.

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ๒. ความคืบหน้าในการดำเนินการปรับปรุงแผนที่ดินแนวเขตที่ดินของรัฐแบบบูรณาการ มาตรฐาน ๑ : ๔๐๐๐ (One Map) คณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ (คทช.) โดยคณะอนุกรรมการปรับปรุงแผนที่แนวเขตที่ดินของรัฐแบบบูรณาการ มาตรฐาน ๑ : ๔๐๐๐ (One Map) และแก้ไขปัญหानวเขตที่ดินของรัฐ ได้ดำเนินการปรับปรุงแผนที่แนวเขตที่ดินของรัฐ ของกลุ่มจังหวัดที่ ๑ จำนวน ๑๑ จังหวัด เสร็จเรียบร้อยแล้ว และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงแผนที่แนวเขตที่ดินของรัฐ ของกลุ่มจังหวัดที่ ๒ จำนวน ๑๑ จังหวัด ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก คทช. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๕ แล้ว เเตรียมนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป สำหรับกลุ่มจังหวัดที่ ๓ จำนวน ๑๑ จังหวัด คาดว่าผลการดำเนินการของกลุ่มที่ ๓ จะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๕ และกลุ่มจังหวัดที่ ๔-๗ จำนวน ๔๔ จังหวัด คาดว่า

จะดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบการดำเนินการ ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ๓. ความคืบหน้าในการดำเนินงานขับเคลื่อนประเด็นปฏิรูปที่ ๕ ด้านสิ่งแวดล้อมให้บรรลุสำเร็จตามเป้าหมายตัวชี้วัด ทั้ง ๓ ประเด็นย่อย คือ ประเด็นย่อยที่ ๑ เสริมสร้างระบบบริหารจัดการมลพิษที่แหล่งกำเนิดให้มีประสิทธิภาพ ได้จัดทำ (ร่าง) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง การกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากสถานที่ฝังกลบมูลฝอยอย่างถูกหลักสุขาภิบาล พ.ศ. (ร่าง) กำหนดอัตราค่าบริการในการจัดการมูลฝอยติดเชื้อขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ๔ แห่ง และเร่งรัดการตราพระราชบัญญัติการจัดการซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า พ.ศ. รวมทั้งเสริมสร้างศักยภาพองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการขยะมูลฝอยชุมชนและลงพื้นที่ให้คำแนะนำการปรับปรุงสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย ประเด็นย่อยที่ ๒ ปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ติดตาม ตรวจสอบ และควบคุมมลพิษ กรมควบคุมมลพิษ จัดตั้งศูนย์แก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ เพื่อบูรณาการการขับเคลื่อนการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติการแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละอองและแผนเฉพาะกิจเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านฝุ่นละออง พัฒนาระบบพยากรณ์ฝุ่นละอองล่วงหน้าอย่างน้อย ๗ วัน เพื่อแจ้งเตือนสถานการณ์ฝุ่นละออง PM ๒.๕ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ สู่มืองสิ่งแวดล้อมยั่งยืน เพื่อสร้างจิตสำนึกในการบริโภคสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประเด็นย่อยที่ ๓ ผลักดันทุกภาคส่วนให้ร่วมแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ได้ดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายการรายงานข้อมูลก๊าซเรือนกระจก เพื่อรองรับระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (เพื่อพัฒนากลไกราคาสำหรับแรงจูงใจเชิงเศรษฐศาสตร์ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจก) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนนโยบายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศ: การพัฒนาระบบฐานข้อมูลความเสี่ยงเชิงพื้นที่จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๓. แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

ผู้แทนคณะกรรมการการเกษตรและสหกรณ์ (พลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ นายสมชาย ชาญณรงค์กุล และนายรณวริทธิ์ ปริยฉัตรตระกูล) ได้อภิปรายตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับด้านการเกษตร ในประเด็นต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

(๑) จากแผนปฏิรูปเพื่อการสร้างเกษตรมูลค่าสูง ในเป้าหมายย่อย ดังนี้ ๑) เป้าหมายย่อยที่ ๓ มีการขยายพื้นที่ชลประทานให้เกษตรกร มีน้ำใช้สำหรับการผลิตสินค้าเกษตรอย่างเหมาะสมเพียงพอ ทัวถึงและเป็นธรรม พบว่า น้ำเป็นปัจจัยที่สำคัญ ในแผนการพัฒนาน้ำ ๒๐ ปี ส่งผลให้ความต้องการน้ำเพื่อการผลิตเพิ่มขึ้น งบประมาณที่กรมชลประทานได้รับการจัดสรรไม่สอดคล้องกับพื้นที่การเกษตร ควรมีแนวทางจัดสรรงบประมาณเพื่อสร้างแหล่งน้ำใหม่ การใช้น้ำเพื่อการผลิตของเกษตร

อย่างทั่วถึง การสร้างแหล่งน้ำที่อยู่นอกเขตพื้นที่ชลประทาน การจัดสรรน้ำให้เกษตรกรเป็นพื้นที่ภัยแล้ง ซึ่งอาจใช้งบฉุกเฉินจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) รวมถึงการสนับสนุนไฟฟ้าเพื่อการเกษตร คลองชลประทาน น้ำบาดาลเพื่อการดึงน้ำขึ้นมาใช้ได้อย่างไร ๒) เป้าหมายย่อยที่ ๕ พัฒนาสหกรณ์ การเกษตรให้มีความเข้มแข็งและส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการด้านการจัดการสมัยใหม่ พบว่า สหกรณ์ การเกษตรยังไม่สามารถมีบทบาทในการอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่เกษตรกรสมาชิกได้อย่างแท้จริง มีปริมาณธุรกิจให้บริการส่งเสริมอาชีพเพียงร้อยละ ๐.๓๘ ของปริมาณธุรกิจสหกรณ์ทั้งหมด หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องมีแนวทางอย่างไรในการพัฒนาสหกรณ์ภาคการเกษตรให้เกิดความเข้มแข็ง และยกระดับ สหกรณ์จากชั้น ๒ เป็นชั้น ๑ ๓) เป้าหมายย่อยที่ ๖ สร้าง Smart Farmer ประเด็นการส่งเสริม Smart farmer และ Precision farming พบว่า Smart Farmer ในแต่ละกระทรวง ยังมีแนวทาง การขับเคลื่อนที่แตกต่างกัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางอย่างไรเพื่อให้ Smart Farmer มีความรู้อย่างแท้จริง มีการพัฒนาไปใน ทิศทางเดียวกันถึงแม้ต้นสังกัดคนละหน่วยงาน ควรปฏิรูปโดยการใช้ Smart Farmer ให้มากขึ้น ควรเร่ง สร้างความเข้าใจเพื่อให้เห็นประโยชน์ของการมี Smart Farmer เพื่อประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนตาม แผนปฏิรูปต่อไป ๔) เป้าหมายย่อยที่ ๗ ส่งเสริมเกษตรกรให้สามารถเข้าถึงข้อมูล พบว่า ข้อมูลปัจจุบัน ยังเป็นข้อมูลขยะ ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ การเข้าถึงข้อมูลเพื่อบริการประชาชนยังไม่เกิด ประสิทธิภาพต่อการ ดำเนินการตามวิถีชีวิตของเกษตรกร อีกทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องของกรมซึ่งสังกัด กระทรวงเดียวกันยังไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ควรมีแนวทางเพื่อจัดสรรงบประมาณเพื่อรองรับ ทางเทคโนโลยี อาทิ ฮาร์ดแวร์ และซอฟต์แวร์เพื่อรองรับการขับเคลื่อนการปฏิรูปให้สัมฤทธิ์ผล (๒) ความพร้อมของข้อมูล Big data มีผลกระทบกับการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ชาติอื่น ๆ (๓) เรื่องที่เป็น Big Rock ต้องกำหนดวันที่แล้วเสร็จ และแนวทางการขับเคลื่อนให้ชัดเจน (๔) การดำเนินงาน ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ควรยึดแผนงานโครงการตามยุทธศาสตร์เป็นหลัก ความสำเร็จของแผนงาน ตามยุทธศาสตร์ คือ ขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติภายใต้การบูรณาการ พบว่า การขับเคลื่อนไม่ค่อย เป็นไปตามแผน ปัญหาหลักคือ มีหลายหน่วยงานดำเนินการในเรื่องเดียวกัน (๕) กรณีการขับเคลื่อน เกษตรอัจฉริยะและแปลงใหญ่ นอกจากจะขยายจำนวนแปลงใหญ่ ควรยกระดับคุณภาพด้วย

นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการได้ข้อซักถามในประเด็น (๑) การขับเคลื่อนตามประเด็น ยุทธศาสตร์ มีแผนงานในระยะ ๕ ปีแรกอย่างไร ดำเนินการไปมากน้อยเพียงใด ประสบปัญหาอะไรหรือไม่ รวมถึงได้รับการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอหรือไม่ (๒) แนวทางการขับเคลื่อนเกษตรอัจฉริยะ/ แปลงใหญ่ เพื่อให้เกษตรกรเกิดความมั่นคงมั่งคั่ง โดยไม่พึ่งพาความช่วยเหลือจากรัฐ (๓) แนวทางการ บริหารจัดการการผลิตสินค้าเกษตรตามแผนที่เกษตรกร (Agri-map) การใช้พื้นที่ทางการเกษตรอย่างเหมาะสม เพื่อให้มีผลผลิตที่สูงขึ้น รวมถึงการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพื่อการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ

จากนั้น ผู้แทนจากหน่วยงานได้ตอบชี้แจงประเด็นข้อซักถามของคณะกรรมการ
สรุปได้ดังนี้

หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายอภัย สุทธิสังข์) ตอบชี้แจง
ใน ๓ ประเด็น คือ ระบบชลประทาน สหกรณ์เข้มแข็ง และ Smart Farmer ดังนี้ (๑) ระบบชลประทาน
ตามแผนยุทธศาสตร์กรมชลประทาน ๒๐ ปี มีเป้าหมายสำคัญในการขยายเขตชลประทาน ๕๐ ล้านไร่
ปัจจุบันในพื้นที่เขต ๒๒ ลุ่มน้ำ ได้ดำเนินการไปแล้วกว่า ๓๓ ล้านไร่ ซึ่งภาคการเกษตรถือเป็นเป้าหมาย
หลักในการดำเนินการภายใต้งบประมาณที่เหมาะสม ด้านการประเมินการใช้น้ำอยู่ในระดับที่น่าพอใจ
โดยได้รับการช่วยเหลือจากกรมพัฒนาที่ดินในการขุดสระขนาดเล็กในพื้นที่ของเกษตรกรกว่า ๖ แสนไร่
ซึ่ง ๑ บ่อ ในที่ ๒ งาน สามารถดูแลพื้นที่ภาคการเกษตรได้ ๑ ไร่ ทั้งนี้ การช่วยเหลือดังกล่าวได้
ดำเนินการต่อเนื่องทุกปี ปีละกว่า ๓๕,๐๐๐ - ๔๐,๐๐๐ ไร่ และในโครงการ ๑ ตำบล ๑ กลุ่มเกษตรกร
ทฤษฎีใหม่ ก็ได้ดำเนินการขุดสระน้ำเช่นเดียวกันเพราะแหล่งน้ำถือเป็นปัจจัยสำคัญในภาคการเกษตร
(๒) สหกรณ์เข้มแข็ง นโยบายความเข้มแข็งของสหกรณ์มีวัตถุประสงค์ในการจัดระดับความเข้มแข็งของ
สหกรณ์ตามระดับชั้น โดยแบ่งเป็น ๔ ระดับชั้น โดยชั้นที่ ๑ มีความเข้มแข็งมากที่สุด และลดหลั่น
มาตามลำดับจนถึงชั้นที่ ๔ ซึ่งถูกส่งเลิกกิจการและอยู่ระหว่างการชำระบัญชี โดยมีเกณฑ์ของการจัด
ระดับความเข้มแข็ง คือ ความสามารถในการให้บริการสมาชิก ประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ
ประสิทธิภาพในการจัดการองค์กร และประสิทธิภาพของการบริหารงาน ปัจจุบันสหกรณ์ระดับชั้นที่ ๑ - ๓
มีความเข้มแข็งเพิ่มขึ้นไม่มากนัก ฉะนั้น กรมส่งเสริมสหกรณ์จึงเร่งดำเนินโครงการนำลูกหลานเกษตรกร
กลับบ้าน เพื่อสร้างเกษตรกรรุ่นใหม่ที่มีองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีเข้าสู่ระบบเกษตร จากระบบเดิม
ที่ดำเนินการเพียงรวบรวมสินค้าของสมาชิกเพื่อจำหน่ายเป็น การพัฒนาหรือแปรรูปสินค้าเพื่อจำหน่าย
ทั้งในระบบออฟไลน์ (Off-line) และระบบออนไลน์ (On-line) ซึ่งถือเป็นการเพิ่มมูลค่าสินค้าในระดับสูง
ที่นำมาซึ่งผลตอบแทนหรือเงินปันผลที่สูงขึ้นเช่นกัน และ (๓) Smart Farmer หรือเกษตรกรยุคใหม่ที่
เน้นการพัฒนาและพึ่งพาตนเอง ปัจจุบันพบว่าจากจำนวนเกษตรกรกว่า ๙.๓ ล้านราย มี Smart Farmer
เพียง ๕ แสนราย โดยกว่า ๑๘,๐๐๐ ราย เป็น Smart Farmer รุ่นใหม่ (Young Smart Farmer) ด้วยเหตุนี้
จึงทำให้การขับเคลื่อน Smart Farmer ทั้งด้านจำนวนและคุณภาพยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายเท่าที่ควร
อย่างไรก็ตาม เกษตรกรที่จะเข้าร่วมเป็นสมาชิกควรต้องปรับตัวเพื่อเป็น Smart Farmer ภายใต้อ
คุณสมบัติและหลักเกณฑ์ที่กำหนด

รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (นายวินิต อธิสุข) ชี้แจงว่า ประเด็นการ
เข้าถึงข้อมูลของเกษตรกรในส่วนของ Big data ในภาคการเกษตร เป็นเรื่องใหม่มาก และการได้มา
ซึ่งข้อมูลก็แตกต่างจากการเก็บข้อมูลในอดีต โดยเก็บจากการสำรวจหรือการลงทะเบียน แต่ข้อมูลใน Big data
มีการเปลี่ยนแปลงมากและขนาดใหญ่ จึงมีการจัดตั้ง “ศูนย์ข้อมูลเกษตรแห่งชาติ” โดยทำความตกลง
ร่วมกับ ๑๐ กระทรวง เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เป็นต้น โดยจัดทำชุดข้อมูลหรือบัญชีข้อมูล (Data Catalog) ประมาณ ๒๓๖ ชุดข้อมูล ๕๙ องค์กร โดยแบ่งเป็น ๔ กลุ่ม คือ กลุ่มข้อมูลการผลิต กลุ่มข้อมูลเศรษฐกิจการตลาด กลุ่มข้อมูลแหล่งน้ำ กลุ่มข้อมูลภัยธรรมชาติ นอกจากนี้ยังต้องรวบรวมเพิ่มอีกเพื่อให้ครบตามแผนอีก ๑๔ มิติย่อย โดยที่ผ่านมา ข้อมูลที่รวบรวมได้ไม่เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลข้อมูล เป็นภาระให้แก่ผู้จัดการข้อมูลไม่สามารถอัปเดตข้อมูลได้ด้วยตนเอง ต่อมาได้จัดทำมาตรฐานข้อมูล Data Standard โดยเริ่มจากข้อมูลส่วนบุคคลเกษตรกร โดยในปี ๒๕๖๔ ได้นำมาใช้ในกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และในปี ๒๕๖๕ อยู่ระหว่างการนำมาใช้กับข้อมูลสินค้า ขณะนี้มาใช้กับเรื่อง ข้าว ไข่ เนื้อ และกุ้ง มาตรฐานชุดข้อมูลสินค้านี้สำคัญ หากพิจารณามาตรฐานขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) และสำนักงานสถิติแห่งชาติก็ดี มีมาตรฐานต่างกัน จึงต้องมีมาตรฐานกลางก่อน จึงนำไปใช้ได้ เมื่อทำ Data standard เสร็จแล้ว จึงไปทำธรรมาภิบาลของข้อมูล เพื่อให้เกิดความอัปเดตข้อมูล และความปลอดภัยของข้อมูล และจึงขยายไปดำเนินการต่อในข้อมูลที่เหลือของศูนย์ข้อมูลเกษตรแห่งชาติต่อไป ทั้งนี้ งบประมาณที่ได้รับตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ ประมาณ ๔๑ ล้านบาท ได้ดำเนินการเกี่ยวกับระบบซอฟต์แวร์ใน ๕ ระบบ คือ ๑) ระบบการเชื่อมโยงข้อมูล ๒) ระบบวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านการเกษตร ๓) แพลตฟอร์มด้านการแนะนำข้อมูลการเกษตร ๔) ระบบปฏิทินผลิตสินค้าเกษตรรายเดือนระดับจังหวัด ลงรายละเอียดในระดับตำบลในทุกสินค้าเกษตร เพื่อแก้ไขปัญหาการกระจายสินค้าในแต่ละเดือน ๕) ระบบปัญญาประดิษฐ์รูปแบบกราฟิก เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้ และในระหว่างที่โครงการนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการอยู่ การคาดการณ์ผลผลิตก็ใช้ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม จากสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) หรือ NSTDA เพื่อติดตามสถานะการเจริญเติบโตของพืชเพื่อความน่าเชื่อถือ ประเด็นการใช้ฐานข้อมูลเดียวกัน (Single Data) กับกระทรวงพาณิชย์ มีแนวทางที่มอบให้ทุกกระทรวงมีเจ้าภาพหลัก เช่น กระทรวงพาณิชย์ จะมอบให้สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) เป็นผู้รวบรวมข้อมูลและนำข้อมูลมาเชื่อมต่อกับฐานข้อมูลของกระทรวงเกษตร เป็นต้น และในอนาคตจะนำแนวทางนี้ใช้ให้ครบทั้ง ๑๐ กระทรวงที่ทำความตกลงกันได้ อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๖๖ จะมีการยื่นคำขอเพิ่มเติมระบบฮาร์ดแวร์ ซึ่งกำลังจะเต็มและสามารถรองรับได้อีก ๕ ปีเท่านั้น และในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ จะดำเนินการต่อไปในส่วนของ Data Quality และจะจัดทำ Data Service สามารถเข้าถึงและวิเคราะห์ข้อมูลได้ ๒๔ ชั่วโมง และข้อมูลที่ซับซ้อนและยากแก่การเข้าถึงของเกษตรกรบางกลุ่มจะต้องทำให้ง่ายและไม่ยุ่งยาก อย่างไรก็ตาม ต้องมีการรวบรวมการใช้งานในช่วง ๓ - ๕ ปีต่อจากนี้ เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงระบบต่อไป

ผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมการวิเคราะห์และบริหารข้อมูลขนาดใหญ่ภาครัฐ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (รศ.ดร. ธีรณี อจลากุล) ชี้แจงว่า ประเด็นการส่งเสริมให้เกษตรกรเข้าถึงข้อมูล โดยกระทรวงดิจิทัลมีหน้าที่ในการสร้างให้เกิดแพลตฟอร์มกลางและทดสอบว่าการใช้ประโยชน์ของเกษตรกรเป็นอย่างไร มีการขอให้ สวทช. เข้ามาช่วยเชื่อมโยงข้อมูลกับสำนักงาน

เศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) และอาจมีการบูรณาการให้กรมพัฒนาที่ดินมาให้ข้อมูลเกี่ยวกับคุณภาพดินต่อไป และในอนาคตจะมีการส่งเสริมเพื่อให้เกิดการวิเคราะห์และบูรณาการข้อมูล และสามารถให้ประชาชนนำไปใช้ผ่านแอปพลิเคชันได้ เช่น การแจ้งเตือน การลงทะเบียน สวัสดิการ กำลังเริ่มต้นระหว่างหลาย หน่วยงาน และยังมีโครงการที่ร่วมกับวุฒิสภาเพื่อทำแพลตฟอร์ม โดยลงพื้นที่และเก็บข้อมูลจากเกษตรกร ตลาด โรงสี เพื่อพัฒนาข้อมูลที่เกี่ยวข้องในอนาคต ข้อมูลหลักตอนนี้เป็นข้อมูลของกระทรวงเกษตรและกระทรวงพาณิชย์ และประเด็นการจะทำให้เกิดผู้ให้บริการด้านการจัดการสมัยใหม่นั้น สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) มีหลายโครงการที่สนับสนุนในด้านนี้ เช่น โครงการ Digital Transformation Fund ส่งเสริมและสนับสนุนการเกษตรดิจิทัลเพื่อให้ภาคเอกชนร่วมมือกับภาครัฐ และโครงการ Digital Voucher ส่งเสริมและสนับสนุนพี่น้องเกษตรกร ผ่านมาตรการคุ้มครองดิจิทัลเพื่อการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลจะช่วยให้เกษตรกรสามารถเลือกเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสมกับบริบทของตนเอง ก่อนนำไปต่อยอดประยุกต์ใช้ในการทำการเกษตร ลดต้นทุน เพิ่มรายได้ เป็นต้น

ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์น้ำ สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ (นายสรารัฐ ชีวะประเสริฐ) ชี้แจงว่า การประเมินโครงการขนาดเล็กหรือโครงการในพื้นที่เกษตรน้ำฝน ดำเนินการโดยหลายหน่วยงานรวมทั้งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ซึ่งในอดีตข้อมูลที่รายงานเป็นข้อมูลแบบ output หรือแบบผลผลิตไม่รายงานในแบบผลลัพธ์หรือในเชิงประโยชน์ ซึ่งขณะนี้ได้มีการพัฒนาแพลตฟอร์ม ให้สามารถรายงานผลลัพธ์ของโครงการเข้ามาได้ด้วย โดยให้นำเข้าย้อนหลังตั้งแต่ปี ๒๕๖๑ ซึ่งถ้าประเมินในด้านเศรษฐศาสตร์อาจประเมินได้ยาก ต้องประเมินในการลดผลกระทบในฤดูแล้ง และโครงการขนาดเล็กในอนาคตจะดำเนินการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งเดียว ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำแพลตฟอร์มที่ให้ท้องถิ่นนำเข้าข้อมูลได้โดยง่าย ส่วนกรณีทิศทางการจัดการน้ำของประเทศ ต้องมีแนวคิดใหม่คือจะทำอย่างไรจึงเก็บน้ำฝนไว้ใช้ได้มากที่สุด ซึ่งต้องใช้วิธีอนุรักษ์ดินและน้ำ ส่วนในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม ถ้าให้เกิดความคุ้มค่าก็ต้องปรับเปลี่ยนการเพิ่มผลผลิตให้มากขึ้น โดยอาจใช้วิธีปลูกพืชมูลค่าสูงหรือปลูกพืชที่เป็นกิ่งอุตสาหกรรม แต่ก็ต้องคิดเรื่องการตลาดควบคู่ด้วย

อนุกรรมการด้านพัฒนาเกษตรคุณภาพสูง คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ (นายคมกริช นาคะลักษณะ) ชี้แจงว่า หัวใจสำคัญของการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจโดยเฉพาะการเกษตรคือ การขับเคลื่อนให้เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ โดยคณะกรรมการได้กำหนดแนวทางการขับเคลื่อนแผนงาน โดยได้คัดเลือกพื้นที่การเกษตร ที่มีเครือข่ายการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภาในพื้นที่ เพื่อคัดเลือกพืชที่ปลูกแล้วได้คุณภาพและมีศักยภาพทางเศรษฐกิจแล้วทำการส่งเสริมต่อไปให้เข้มแข็งขึ้น โดยได้มีการส่งเสริมด้านองค์ความรู้ การตลาดและเทคโนโลยี ในแต่ละจังหวัดก็จะมีการสร้างแพลตฟอร์ม และตั้งคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงาน ทั้งนี้ ได้ลงพื้นที่แล้ว ๓ จังหวัด คือ ราชบุรี จันทบุรี และเลย และกำลังจะลงพื้นที่จังหวัดลำปาง

และขอนแก่น ร่วมกับคณะกรรมการบริหารการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ-เศรษฐกิจหมุนเวียน-เศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy: BCG Model) เพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกัน

ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ (นายบุญชู ประสพกิจถาวร) ได้ชี้แจงประเด็นเป้าหมายย่อยที่ ๗ ส่งเสริมเกษตรกรให้สามารถเข้าถึงข้อมูล Big data ด้านการเกษตรและใช้ประโยชน์ด้านดิจิทัลแพลตฟอร์ม สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณตามความจำเป็น ความเหมาะสม และตามความพร้อม โดยเรื่อง Big data เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ ได้จัดสรรงบประมาณให้โครงการพัฒนาแพลตฟอร์มดิจิทัลของรัฐ ทำให้ได้ระบบฐานข้อมูลการเกษตร Big data ที่มีความเชื่อมโยงตั้งแต่การผลิต การแปรรูป การจำหน่าย กระจายสินค้า เพื่อสนับสนุนการกำหนดนโยบาย/มาตรการด้านการเกษตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน สิงหาคมนี้ อีกโครงการ คือ ในปี ๒๕๖๕ ได้จัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการพัฒนาแพลตฟอร์มระบบ ทะเบียนเกษตรกรกลาง ได้แพลตฟอร์มทะเบียนเกษตรกรที่ทันสมัย นำมาใช้วางแผนการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันได้ผู้รับจ้างแล้ว โดยมีเวลาดำเนินการ ๒๗๐ วัน สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖- ๒๕๗๐ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์จะนำข้อมูลปี ๒๕๖๔ และปี ๒๕๖๕ มาวิเคราะห์วางแผนการผลิต และการตลาดร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งสำนักงบประมาณจะจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็น และเหมาะสมตามขั้นตอน เสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบต่อไป

เมื่อหน่วยงานได้ตอบชี้แจงประเด็นข้อซักถามของคณะกรรมการแล้ว ประธานวุฒิสภา ได้ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินโครงการตามแผนการปฏิรูปประเทศที่กำหนดไว้ ซึ่งมีการปรับปรุงทุก ๕ ปี โดยเฉพาะเรื่องการเกษตรให้เกิดผลสัมฤทธิ์และเป็นรูปธรรม

เลิกประชุม เวลา ๑๔.๐๕ นาฬิกา



สำนักการประชุม
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา