

รายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑

ครั้งที่ ๑ / ๒๕๖๑

วันพุธที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น.

ณ ห้องประชุมลำปลายมาศ ชั้น ๔ โรงแรมแคนทารี โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

รายชื่อคณะกรรมการที่เข้าร่วมประชุม

- | | |
|--------------------------------|---|
| ๑. นายวิเชียร จันทรโณทัย | ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา/
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ (ประธาน) |
| ๒. นายนิรันดร์ ดุจจานุทัศน์ | รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ แทน ผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์
(รองประธาน) |
| ๓. นายอนุพงศ์ สุขสมนิตย์ | หัวหน้าสำนักงานจังหวัดบุรีรัมย์ แทน ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์
(รองประธาน) |
| ๔. นางสาวจริญญา สายหยุด | แทน ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ปรึกษา) |
| ๕. นางสาวบงกช วงศ์วิษยาภรณ์ | ประธานหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑
(รองประธาน) |
| ๖. นางพิรุณวรรณ จงใจภักดิ์ | แทน พาณิชย์จังหวัดนครราชสีมา |
| ๗. นายประชา มีธรรม | อุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา |
| ๘. นางรังสียา นุทกิจ | แทน นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา |
| ๙. นางจิตาภา นิลไชยา | แทน อุตสาหกรรมจังหวัดชัยภูมิ |
| ๑๐. นางสาวดรุวรรณ เจริญขามป้อม | เกษตรจังหวัดชัยภูมิ |
| ๑๑. นางอิฐสรราชัย ลำพา | อุตสาหกรรมจังหวัดบุรีรัมย์ |
| ๑๒. นายดำรง ปลั่งกลาง | แทน เกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ |
| ๑๓. นายไพบูลย์ รองสูงเนิน | แทน นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดบุรีรัมย์ |
| ๑๔. นายอนุชา ชาญประโคน | แทน พาณิชย์จังหวัดสุรินทร์ |
| ๑๕. นางวรรณภา เอ็นดู | แทน อุตสาหกรรมจังหวัดสุรินทร์ |
| ๑๖. นางสาวณัฐกาญจน์ ศรีพิดา | แทน เกษตรจังหวัดสุรินทร์ |
| ๑๗. นางสุวรรณ จิตหนักแน่น | แทน พัฒนาการจังหวัดสุรินทร์ |
| ๑๘. นายเจตจันทร์ ศิริโสม | แทน ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสุรินทร์ |
| ๑๙. นายกฤษกร เลือดสกุล | แทน นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดสุรินทร์ |
| ๒๐. นายไพสิทธิ์ ปิติทรงสวัสดิ์ | ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัด ฯ (จ.นม.) |
| ๒๑. นายชัชวาล วงศ์จร | ผู้แทนหอการค้ากลุ่มจังหวัด ฯ (จ. นม.) |
| ๒๒. นายวัชร กลินทะ | ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต ๕ (จ.นม.) |
| ๒๓. นายสวัสดิ์ มังกรวัฒน์ | ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต ๕ (จ.นม.) |
| ๒๔. นายนิวัต รองสวัสดิ์ | แทน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครราชสีมา (กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ) |

/๒๕.นายวุฒิชัย...

๒๕. นายวุฒิชัย ลาบลาย
 ๒๖. นายธนยศ แสนสุขโส
 ๒๗. นายอัฐพล สัมพันธ์วงศ์

แทน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดชัยภูมิ (กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ)
 หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสุรินทร์ (กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ)
 เลขาธิการหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑
 (กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ)

รายชื่อคณะกรรมการที่ไม่ร่วมเข้าประชุม

๑. ผู้ว่าราชการจังหวัดชัยภูมิ รองประธาน
 ๒. ประธานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หอการค้าไทย (ที่ปรึกษา)
 ๓. ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ปรึกษา)
 ๔. นายจรัสชัย โชคเรืองสกุล รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา
 ๕. นายสมศักดิ์ ศรีบัวรอด ประธานสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัด
 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง๑ (จ.นม.)
 ๖. นายเสมอ จินดาพงษ์ ประธานเขตพื้นที่สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
 เขต ๕ (จ.นม.)
 ๗. ดร. ถวัลย์ มานะธัญญา ผู้ทรงคุณวุฒิ
 ๘. นายทวิสันต์ โฉมมานุรักษ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ
 ๙. พาณิชยจังหวัดบุรีรัมย์ กรรมการ
 ๑๐. นายภูติส ศิริภานุภาค แทน ผู้แทนหอการค้ากลุ่มจังหวัดฯ (จ.ชย.)
 ๑๑. นางเสียงรัตน์ กิรติมาส ผู้แทนหอการค้ากลุ่มจังหวัดฯ (จ.บร.)
 ๑๒. นายเกรียงศักดิ์ ปาลีคุปต์ ผู้แทนหอการค้ากลุ่มจังหวัดฯ (จ.สร.)
 ๑๓. นายธีระศักดิ์ ธีระวานิชย์ แทน สภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดฯ (จ.ชย.)
 ๑๔. นายมนตรี ดำรงมงคลกิจ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดฯ (จ.บร.)
 ๑๕. นายอาทร แสงโสมวงค์ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดฯ (จ.สร.)
 ๑๖. นายชุมพ์ ศิริชัยศิริโกศล ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต ๕ (จ.นม.)
 ๑๗. นางสาววีรินทร์ สราญจิต ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต ๕ (จ.นม.)
 ๑๘. นายรัฐการ ต่านกุล เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดฯ (จ.ชย.)
 ๑๙. นายพัชรพล เพชรรัตน์ เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดฯ (จ.บร.)

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. พล.ต.ต. วชิรินทร์ บุญคง ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา
 ๒. พ.ต.ท. บุญธรรม เกียรตินอก สารวัตรฝ่ายอำนวยการตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา
 ๓. ร.ต.ท. วุฒินันท์ สร้อยสุขเศรษฐ์ รองสารวัตรฝ่ายป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมา
 ๔. นายประวัติน ดวงกันยา ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครราชสีมา
 ๕. นายไพรัช เสมามนตรี รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐
 ๖. นายเกรียงไกร เมืองโคราช แทน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา

/๗. นายอนุวัฒน์...

๗. นายอนุวัฒน์ เรืองเดชาวิวัฒน์
รองผู้อำนวยการแขวงการทางนครราชสีมา ที่ ๑ ฝ่ายวิศวกรรม
แทนผู้อำนวยการแขวงการทาง
๘. นายสมชาย ตั้งคโณภาส
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑
๙. นางสุนทรี แพบประสิทธิ์
รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๓
๑๐. นายไพโรจน์ เรืองสุทธิ
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๕
๑๑. นายวิสูตร ชัชวาลวงศ์
นายอำเภอปักธงชัย
๑๒. นายจารุวัฒน์ วงศ์จอม
นายอำเภอสีดา
๑๓. นายพุม พงศ์พีพร
แทน นายอำเภอคง
๑๔. นางสาวรัตนา หิงพุดชา
แทน นายอำเภอเมืองนครราชสีมา
๑๕. นายสุทัศน์ ชัยเทพ
ปลัดอำเภอแก้งสนามนาง
๑๖. นายเอกภพ ไตรมศักดิ์
นายกเทศมนตรีตำบลหัวทะเล
๑๗. ร้อยตรี ฐนนท์ธรรม กวีกิจรัตน
นายกเทศมนตรีตำบลบัลลังก์
๑๘. นางพาชื่น มาทาบ
รองนายกเทศบาลตำบลเมืองคง
๑๙. นายกิติพงษ์ เปี้ยวโกฏี
ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด
สำนักงานจังหวัดนครราชสีมา
๒๐. นายสุบรรณ บุตรศรีภูมิ
หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์ สำนักงานปศุสัตว์จังหวัดนครราชสีมา
๒๑. นายกิติพงษ์ เคียนสมบูรณ์
นักวิเคราะห์ผังเมืองชำนาญการ
สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครราชสีมา
๒๒. นายธนะเมศร์ ศรีวิวัฒน์ภา
นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนครราชสีมา
๒๓. นายภูวดล พลศรีประดิษฐ์
นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ
๒๔. นางสาวปนัดดา มหิตธานุภาพ
นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ
๒๕. นายบุญช่วย สมอหมอบ
นักวิชาการคลังชำนาญการ
๒๖. นางสาวสุวรรณี กมลสุทธิไพจิตร
นักวิชาการคลังชำนาญการ
๒๗. นางสาวภัทรดาว ทิมแย้มประเสริฐ
นักวิชาการคลังชำนาญการ
๒๘. นางสาวสุวรรณา ปลอดโคกสูง
แทน ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
๒๙. คุณจิระนันท์ ศรีวงษ์ชัย
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครราชสีมา
๓๐. นายทวีวัฒน์ ไตรหัตถทรัพย์
วิศวกรโยธาสำนักงานทางหลวงที่ ๑๐
๓๑. นางสาวชล อุทัยพัฒน์
พนักงานธุรการ แขวงการทางนครราชสีมาที่ ๒
๓๒. นายศิวเรศร์ คงประสิทธิ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
สำนักงานจังหวัดนครราชสีมา
๓๓. นายสิทธิ์ศักดิ์ อักษร
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดชัยภูมิ
๓๔. นางสาวพนารัตน์ มะลิซ้อน
นักส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นชำนาญการ
๓๕. นางทองแมน กองโคกภูมิ
นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติ
องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา
๓๖. นางสมพิศ โล่สุวรรณ
ผู้อำนวยการกองสวัสดิการสังคม เทศบาลนครราชสีมา

๓๗. นางปรัชริญา สิทธิไชย
 ๓๘. นางศศิพันธ์ ทองไพศาลตระกูล
 ๓๙. นางสาววรรณกร งอกจาร
 ๔๐. นายสุเมธ แผ่นเงิน
๔๑. นายชัชชน สุคนธ์โต
 ๔๒. นางสาวสุรรัตน์ แสงกล้า
 ๔๓. นายนรินทร์ แสไพศาล
 ๔๔. นายวิศิษฐ์ กุลยทรัพย์
๔๕. ดร.โสภณ ผลประพุดติ
๔๖. อาจารย์จุฬาลักษณ์ พลเสมา
๔๗. ดร.ปิยะมาศ จานนอก
๔๘. อาจารย์พงษ์ศักดิ์ รุนกระโทก
 ๔๙. อาจารย์อภิสิทธิ์ คบทองกลาง
 ๕๐. อาจารย์วิวัฒน์ พรหมแดน
 ๕๑. นายวงศกร นิยมิต
 ๕๒. นางลลิตา สองกระโทก
 ๕๓. นางภักฉรินทร์ ปรุกระโทก
 ๕๔. นางสาวปพิชญา ณ นครพนม
 ๕๕. นายอัครชัย วงษ์ประเสริฐ
๕๖. คุณสาคร ดวงศิริ
 ๕๗. นายธฤชณู ขจรโกวิทย์
 ๕๘. นางสาวธัญสุดา กุมารสิงห์
 ๕๙. นายสุทธิโรจน์ ธนวิบูลย์
 ๖๐. นายสุนทนต์ ข้าบุญเกิด
 ๖๑. นายศุภกิตต์ นิลกาญจนกุล
 ๖๒. นายจตุพงษ์ สติวัฒน์วงศ์
 ๖๓. นายคมกริช บัวหอม
 ๖๔. นายประทีป วิชชาพิณ
 ๖๕. นายนิคม เทศสา
 ๖๖. นายณัฐธรงค์ ศรีตระกูล
 ๖๗. นายสุพร สิทธิกุล
- นักพัฒนาชุมชนชำนาญการ เทศบาลนครราชสีมา
 รองปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลแก้งสนามนาง
 นิติกร องค์การบริหารส่วนตำบลแก้งสนามนาง
 หัวหน้าส่วนการตลาดและพัฒนาธุรกิจ
 สำนักงานไปรษณีย์ เขต ๓
 หัวหน้าไปรษณีย์ไทย
 นักบริหารงานพาณิชย์ ๗ สำนักงานไปรษณีย์เขต ๓
 พนักงานสำนักงานไปรษณีย์ เขต ๓
 แทน ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการการจัดการการจราจร
 และขนส่งเมืองภูมิภาค มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
 หัวหน้าสาขาวิชา เทคโนโลยีมีเดีย
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา
 ผู้อำนวยการสถาบันบริการวิชาการ
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา
 รองผู้อำนวยการสถาบันบริการวิชาการ
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา
 กรรมการรองเลขาธิการ หอการค้าจังหวัด
 ผู้ช่วยเลขานุการ หอการค้ากลุ่มจังหวัด ฯ
 เจ้าหน้าที่สื่อสารองค์กร หอการค้าจังหวัดนครราชสีมา
 ผู้อำนวยการศูนย์การค้าเทอร์มินอล ๒๑ นครราชสีมา
 เจ้าหน้าที่อาวุโส - ส่วนงานการตลาด
 ศูนย์การค้าเทอร์มินอล ๒๑ โคราช
 ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการโปรโมชั่น เดอะมอลล์ นครราชสีมา
 ประธานเครือข่ายธุรกิจนครราชสีมา (BIZ CLUB KORAT)
 ผู้ช่วยเลขานุการ เครือข่ายธุรกิจนครราชสีมา (BIZ CLUB KORAT)
 นายทะเบียนเครือข่ายธุรกิจ นครราชสีมา (BIZ CLUB KORAT)
 ประธานชมรมธนาคาร จังหวัดนครราชสีมา
 ประธานชมรมพ่อค้าผู้ประกอบการ ฯ
 ประธานสมาคมการค้าปักธงชัย
 ที่ปรึกษาชมรมผู้ประกอบการอำเภอพิมาย
 รองประธานชมรมผู้ประกอบการค้า
 ประธานชมรมผู้ประกอบการค้าอำเภอชุมพวง
 รองประธานชมรมผู้ประกอบการค้าอำเภอชุมพวง

/๖๘. นายยุทธนา...

๖๘. นายยุทธนา เปอาินทร์
 ๖๙. นายกมล อัครเมธีกุล
 ๗๐. นายรุ่งเรือง เรืองธนารักษ์
 ๗๑. นายสุณาวีล ชานอก
 ๗๒. นายสิทธิพันธ์ สียงนอก
 ๗๓. นางณัชนันท์ สรรค์วิวัฒน์
 ๗๔. นายวิโรจน์ อรุณพันธุ์
 ๗๕. นายศรายุทธ จิตรโสภณ
 ๗๖. นายสินธุ์ แจวจเจริญ
 ๗๗. นายสมบัติ โลหณุต
 ๗๘. นางสาวไปรยา เชียงพุดชา
 ๗๙. นายมานพ สุวิธาเขตชู
 ๘๐. นายองอาจ เกษเมธีกุล
 ๘๑. นายสิทธิศักดิ์ จันทร์รวงทอง
 ๘๒. นายทวีชัย คมวีรณม
 ๘๓. นายธารินี สุทธิปริญญา
 ๘๔. นายสิทธิพันธ์ อุษณีย์วรัญญู
 ๘๕. นายวิฑูร มาทอง
 ๘๖. นายศิรพงษ์ อ้อศรีวงศ์
 ๘๗. นายสวัสดิ์ แจกเกาะ
 ๘๘. นายสมพงษ์ คลังเจริญพงษ์พา
 ๘๙. นางสาวสิริอร สุทธิปริญญาพันธ์
 ๙๐. นายสถาพงษ์ เสนาไชย
 ๙๑. นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย
 ๙๒. นางสาวอรุณี ชาญหัด
 ๙๓. นางสาวอิสริยา เคียงวิมลรัตน์
 ๙๔. นางสาวโชติรส มีอำนาจ
 ๙๕. นางสาวทองคำ รักวงษ์
 ๙๖. นางสาวณัฐวรรณ หลงศรี
- รองประธานชมรมผู้ประกอบการค้าอำเภอวังน้ำเขียว
 ประธานชมรมผู้ประกอบการอำเภอครบุรี
 ประธานชมรมผู้ประกอบการอำเภอสีดา
 ชมรมผู้ประกอบการค้า อำเภอประทาย
 ผู้ใหญ่บ้าน อำเภอเมืองยาง
 กรรมการผู้จัดการ
 ประธานชมรมผู้ประกอบการค้า อำเภอปากช่อง
 ฝ่ายจัดซื้อ บริษัทตงฮั่วบัวใหญ่ (๑๙๙๔)
 เลขานุการ ชมรมพ่อค้า อำเภอโชคชัย
 ประธานชมรมพ่อค้าเสิงสาง
 ชมรมพ่อค้าผู้ประกอบการอำเภอเมืองนครราชสีมา
 พ่อค้า
 ประธานวัฒนธรรมอำเภอห้วยแถลง
 ประธานชมรมนักธุรกิจสี่คิ้ว
 ประธานชมรมพ่อค้าหนองบุญมาก
 ประธานชมรมผู้ประกอบการค้า อำเภอด่านขุนทด
 ประธานชมรมผู้ประกอบการค้า อำเภอลำทะเมนชัย
 ประธานชมรมผู้ประกอบการค้า อำเภอโนนสูง
 นายกสมาคมประชาสงเคราะห์ อำเภอประทาย
 ร้านชานนท์อิเล็กทรอนิกส์
 ประธานชมรมผู้ประกอบการอำเภอสูงเนิน
 เลขานุการชมรมผู้ประกอบการค้าอำเภอด่านขุนทด
 ผู้สื่อข่าว เนชั่นกรุงเทพธุรกิจ
 ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ
 สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ
 นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
 สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ
 นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
 สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ
 นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ
 สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
 สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
 สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ

๙๗. นายธนวัฒน์ หยิบกระโทก	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ
๙๘. นางสาวสุทธิสา เสมอไว	นักศึกษาฝึกงาน
๙๙. นางสาวสุภิญญา อิมพิมพ์	นักศึกษาฝึกงาน
๑๐๐. นายศักรินทร์ บุณรักษ์	นักศึกษาฝึกงาน

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

นายวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ในฐานะหัวหน้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ประธานการประชุม ได้กล่าวเปิดประชุม ดังต่อไปนี้

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่อง ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธาน

วันนี้เป็นการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ ซึ่งเป็นการประชุมครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และจัดให้มีการสัมมนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของ กรอ. กลุ่มจังหวัดฯ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้ กรอ. กลุ่มจังหวัดฯ ได้ร่วมรับฟังบรรยายพิเศษจากผู้ทรงความรู้ด้านโลจิสติกส์ นอกเหนือจาก กรอ. กลุ่มจังหวัดแล้ว ยังได้เชิญท่านผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา และที่พิเศษไปกว่านี้ก็คือ ประธานชมรมพ่อค้าในอำเภอต่างๆ ของจังหวัดนครราชสีมา รวมทั้งนายอำเภอด้วย ซึ่งจะเป็นผู้ที่เข้ามามีส่วนร่วมช่วยกำหนดแนวทางการพัฒนาของจังหวัดนครราชสีมาเพิ่มจากเดิมที่มีอยู่ และมีความภาคภูมิใจอยู่ว่าภาคเอกชนระดับจังหวัด จะเข้าไปช่วยคิดและเสนอแนะต่อการพัฒนาอำเภอร่วมกัน โครงสร้าง กรอ. มีกรอ. จังหวัด กรอ. กลุ่มจังหวัด แต่ระดับอำเภอจะมีเพียงส่วนราชการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จึงจะสร้างให้มีทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน โดยดึงชมรมพ่อค้าของอำเภอ ต่อไปนี้ ภาคราชการ ภาคเอกชน ท่านก็จะมืองค์กรเครือข่ายระดับอำเภอ และขออนุญาตเชิญท่านมาร่วมกิจกรรมต่างๆ ของจังหวัดนครราชสีมาต่อไป

สำหรับ กรอ. กลุ่มจังหวัดฯ ที่เป็นการประชุมเพียงอย่างเดียว เพื่อให้ที่ประชุมได้เพิ่มพูนความรู้ใหม่ๆ เนื่องจากโลกในวันนี้เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ไทยแลนด์ ๔.๐ ถูกกล่าวถึงกันอย่างมากมาย แต่หากให้ไปนั่งอ่านตำราเองอาจจะช้า ถ้าเชิญวิทยากรที่มีความรู้ น่าจะสามารถสร้างคน สร้างความรู้ในสังคมได้มากขึ้น จึงเป็นที่มาของการบรรยายพิเศษ ในวันนี้

วิทยากรคือ ดร.ธนิต โสรัตน์ ซึ่งผมเป็นผู้เสนอชื่อให้ท่านมาบรรยาย เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ผมเป็นผู้อำนวยการสำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ทำหน้าที่ดูแลและจัดสรรงบประมาณต่างๆ เคยได้รับฟังบรรยายของ ดร.ธนิต หลังจากนั้นเมื่อมีโอกาสจึงได้เชิญท่านไปบรรยายในโอกาสต่างๆ ตอนที่ผมทำงานที่จังหวัดเพชรบูรณ์ก็เคยเชิญท่านมาบรรยายพิเศษ วันนี้ก็มีโอกาสอีกครั้งที่ได้เชิญ ดร.ธนิต โสรัตน์ มาให้ความรู้

/จังหวัดนครราชสีมา...

จังหวัดนครราชสีมา เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพ ที่จะเติบโต ในแง่ของกายภาพที่ได้รับโอกาสจากโครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ มอเตอร์เวย์ รวมทั้งสายการบินที่เปิดตัวมาแล้วหนึ่งเดือน นิวเจน แอร์เวย์ แล้วเราก็คาดหวังว่าโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาให้เกิดความเจริญ แต่จะเป็นโจทย์ให้กับคนในจังหวัดนครราชสีมา คนในกลุ่มจังหวัด นครชัยบุรินทร์ว่า เมื่อมีความเจริญทุกอย่างแล้ว เราจะทำอะไรหรือเชื่อมต่อกันอย่างไรในอนาคต จึงได้เชิญดร.ธนิต โสรัตน์ มาจุดประกายความคิดให้กับพวกเรากลุ่มจังหวัดนครชัยบุรินทร์ครับ

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่อง รับรองรายงานการประชุม กรอ. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐

ฝ่ายเลขานุการ

ฝ่ายเลขานุการ ฯ ได้จัดทำรายงานการประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐ รวม ๑๗ หน้า และได้ส่งให้คณะกรรมการฯ ตรวจสอบแล้ว หากมีคำหรือข้อความใด ที่เห็นว่าคลาดเคลื่อนหรือไม่ตรงกับข้อเท็จจริง และประสงค์ที่จะขอแก้ไข/ปรับปรุง ขอให้ที่ประชุมพิจารณา และแจ้งฝ่ายเลขานุการ ทราบเพื่อปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องต่อไป

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่อง เพื่อทราบ

ฝ่ายเลขานุการ

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีการจัดประชุม กรอ. กลุ่มจังหวัดฯ จำนวน ๒ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันอังคารที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีวาระที่สำคัญ ดังนี้

วาระเพื่อทราบ เป็นการสรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งมีโครงการที่ กรอ.กลุ่มจังหวัดได้เสนอไปยังกรอ.ส่วนกลาง เพื่อขอรับการสนับสนุน โดยมีจำนวน ๖ โครงการ ๑๐ กิจกรรม ซึ่ง กรอ.ส่วนกลางได้เสนอไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนงบประมาณต่อไป จำนวน ๘ กิจกรรม และจำนวน ๒ กิจกรรมได้รับงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานแล้ว

วาระเพื่อพิจารณา มติที่ประชุม กรอ. กลุ่มจังหวัดฯ ให้มีการประชุมผ่านระบบวิดีโอทัศน์ทางไกล (VDO Conference)

ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เนื่องจากในห้วงเวลาดังกล่าว นายกรัฐมนตรีมีนโยบายตรวจติดตามผลการดำเนินโครงการที่ใช้งบกลางในพื้นที่กลุ่มจังหวัดต่างๆ (क्रम.สัญจร) ซึ่งฝ่ายเลขานุการเสนอให้มีการเตรียมความพร้อม เช่น ผลการดำเนินโครงการของจังหวัดที่ใช้งบกลาง งบประมาณที่ได้รับสนับสนุนด้านการเกษตร ประเด็นภัยแล้ง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอโครงการที่ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุน โดยเน้นที่ข้อเสนอจากภาคเอกชนเป็นหลัก ซึ่งโครงการที่จะขอรับการสนับสนุนจะต้องผ่านความเห็นชอบของ กรอ. จังหวัดก่อน และจึงนำเสนอไปยังกลุ่มจังหวัด ฯ เพื่อที่จะได้นำเข้าเสนอนายกรัฐมนตรีต่อไปครับ

/มติที่ประชุม...

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่อง เพื่อพิจารณา

๔.๑ ขอเพิ่มสถานีจอดรถไฟความเร็วสูงที่อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ในโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง (Hi-Speed Train) ระยะที่ ๒ : นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย

ประธาน

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ กรุงเทพ-แก่งคอย(สระบุรี)-ปากช่อง-นครราชสีมา อยู่ระหว่างเริ่มก่อสร้าง มีความยาว ๒๕๓ กิโลเมตร มีสถานีรถไฟ ๖ สถานี ได้แก่ บางซื่อ - ดอนเมือง - อุดรธานี - สระบุรี - ปากช่อง - นครราชสีมา

สำหรับระยะที่ ๒ นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย จึงเห็นควรให้มีสถานีจอดที่อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งก็ได้ขอให้นำวาระดังกล่าวนี้เข้าที่ประชุม กรอ.จังหวัดชัยภูมิด้วย เพราะกำลังจะมีถนนสี่เลนจากบัวใหญ่ไปถึงจังหวัดชัยภูมิ ๖๐ กิโลเมตร ซึ่งหมายความว่าถ้ามีสถานีบัวใหญ่ ก็จะสามารถเชื่อมโยงการเดินทางจากชัยภูมิมายังสถานีรถไฟความเร็วสูงที่บัวใหญ่ได้ หากที่ประชุมเห็นชอบก็จะได้ขอเสนอหน่วยงานส่วนกลางต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบเพิ่มสถานีจอดรถไฟความเร็วสูงที่อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ในโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง (Hi-Speed Train) ระยะที่ ๒ : นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่อง อื่นๆ

บรรยายพิเศษ หัวข้อ “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑” โดย ดร.ธนิต โสรัตน์ ประธานกรรมการบริษัทในเครือวี-เซอร์ฟ กรุ๊ป และรองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

ดร.ธนิต โสรัตน์

เรียนท่านวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการนครราชสีมา ในฐานะหัวหน้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ หัวหน้าส่วนราชการ คณะกรรมการ กรอ. และผู้มีเกียรติทุกท่าน รู้สึกยินดีที่ได้มาบรรยาย จังหวัดนครราชสีมา ถ้าเป็นไปได้ก็อยากมาแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น ถ้าความคิดเห็นของผมแตกต่างจากท่าน หรือวิทยากรท่านอื่นๆ ก็ขอภัยกับมุมมองที่ต่างกัน มาในโอกาสนี้ด้วย เรื่องโลจิสติกส์ เรื่องรถไฟทางคู่ หรือรถไฟความเร็วสูง ผมมีโอกาสได้ไปบรรยายให้กับ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ๒๕๕๗ (สนช.) ในกรรมาธิการ โครงสร้างพื้นฐาน และในสมัยที่เป็นเลขานุการ คณะขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สภาปฏิรูปแห่งชาติ (สปช.) อยู่ในคณะของท่านสตีลย ลิมพวงพันธ์ ช่วงนั้นได้ดูแลเรื่องเศรษฐกิจการเกษตร เนื่องจากมองว่า

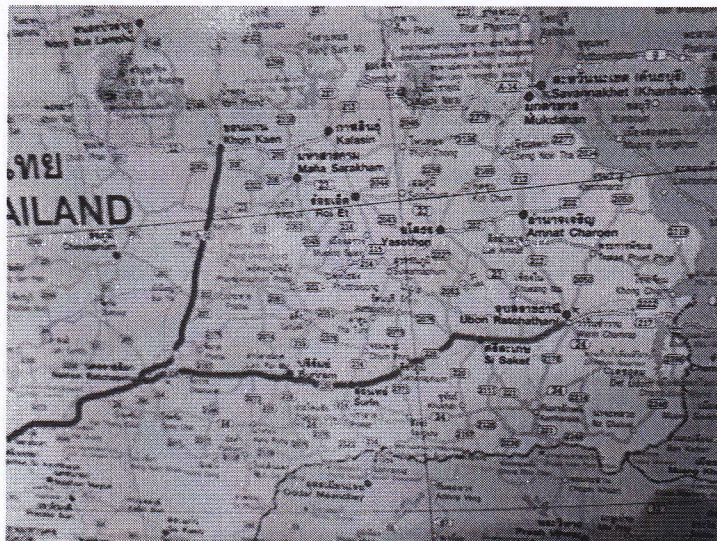
/ด้านโลจิสติกส์...

ด้านโลจิสติกส์ จะไม่มองไปแค่การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมอย่างเดียว เพราะคนส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตร โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำอย่างไรที่ผลผลิตทางการเกษตรนำไปแปรรูป ในเชิงอุตสาหกรรมเกษตร ได้จัดทำกาฬสินธุ์โมเดล จะทำอย่างไรจึงจะเป็น rice city ในลักษณะที่เป็นข้าวครบวงจรและเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรม

วันนี้ได้มาในจังหวัดที่เป็นเมืองเอกมาแต่โบราณ เมืองนี้ถือเป็นเมืองที่ปึกหมุดในสมัยรัชกาลที่ ๕ พอปึกหมุดโครงการรถไฟความเร็วสูง จังหวัดนครราชสีมาจึงกลายเป็นจังหวัดนำร่องให้ไทย

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ ในเชิงศักยภาพมีเนื้อที่ของกลุ่มจังหวัด ถึง ๑๐ % ของเนื้อที่ประเทศ ในแง่รายได้ประชากรต่อหัวเป็นอันดับ ๑ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สู้กับจังหวัดขอนแก่น

โครงสร้างพื้นฐานและการเข้าถึง



ภาพดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าบริเวณจังหวัดนครราชสีมา เป็น Logistic Hub ทางรถไฟ

ชุมทางรถไฟจิระซึ่งเป็นชุมทางรถไฟขนาดใหญ่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีเส้นทางรถไฟ ๒ เส้นทางหลักจะต้องมาผ่านที่ชุมทางรถไฟจิระ เส้นแรก ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย อีกเส้นคือ อุดรราชธานี บุรีรัมย์ สุรินทร์ ชุมทางจิระที่จะต่อไปที่แก่งคอย (สระบุรี) ในอนาคต จะกลายเป็นชุมทางใหญ่ที่จะแยกไปเชื่อมกับเส้นกรุงเทพหรือสายใต้ และจะไปเชื่อมกับมาบตะพุดและแหลมฉบัง อันเป็นระเบียงเศรษฐกิจ (EEC)

ถนนหลัก

ถนนสาย AH ๑๒ ที่เชื่อมไทย-ลาว เส้นทางมุกดาหารที่เราเรียกว่า East - West Economic Corridor ก็จะมาเชื่อมโยงมาที่จังหวัดนครราชสีมาเช่นเดียวกัน จังหวัดนครราชสีมาจึงเป็น Hub โดยทางกายภาพ และไม่มีใครที่จะสามารถแย่งตำแหน่งนี้ได้

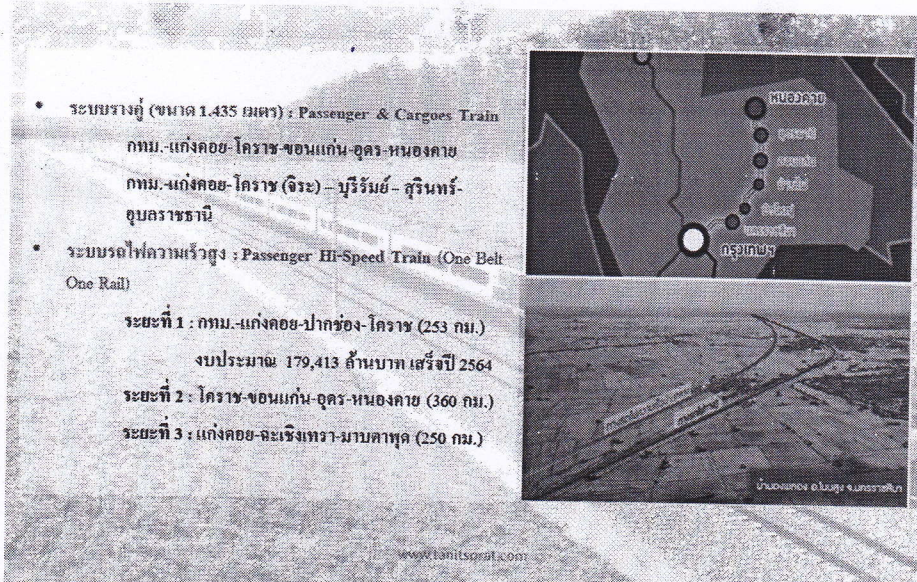
/ทางอากาศ...

ทางอากาศ

จังหวัดนครราชสีมา มีสายการบินที่เพิ่งเปิดกิจการได้ ๑ เดือน ถ้ามี Hi-Speed Train แล้ว ก็หวังว่าสายการบินยังสามารถแข่งขันได้อยู่ จังหวัดบุรีรัมย์ก็เช่นกัน

โครงสร้างพื้นฐานทางราง

แต่ในวันนี้ อยากจะขอแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับท่านเรื่องของทางราง ซึ่งการรถไฟต้องมองไปถึงอนาคตว่า รถไฟทางคู่จะมีศักยภาพอย่างมาก เพราะอย่างไรก็ต้องมีเส้นทางไปถึงหนองคายอย่างแน่นอน และอยู่ในแผนของรัฐบาลอยู่แล้ว และอีกนโยบายของรัฐบาลคือ Hi-Speed Train ระยะแรก เส้นทาง กรุงเทพฯ - แก่งคอย(สระบุรี)-ปากช่อง-นครราชสีมา ได้มีดำเนินการแล้ว ระยะที่ ๒ คือระยะที่เชื่อม นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย และเส้นทางที่สำคัญคือระยะที่ ๓ แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-มาบตาพุด ซึ่งผมได้กล่าวแล้วว่า มาบตาพุดเป็นสายสำคัญ เป็นสายที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจ EEC



• ระบบรางคู่ (ขนาด 1.435 เมตร) : Passenger & Cargoes Train
กทม.-แก่งคอย-โคราช-ขอนแก่น-อุดร-หนองคาย
กทม.-แก่งคอย-โคราช (จระ)-บุรีรัมย์-สุรินทร์-อุบลราชธานี

• ระบบรถไฟความเร็วสูง : Passenger Hi-Speed Train (One Belt One Rail)

ระยะที่ 1 : กทม.-แก่งคอย-ปากช่อง-โคราช (253 กม.)
งบประมาณ 179,413 ล้านบาท เสร็จปี 2564

ระยะที่ 2 : โคราช-ขอนแก่น-อุดร-หนองคาย (360 กม.)

ระยะที่ 3 : แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-มาบตาพุด (250 กม.)

www.railtsp.or.th

การขนส่งใหม่ๆที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็น รถไฟรางคู่ และ Hi-Speed Train ก็จะทำให้การขนส่งเดิม เช่น รถไฟฟรี เครื่องบิน รถทัวร์ รถประจำทางต่างๆ มีการแข่งขันที่สูงมากขึ้น เพราะต่างก็เป็นทางเลือกให้กับประชาชน หรือในภาคการขนส่งสินค้าเองก็เช่นกัน รถบรรทุกต้องแข่งกับรถไฟรางคู่ ถือเป็นความท้าทายใหม่ๆ ให้กับจังหวัดที่ไม่มีพวงรถไฟรางคู่ หรือ Hi-Speed Train ผ่าน จังหวัดรอบนอกเหล่านี้จะได้รับประโยชน์อย่างไร ฉะนั้น Local Train ยังมีความจำเป็น ซึ่งจะทำอย่างไรให้สามารถเชื่อมโยง Local Train กับ Hi-Speed Train ได้

/ช่วงที่กำลัง...

ช่วงที่กำลังเริ่มดำเนินการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว ถนนสายเศรษฐกิจ East - West Economic Corridor หรือด่านเชียงของ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน มีความตื่นตัวเป็นอย่างมาก แต่เมื่อโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้เสร็จแล้ว ปรากฏว่าทุกอย่างก็เหมือนเดิม ไม่มีการผลักดันหรือดำเนินการรองรับโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นโอกาสให้กับจังหวัดให้กับประเทศ คนที่ผลักดันมีเพียงรัฐบาล แต่ภาคเอกชนยังไม่เข้ามามีส่วนร่วม เหตุผลสำคัญคือที่ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมาได้ตั้งชมรมผู้ประกอบการค้า เพราะเราจะต้องมีคนเก็บผลประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐาน ตัวอย่างสะพานนะเขต สปป.ลาว ก่อนที่จะมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเกิดขึ้น ยังเป็นเมืองเล็กๆ ต่อมาเมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ก่อสร้างเสร็จแล้ว ทางฝั่ง สปป.ลาว ก็ขยายเมืองเพื่อรองรับเศรษฐกิจที่จะเติบโต เทียบกับจังหวัดมุกดาหารฝั่งตรงข้าม ก็ยังเหมือนเดิม เช่นเดียวกับที่เชียงของ ความเจริญไม่ได้อยู่ที่เชียงของ แต่กลับไปเจริญที่ด่านบ่อแก้ว ของ สปป.ลาว คำถามคือในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านได้ดำเนินการไปอย่างรวดเร็ว แต่ประเทศไทยยังอยู่ที่เดิม คือรัฐบาลเป็นผู้หว่านเมล็ดให้เกิดขึ้น เกิดผล แต่ผู้จะมาเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ก็คือภาคเอกชน จะดักดวงผลประโยชน์ที่รัฐมาลงทุนได้อย่างไร นั่นคือเหตุผลที่โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยไม่ได้ใช้ประโยชน์ให้เกิดมูลค่าเพิ่มในเรื่องเม็ดเงิน

กลับมาที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ จะต้องมิกูญแจแห่งความสำเร็จ โดยใช้การเชื่อมโยงทุกมิติ Connectivity Context...Key Achievement ขอนำเสนอ

เรื่องรถไฟ ท่านอย่ามองเพียงแค่จังหวัดในกลุ่มจังหวัดฯ แต่จังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ บุรีรัมย์ หรือ ขอนแก่น อุตรธานี แต่ต้องมองให้ทะลุไปถึงประโยชน์อันกว้าง รถไฟท่านต้องแยกออกเป็น ๒ ประเภท คือ รถไฟรางคู่ และ Hi-Speed Train

Hi-Speed Train คือ ขนส่งคน ด้วยความเร็วสูง ระยะ ๒๕๐ กิโลเมตร (ระยะที่ ๑) ทางท่านต่อว่ารัฐบาลว่า สปป.ลาว ลงทุนรถไฟได้ถูกกว่า ได้ระยะทาง ๔๐๐ กิโลเมตร โดยใช้งบประมาณมากกว่าประเทศไทยเพียงเล็กน้อย แต่เรียนให้ทราบว่าด้วยความเร็วของรถไฟความเร็วสูงของไทยนั้นสูงกว่า เพราะรถไฟของ สปป.ลาว เป็นรถไฟความเร็วปานกลาง ดังนั้น ท่านจะต้องแยกยุทธศาสตร์ของรถไฟความเร็วสูง กับรถไฟรางคู่ออกจากกัน ซึ่งรางคู่ชนทั้งคนและสินค้า และเราอย่ามองแค่จังหวัดในกลุ่มจังหวัดหรือจังหวัดที่เกี่ยวข้อง ขอนแก่น อุตรธานี อุบลราชธานี เท่านั้น แต่ต้องมองไปถึง แก่งคอย มาบะแก ฉะเชิงเทรา ระยอง เส้นทางนี้เชื่อมระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก จากนั้นไปรัฐบาลก็จะทุ่มเทไปทางเส้นทางนี้ ซึ่งคล้ายกับเป็น eastern seaboard เฟส ๒ กลุ่มจังหวัดจะถือว่าเป็นประตูของภูมิภาค สู้กับจังหวัดขอนแก่น จังหวัดสุรินทร์มีรายได้ต่อหัวต่ำกว่าจังหวัดนครราชสีมา หากว่าท่านสามารถเชื่อมการขนส่งให้ทะลุไปยังเส้นทางของ EEC ไปถึงท่าเรือมาบตาพุด แหลมฉบัง ซึ่งกำลังจะยกระดับ ถ้าภาคการขนส่งยังบรรทุกสินค้าด้วยรถ จะเสียเปรียบ รถไฟที่วิ่งขนส่งสินค้าของทั่วประเทศ ยังมีเพียงแค่ ๒ % เท่านั้น ถ้าอยู่ในภาคใต้ ภาคกลาง จะมีการขนส่งทางน้ำ ทางชายฝั่ง

การขนส่งทางรถมีถึงร้อยละ ๘๐ แต่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการขนส่งเน้นหนักไปที่ทางรถมากที่สุด ตลอดเส้นทางเต็มไปด้วยรถบรรทุก ถ้าท่านไปต่างประเทศ สังเกตว่าจะไม่ค่อยพบรถบรรทุก สินค้ามันจะไปอยู่ที่รถไฟ ถึงร้อยละ ๖๐ แต่ประเทศไทยยังมีเพียงร้อยละ ๒ เท่านั้น จึงเป็นที่มาของการลงทุนรถไฟรางคู่ของรัฐบาล เมื่อจังหวัดเรามีชุมทางรถไฟขนาดใหญ่ที่เชื่อมต่อเส้นทางหลายจังหวัดแล้ว การนำสินค้าไปส่งออกหรือเข้าส่วนกลางจะทำอย่างไรให้สินค้ามีที่พักเพื่อส่งต่อ ผมจึงขอเสนอ terminal ขึ้น จึงใช้คำว่า Inland Container Depot (ICD)

๑) Inland Container Depot (ICD) สมัยก่อนจะมีการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าที่จังหวัดขอนแก่น แต่ผมไม่เห็นด้วย เพราะศูนย์กระจายสินค้าเป็นเรื่องของเอกชน ซึ่งจะต้องรู้ว่าสินค้าตัวนี้เข้ามาทางไปและจะส่งต่อไปที่ใด เอกชนบริหารจัดการได้ดี แต่ศูนย์ที่เป็น Public ไม่เป็นแบบนั้น แต่เราต้องมีศูนย์แห่งหนึ่งที่ต้องรวบรวมตู้สินค้าในภาคอีสาน เรามีสินค้าที่เป็นสินค้าเศรษฐกิจจำนวนมาก เช่น มันสำปะหลัง ข้าวหอมมะลิ ที่จะต้องส่งออก ตรงนี้จะเป็นจุดให้เปลี่ยนโหมดการขนส่ง จากรถบรรทุกมาเป็นรถไฟรางคู่ ทำให้ราคาขนส่งถูกลง เมื่อรัฐบาลลงทุนโครงสร้างพื้นฐานนี้แล้ว และเป็นรถไฟที่ไม่เหมือนในอดีต ก็ให้รถไฟเปลี่ยนการขนส่ง แทนที่การใช้รถขนส่งเดิม รวบรวมสินค้ามาเป็นตู้สินค้า ใส่รถไฟแล้วขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังต่อไป ประเด็นคือทำไมไม่เป็นที่จังหวัดขอนแก่น เพราะจังหวัดขอนแก่นมีสินค้าน้อย การที่จะเอาตู้เปล่ามาใส่สินค้า บริษัทเรือจะต้องออกค่าใช้จ่ายให้ โดยที่เราต้องเจรจากับบริษัทเดินเรือ โดยศูนย์จะต้องบริหารโดยบริษัทเดินเรือ จุดที่จังหวัดขอนแก่นที่ไม่ประสบความสำเร็จเพราะไม่ได้เชื่อมโยงเส้นทางกับบริษัทเดินเรือ ทำให้มีการเสียค่าขนส่งตู้เปล่า จึงเป็นการเสียค่าใช้จ่ายหลายทาง ทางถนนโดยรถบรรทุกเสียน้อยกว่า ดังนั้น จึงต้องประสานความร่วมมือกับบริษัทเดินเรือ ผมอยากให้ท่านไปดูงานที่ลาดกระบัง เป็น ICD ใหญ่ ตอนที่เริ่มมีท่าเรือแหลมฉบัง จะมีค่าขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ รัฐบาลก็ให้การรถไฟจัดสรรที่ดินบริเวณลาดกระบังใกล้กับสุวรรณภูมิ เป็นที่ดินที่รวบรวมตู้คอนเทนเนอร์ แทนที่จะเอาตู้ไว้ที่แหลมฉบัง แต่นำไปเก็บไว้ที่นี้แทน แล้วเอกชนที่จะใช้ตู้ ก็ขนตู้ไปบรรจุสินค้าที่โรงงานตนเอง และนำตู้ไปที่ลาดกระบังแทนที่จะไปถึงแหลมฉบัง ส่วนค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์เป็นของบริษัทเดินเรือ ซึ่งตรงนี้เป็นจุดหักเหเมื่อตอนทำศูนย์กระจายสินค้าที่จังหวัดขอนแก่น ทำให้ศูนย์ที่จังหวัดขอนแก่นไม่ประสบความสำเร็จ ตอนที่เริ่มนำร่องศูนย์กระจายสินค้าที่ขอนแก่น ก็ให้บริษัทมิตรผลเริ่มนำร่อง เจอต้นทุนที่สูงกว่าขนโดยรถบรรทุก ดังนั้น การจะเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ EEC น่าจะมีศูนย์ ICD ตั้งที่จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งจังหวัดนครราชสีมาเป็น Logistic Hub เป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ นอกจากการส่งออกแล้ว การนำเข้าสินค้า ท่านไม่ต้องไปนำสินค้าไว้ที่แหลมฉบัง ให้มีพิธีการศุลกากรมาดำเนินการที่ศูนย์ ICD ที่จังหวัดนครราชสีมาทั้งหมด ตรงนี้สามารถผลักดันได้ เพราะจังหวัดนครราชสีมามีทั้งรถไฟรางคู่ และรถไฟความเร็วสูง ถ้าท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมาสนใจ ผมสามารถประสานงานพาไปดูศูนย์ ICD ที่ลาดกระบังได้ เรื่องของการเปลี่ยนโหมดการขนส่งจากรถบรรทุกมาเป็นรถไฟ เรื่องของศุลกากร ถ้าสามารถดำเนินการเรื่องนี้ได้ก็ทำให้จังหวัดนครราชสีมาเกิดเป็น Hub เป็นการใช้ประโยชน์ /จากโครงการ...

จากโครงการที่รัฐบาลลงทุน ไม่ให้สูญเปล่า จังหวัดรอบนอกก็สามารถใช้รถไฟของตนเอง มาเชื่อมได้

๒) **Economic Connectivity** กับ A.E.C. ประเทศมุ่งไปทาง A.E.C. เพราะ การลงทุนจะมุ่งไปทางนี้ เพราะมีอุตสาหกรรมใหม่ ๆ เพราะเป็น ๔.๐ อุตสาหกรรม แบบเดิมจะเริ่มหายไป เพราะความไม่แน่นอนของอัตราค่าจ้าง และแรงงานที่เริ่มหายาก จังหวัดนครราชสีมา มีศักยภาพพอ เพราะลักษณะทางกายภาพอย่างที่กล่าวไปแล้ว Hub เกิด แต่ยังเป็นแบบในอดีต ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับ ๔.๐ ที่กำลังจะมา จึงต้องมีศูนย์ ICD จะเป็นศูนย์ที่เชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล

๓) **One Belt One Rail Connectivity** หรือที่เราเรียกกันโดยทั่วไปคือ ทางรถไฟไทย - จีน (คุนหมิง-เวียงจันทน์-หนองคาย-นครราชสีมา-กรุงเทพ) เป็นการเชื่อมกันทางราง จึงอยากให้ท่านให้ความสำคัญด้วย เพราะไม่เกินสิบปีข้างหน้า จะต้องเกิดการเชื่อมทางรถไฟกันอย่างแน่นนอน ทางรถไฟในไทยจากจังหวัดหนองคายมาถึงกรุงเทพ ประมาณ ๖๔๗ กิโลเมตร และบรรจุอยู่ในยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งมีเป้าหมายจะยกระดับการค้าและบริการ

One Belt One Rail Connectivity เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ตอนใต้

ทางรถไฟความเร็วสูงของไทย เฟส ๑ ที่จังหวัดนครราชสีมา และทางรถไฟรางคู่ที่จะเชื่อมไปถึงจังหวัดหนองคาย ตั้งแต่ต้นที่ผมได้บอกว่า รถไฟสองประเภทนี้ต้องพิจารณาแยกกัน แม้เส้นทางจะขนานกันก็ตาม เพราะรถไฟความเร็วสูงขนแต่ผู้โดยสารอย่างเดียว แต่รางคู่ทั้งคนและขนส่งสินค้า ผมเคยไปนั่งรถไฟความเร็วสูงที่ประเทศมาเลเซีย เป็นรถไฟแบบเดียวกันกับไทย แต่ดำเนินการแล้วเสร็จก่อนไทยไปไม่นานมานี้ เป็นเส้นทางจากปาดังเบซาร์ - KL(กัวลาลัมเปอร์) มาเลเซีย จะเป็นโมเดลแบบเดียวกับไทย คือขนส่งแต่ผู้โดยสาร ไม่ขนส่งสินค้า

ในฝั่งของจีน เมื่อ ๑๕ ปี ก่อนได้เริ่มสร้าง Belt คือทางรถไฟจากท่าเรือชิงเต่า เชียงไฮ้ ผ่านฉงชิ่ง (มณฑลเสฉวน) จีนเจียง และข้ามไปประเทศตุรกี ต่อไปที่ประเทศอิหร่านและยุโรป ซึ่งเริ่มที่ประเทศอิตาลี โปรตุเกส สเปน ฝรั่งเศส จนถึงมหานครลอนดอน เส้นทางรถไฟสายนี้เพิ่งเปิดตัวไปเมื่อกลางปี ๒๐๑๗ แต่จีนสร้างถึงแค่ประเทศอิหร่านเท่านั้น เพราะเส้นทางรถไฟที่เหลือนั้นมีอยู่เดิมแล้ว ในยุโรปเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกันหมด เรียกเส้นทางรถไฟที่จีนเชื่อมตอนนี้ว่า Upper Ring หรือวงแหวนรอบบน โดยจีนหวังว่าจะได้การขนส่งน้ำมันผ่านทางนี้จากอิหร่าน นอกเหนือจากทางเรือ ประการที่สองคือจะขนส่งสินค้าไปทางตุรกีแล้วข้ามช่องแคบฟอสฟอรัสสู่แอฟริกา และไปสู่อุโรป ถือเป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้า ต่อมาจีนคิดจะสร้าง Lower Ring คือตอนใต้ เดิมจะสร้างทางรถไฟจากกวางสี ซึ่งอยู่เหนือฮานอย ประเทศเวียดนาม แต่กวางสีมีรถไฟและถนนที่เชื่อมไปถึงท่าเรือชิงเต่า เชียงไฮ้ เนื่องจากเชียงไฮ้ถือเป็น Port ใหญ่ เพราะปากกึ่งที่เป็นเมืองหลวงไม่ติดทะเล จึงคิดที่จะไปเชื่อมที่ประเทศเวียดนามแทน จากฮานอยข้ามมา สปป.ลาว บนเส้นทาง R๙ (East-West Economic Corridor) ผ่านมาทางมุกดาหาร

จุดนี้จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็น Hub เพราะสามารถเชื่อมโยงกับประเทศ พม่า มาเลเซีย สิงคโปร์ได้ จึงเป็นนโยบายที่สำคัญของจีนในการรุกทางตอนใต้ ภายหลังจากประเทศ เวียดนามไม่ร่วมด้วย จีนจึงร่วมลงทุนกับประเทศลาว โดยมีการลงนามความร่วมมือ ใน ภาพทาง สปบ.ลาว คือนายบุนยัง วอละจิต และผู้นำจีน และเข้าใจว่าก่อสร้างทางรถไฟไป ๓๐ % แล้ว โดยสร้างจากคูนหมิง บ่อเต็น หลวงน้ำทา อุดมไซ หลวงพระบาง ว่างเวียง เวียงจันทน์ จีนลงทุนให้ ๗๐% รัฐบาลลาวกู้ ๓๐% แต่ลาวให้ตั้งบริษัทลูกกว่า ๒๐๐ บริษัท ในการเข้าไปมีส่วนร่วมบริหาร และได้ประโยชน์จากโครงการนี้ มีการตั้งบริษัท ปูนซีเมนต์แห่งชาติ เป็นของจีน - ลาว และต้องแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน และมี กำหนดการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งการก่อสร้างนี้มีการวางแผนมานานแล้ว แต่จะ มาชะลอเมื่อตอนที่ประเทศไทยเจอวิกฤต การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลและเศรษฐกิจชะงัก จีน กำหนดนโยบายใหม่ต่อการลงทุนในไทย จึงมีการชะลอไปด้วย แต่สิ่งที่จะกล่าวให้ทราบคือ เส้นทางนี้ของจีน - ลาว ต้องเกิดอย่างแน่นอน และของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่รถไฟ รางคู่ และรถไฟความเร็วสูงมีกำหนดการแล้วเสร็จ เหลือเพียงไม่กี่กิโลเมตรที่จะไปเชื่อม กับจีน ซึ่งรอยต่ออันคือรถไฟความเร็วสูง เฟส ๒ ดังนั้นยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดฯ จะต้องมองให้เห็นว่า ถ้าเส้นทางดังกล่าวเชื่อมกัน จะต้องคิดให้เห็นว่าผลประโยชน์ที่จะ เกิดจะต้องสร้างจากตรงไหน ถ้าไม่คิดเอง ก็จะมีชาติอื่นมาคิดแทนเรา นั่นคือจีน อย่างที่ กล่าว จีน เวียดนาม ลาว มีการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ โดยลาวมีจีนมาช่วยเก็บเกี่ยว เช่น สนามกีฬาเอเชียเกมส์ หรือโครงการรถไฟ จีนส่งแรงงานประมาณ ๕๐,๐๐๐ คน มา ดำเนินการ และมีการสัมปทานที่ดินของลาวไป ๕๐๐ ตารางเมตร ซึ่งการสัมปทานที่ดิน ข้างรางรถไฟของไทย ไทยเองก็ไม่เสี่ยงที่จะให้จีนสัมปทาน จีนกล่าวว่าจะมีคนประมาณ ๓.๙๒ ล้านคน ใน ๒ ปีแรก ที่จะโดยสารรถไฟความเร็วปานกลางของลาวนี้ และจะเพิ่ม ปริมาณเป็น ๒ - ๔ เท่า เจ้าของโรงงานเองก็ไม่ได้เน้นความเร็ว ต้องการแค่ให้สินค้าขนส่ง ทันเวลา และประชาชนก็ขอเพียงค่าโดยสารราคาประหยัดหรือรถไฟฟรี แต่การเชื่อมโยง อื่นๆ จะต้องพิจารณาให้ได้ว่าจะเชื่อมอย่างไร จะทำอย่างไรให้คนเปลี่ยนการเดินทางมา เป็นรถไฟ และการโรงแรม การท่องเที่ยวจะรองรับอย่างไร และอะไรที่จะเป็น National Advantage ช่วงที่มีโอกาสเป็นรองประธานสภาอุตสาหกรรมได้ร่วมหารือกับทางรัฐบาล จีน จีนมีนโยบาย One Belt One Rail นโยบายดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นเรื่องเพื่อฝันแต่อย่างใด ไม่ได้เป็นเพียงทฤษฎี แต่จีนสามารถทำได้สำเร็จ และคาดว่าจะได้รับผลประโยชน์มหาศาล ระเบียงเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ทางตอนใต้ เชื่อมไทยได้ก็สามารถจะเชื่อไปยังชาติอื่นๆ ใน อาเซียน นอกจากนี้ยังมีประเด็นที่หารือกันคือ Ocean Belt โลจิสติกส์ทางมหาสมุทร โดย มองการลงทุนที่คลองจั่น ประเทศไทย ถึงกับมีการจัดทำยุทธศาสตร์ ไทย - จีน และ สมาคมส่งเสริมคลองไทย เมื่อกลางปี ค.ศ. ๒๐๑๗ ได้มีการจัดประชุมนานาชาติ เชิญผู้นำ ทั้งคลองสุเอซ คลองปานามา นักวิชาการจีน รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงมากมายในไทย จะ ผลักดันให้เป็นมติคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับคอขวดกระ ซึ่งจีนมองว่าการเดินเรือในขณะนี้ จะต้องอ้อมช่องแคบมะละกา ประเทศมาเลเซีย ผ่านประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีประเทศเป็น พันธมิตรของสหรัฐอเมริกา แต่ประเทศไทยซึ่งผูกสัมพันธ์มิตรกับจีนอยู่ หากมีคอขวดกระ

/จีนสามารถ...

จีนสามารถลัดผ่านทางนี้ได้ ที่ดินบริเวณดังกล่าวของไทยจะกลายเป็น Gate Way แต่รัฐบาลไทยโดยนายกรัฐมนตรีไม่ตกลงด้วย ที่จะให้มีการขุดคอคอดกระ ก็ต้องระมัดระวังในการตัดสินใจ ฉะนั้น โครงการสร้างพื้นฐานของประเทศไทยที่กำลังจะเกิดก็ต้องทำให้เชื่อมกับโครงการของจีน

ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดต้องมองทะลุมิติแห่งอนาคต Logistics & Economic

๔.๐

ผมได้กล่าวไปตอนต้นแล้วว่า ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดฯ จะต้องมองให้ทะลุไปถึงอนาคต และประเทศไทยมีนโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ ผมได้เขียนหนังสือก้าวผ่านไทยแลนด์ ๔.๐ ได้ฝากไปให้ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ส่วนท่านใดที่สนใจก็สามารถหาซื้อได้ที่ศูนย์หนังสือจุฬา

จากนี้ไปธุรกิจจะไม่เป็นไปตามฟอร์มเดิม ยกตัวอย่างธุรกิจ

- E-Commerce นี่แค่ธรรมดาๆ ในอีกปีสองปีข้างหน้า เราทราบกันดีว่า เซ็นทรัล เดอะมอลล์ ซีพี ร่วมมือกับจีนหมด ขนาดยักษ์ใหญ่ได้ลงมาทำธุรกิจด้านนี้แล้ว หรือแบรนด์ขายตรงต่างๆ ก็มาทำ E-Commerce ฉะนั้น จะไม่มีช่องว่างให้กับมือสมัครเล่นประเภทลาออกจากงานแล้วมาจับธุรกิจนี้ เพราะ E-Commerce ทำให้เข้าถึงตัวสินค้าได้เร็ว สามารถส่งสินค้าให้ไปรับ ณ บริเวณที่เป็นจุดบริการ เช่น ซีโอของต่างจังหวัด แต่ให้สินค้ามาส่ง ณ ๗ - eleven สาขาใกล้บ้านหรือที่ทำงานได้ และต้นทุนถูก

- ศูนย์กระจายสินค้า แจ็ค หม่า ได้มาลงทุนทำศูนย์กระจายสินค้าของจีนที่จังหวัดระยอง หรือบริษัทเคอร์รี่ มาทำจัดส่งสินค้า หรือตอนนี้บริษัทปูนซีเมนต์ไทยก็มาจับธุรกิจนี้ด้วยเช่นกัน

- E-bliding ของรัฐบาล อันเป็นมาตรฐาน

- เรื่อง A.I. ปัญญาประดิษฐ์ที่ซัดๆ คือธนาคาร ปีที่แล้ว พ.ศ. ๒๕๖๐ ปิดสาขาไปแล้ว ๒๕๐ แห่ง ปีนี้จะมีไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ สาขา แสดงให้เห็นว่าปัญญาประดิษฐ์ได้เข้ามาแทนที่แรงงานคน หรือที่เห็นได้ชัดคือเคาน์เตอร์ของสายการบิน ต่างประเทศ ไม่มีพนักงานอยู่เลย แต่ของไทยยังมีพนักงานแนะนำในการใช้เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์เหล่านี้

เวลาที่ท่านวางยุทธศาสตร์ ท่านต้องนำผู้รู้มาช่วยวางยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ของท่านจะต้องเชื่อมโยงกับอาเซียน และนโยบายของจีน โดยใช้ประโยชน์จากโครงการของรัฐบาล คือให้สินค้ามาหยุดที่นี่ จึงควรจะมีศูนย์ Container Depot หากท่านไม่มีศูนย์ตรงนี้ก็ไม่สามารถเชื่อมโยงการค้าการเศรษฐกิจต่างประเทศ และต้องคิดบริบท ๔.๐ จะต้องคิดให้ออกจากกรอบเดิม รถไฟความเร็วสูงจะต้องหาข้อมูลให้ได้ว่า ใครเป็นผู้โดยสารบ้าง กลุ่มเป้าหมายเป็นใคร มาจากที่ไหน และจะไปที่ไหน ต้องมีการศึกษา ในกลุ่มจังหวัดฯ จะต้องคิดแผนงานแล้วว่าจะดึงให้คนเหล่านี้มาที่กลุ่มจังหวัดฯ อย่างไร

การเปิดโมเดลพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ New Economic Area Modal

- เรื่องผังเมือง ผังเมืองของเราเป็นผังเมืองที่ตามโลกไม่ทัน โลกเปลี่ยนแปลงเร็วมาก ฉะนั้น คุยกันให้ตกลงผลึกว่าเมืองใหม่จะต้องมีรูปแบบอย่างไร และการเชื่อมโยง

ระหว่างกลุ่มจังหวัดจะต้องเป็นอย่างไร สำหรับเรื่องรางคู่ ที่เป็นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร จะให้มีมูลค่าเพิ่มอย่างไร และจะทำให้รายได้ต่อหัวของประชากรในกลุ่มจังหวัดฯ เพิ่มขึ้นอย่างไร นครราชสีมาถึงครองแชมป์ แต่เป็นแค่ระดับภาค เพราะจากนี้ไปเราจะต้องก้าวไปสู่สากล ถ้าจะทำยุทธศาสตร์จากนี้ไป จะต้องไม่หยุดเพียงเท่านี้ ดังนั้น ต้องคิดออกจากกรอบเดิม จากที่ผลศึกษายุทธศาสตร์ของท่าน ยังเป็นโมเดลแบบไทยแลนด์ ๒.๕ มี ๓.๐ น้อยมาก แต่ ๔.๐ ไม่เห็นเลย คือยังไม่เห็นอะไรที่จะทะลุมิติ ผมไม่ใช่นักวิชาการ แต่เป็นนักธุรกิจที่คลุกคลีกับของจริง และอยู่ในองค์กรของภาคเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรม ถ้าเราไม่ปรับ เราจะสูญพันธุ์ เราจะต้องเปลี่ยนแปลง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และเกษตรกร การเกษตรจะต้องกลายเป็น Big Farm (แปลงใหญ่) Smart Farm ต้องใช้เครื่องจักรเข้ามาดำเนินการ

- การแยกแยะตำแหน่ง (Zoning) และการวางผังเมืองใหม่ (New City Plan Design) ในการวางผังเมือง จังหวัดนครราชสีมาเติบโตมากขึ้น ที่กรุงเทพฯ พอร์ตไฟฟ้าผ่านจุดไหน คอนโดมิเนียมก่อสร้างขึ้นใหม่มากมาย ทำให้การจราจรติดขัดไปหมด ผมเห็นแล้วว่าอำเภอปากช่อง ยังมีความเป็นธรรมชาติอยู่มาก จากการทำลายเป็น hub ซึ่งมีรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาจอดที่นี่ จะต้องวางผังเมืองและดึงดูดขยาย เช่น การเกษตรจะวางเป็นเกษตร GMP หรือจะวางเป็นการท่องเที่ยวเชิงเกษตร แทนที่จะเดินเที่ยวห้างสรรพสินค้า ให้คนคิดว่าจะนั่งรถไฟไปเที่ยวอำเภอปากช่อง ฉะนั้นเราต้องใช้โอกาสที่รถไฟฟ้าความเร็วสูงให้เป็นประโยชน์ อย่างพหุยาไม่ได้รับโอกาสนี้เลย รถไฟข้ามไปที่จังหวัดระยองเลย ขอฝากท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ไม่เช่นนั้น สิ่งก่อสร้างอื่นๆที่เอกชนพากันสร้างอาจจะไปบดบังทัศนียภาพ ธรรมชาติต่างๆ ได้

- การใช้โมเดลการพัฒนาเมืองต้นแบบ เมืองที่อยากจะเห็นภายใต้โครงการของรัฐบาลที่เข้ามาดำเนินการ โมเดลเมืองของญี่ปุ่นนี้สามารถเป็นตัวอย่างได้ โตเกียว โอซาก้า ที่รถไฟของเขาผ่าน แต่เมืองยังคงรูปแบบและวัฒนธรรมดั้งเดิมไว้ได้ เขามีวิธีอย่างไรที่วางผังเมืองได้ ซึ่งต่างกับประเทศเกาหลี ซึ่งเกาหลีเน้นวัดถมมากไป

การเข้าถึงโอกาสของคนและธุรกิจในพื้นที่

- Wealth Opportunity อีกจุดหนึ่งที่ต้องการจะแลกเปลี่ยนคือ ประชากรในพื้นที่ จะได้ประโยชน์อะไร นักธุรกิจท้องถิ่นจะได้ประโยชน์อย่างไร อย่างอำเภอแม่สอด พอได้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ คนในพื้นที่หายหมด ธุรกิจที่เข้ามาลงทุนเป็นธุรกิจจากที่อื่น แม้แต่ผมก็เข้าไปลงทุน คำถามก็คือ ถ้าเราวางแต่ภาพใหญ่ ก็จะมีแต่นักลงทุนใหญ่ๆ เข้ามา แต่ถ้าเราวางเชื่อมโยงกับคนในท้องถิ่น เราต้องคิดถึงผลที่จะได้รับกลับมาเป็นความมั่งคั่ง ดังนั้น คนในท้องถิ่นจะต้องตั้งรับให้ดี จังหวัดเชียงใหม่หรือหาดใหญ่ ก็เป็นกรณีศึกษาอย่างหนึ่ง ที่นักธุรกิจรายใหญ่จากที่อื่นเข้ามาลงทุน ต่างชาติก็เข้ามา จะทำอย่างไรให้คนในท้องถิ่นได้รับประโยชน์ ที่ท่านมีชมรมผู้ประกอบการในพื้นที่ ก็ให้พวกเขาร่วมมือกัน และพัฒนาธุรกิจร่วมกัน จะเป็นในรูปแบบสหกรณ์ก็ได้ หรือวิสาหกิจชุมชน แล้วจะไปเชื่อมโยงกับการขนส่งหรือส่วนกลางอย่างไรให้ขยายตัว

- *Periphery Overlapped* การเข้าถึงผลประโยชน์ของจังหวัดที่อยู่รอบนอก จังหวัดนครราชสีมา เรื่องคนขายชอบ เรื่องการ overlapped (คาบเกี่ยว) ก็จะมีจังหวัดหลัก จังหวัดรอง และพวกที่อยู่นอกเส้นทาง เราจะให้เขามาใช้ประโยชน์อย่างไร อย่างบุรีรัมย์ ที่มีสนามกีฬามาตรฐานระดับสากล แต่รายได้ต่อหัวยังน้อยและยังเป็นจังหวัดยากจนของประเทศไทย เรามี ๗๗ จังหวัด บุรีรัมย์อยู่ที่ ๖๔ สุรินทร์และชัยภูมิ ก็ยังมีรายได้ต่อหัวน้อยเช่นกัน ยังไม่ได้เข้าไปอยู่ระดับปานกลาง จังหวัดนครราชสีมาเป็นเมืองใหญ่ก็อยู่ในระดับปานกลาง ควรจะจัดเวทีเล็กๆ เพื่อหารือร่วมกัน

- *City link* ระดับของเราอยู่ที่ไหน เราต้องเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับโลจิสติกส์ให้ได้ เช่น ระยอง ขอนแก่น หนองคาย อุดรธานี ที่อยู่บนเส้นทางของโครงการรถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง ท่านต้องดูว่าเราจะเชื่อมกับเขาอย่างไร จะต้องไม่ไปแข่งกับเขา ถ้าจะมาทำ ICD แข่งกันก็ไม่ได้ เพราะขอนแก่นไม่ได้เป็นชุมทางทางราง ส่วนการขนส่งทางเครื่องบินน้อยมาก ถนนเป็นเรื่องของ SMEs จังหวัดหนองคายจะเป็นตัวเชื่อมในอนาคตกับจีน ปลายทางของรถไฟของระยอง ระยองมีรายได้ต่อหัวเกือบล้าน มากกว่ากรุงเทพ อยู่เป็นอันดับ ๑ เทียบกับสุรินทร์ ๕๖,๑๕๙ ล้านบาท ต่างกันมาก ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ที่มีรายได้ต่อหัวมากเพราะอะไรที่ทำให้รายได้ต่อหัวของเขาสูง นั่นคือ เขาสามารถเชื่อมโลจิสติกส์กับ Global ได้ เขาสามารถเปลี่ยนมูลค่าได้ อุตสาหกรรมจึงไปลงทุนใกล้กับโลจิสติกส์ หลายคนไปมองแค่รถบรรทุกอย่างเดียว ซึ่งไม่ใช่ ท่านต้องดูจังหวัดที่เติบโตมากๆ เป็นตัวอย่าง อำเภอปากช่อง เป็นโอกาสที่จะได้การค้าขายจากส่วนกลางมาผ่านที่นี่

การวางกรอบพัฒนาเมืองใหม่ (New City Concept Design)

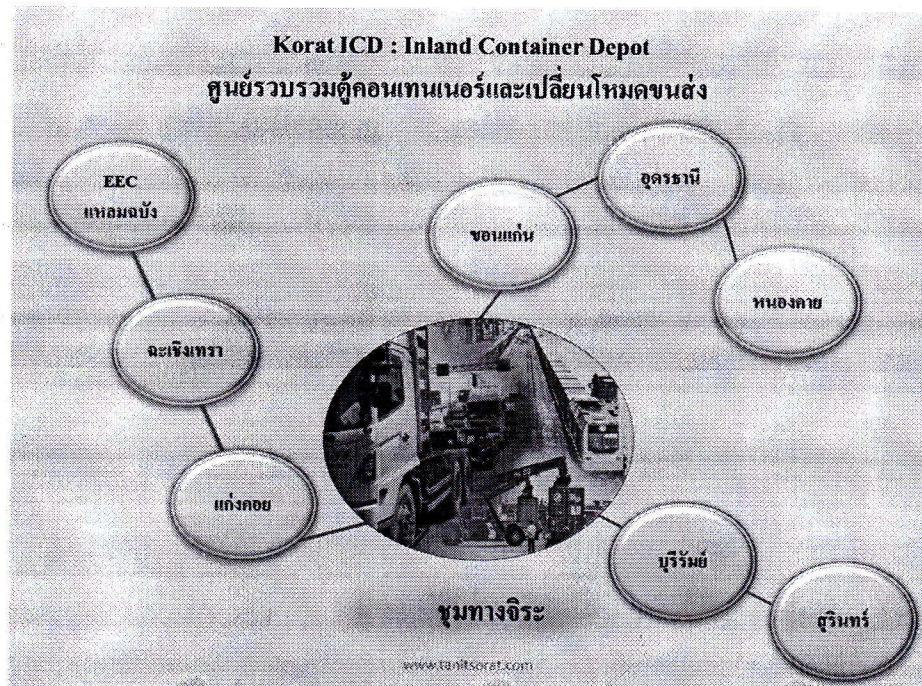
๑. ในเรื่องผังเมืองผมจะไม่แตะมาก เราอย่ามัวแค่นี้ใจเรื่องของโครงการรถไฟแล้วก็ไม่ทำอะไร ในที่สุดแล้วก็เป็นเพียงทางผ่าน

๒. Utilize แยกกรอบการพัฒนา รถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูง ประโยชน์ต่างกัน

๓. เรื่องของการ Action Plan จะต้องมีการตั้งคณะทำงาน กำหนดทิศทางเศรษฐกิจ หรือท่านมีชมรมผู้ประกอบการให้กลุ่มนี้เป็นคณะทำงานก็ได้ บางทีใช้นักธุรกิจข้าราชการ และนักวิชาการเป็นตัวช่วยเสริม ให้ระดมความคิดเพื่อให้ได้ยุทธศาสตร์ที่สามารถขับเคลื่อนได้จริง

๔. อยากให้มีการผลักดันระเบียบเศรษฐกิจพิเศษของอีสาน โดยใช้จังหวัดนครราชสีมาซึ่งเป็นจังหวัดที่เป็น HUB เป็นจุดเชื่อมโยงไปยังจังหวัดอื่นๆ มีจุดแลกเปลี่ยนสินค้า จุดเปลี่ยนโหมดการขนส่ง นำไปสู่การขอให้เขตส่งออก เป็น Free Zone แบบเบ็ดเสร็จโดยไม่ต้องไปถึงแหลมฉบัง ผู้ประกอบการจากภาคอีสานก็สามารถมาผ่านพิธีการศุลกากรที่นี่ โดยไม่ต้องไปถึงแหลมฉบัง และอุตสาหกรรมก็จะตามมา แต่สิทธิประโยชน์จะต้องชัดเจนด้วย ก็จะต้องคิดโจทย์มาตรการทางภาษี เรื่องนี้ไม่ใช่เล่นๆ อย่างเช่น ตอนที่คิดโมเดล Rice City จังหวัดกาฬสินธุ์ ทำอย่างไรจะให้กลายเป็นเมืองที่ทำเรื่องข้าวอย่างเบ็ดเสร็จ ทั้งโรงสี โรงแปรรูป เครื่องจักรการเกษตร เรื่องผ่านไปถึงนายกรัฐมนตรีแล้ว ผ่านทาง สนช. หลังจากนั้นก็เป็นเรื่องที่เอกชนจะต้องขับเคลื่อนต่อ แต่เอกชนไม่ได้ขับเคลื่อน

/รูปภาพ...



แนวคิดเดิมผมตั้งใจวางศูนย์ ICD ไว้ที่ชุมทงจระ แต่ชุมทงจระนั้นแคบไป อาจจะต้องไปสร้งที่อื่น โดยให้จุดนี้จะต้องเชื่อมกับสยที่ไปถึงแหลมฉบัง และสยนี้จะ ไปถึงแก่งคอง รลไฟเส้นอีสานเหนือ ขอนแก่น อุดรธระนั หนองคย และอีสานใต้ ทง บรืรัมย์ สุรินทร์ อุดรธระนั ถ้ามีศูนย์ ICD ที่นครราชสีม รวบรวมสินค้าของภาคอีสาน ก็จะเป็นเขต Logistic Park ซึ่งจะเชื่อมกับแหลมฉบัง เป็นการสร้ง HUB ต่อมาจะ กลายเป็นเมืองอุตสาหกรรม เช่นเดียวกับลาดกระบัง ตอนนีท่นต้องรับทำ เพราะจังหวัด ฉะเชิงเทรามีความสนใจและบรรจุในแผนยุทธศาสตร์ ถ้าฉะเชิงเทรทำ แล้วนครราชสีม ต้องใช้รถบรรทุกขนสินค้าไปถึงฉะเชิงเทร แล้วฉะเชิงเทรก็ส่งต่อไปยังแหลมฉบัง ซึ่ง ระยะทงไม่ไกลมก ไม่ค้ม หากต้องใช้รถไฟขนส่งสินค้าต้องระยะทงประมาณ ๓๐๐ กิโลเมตรขึ้นไป จังหวัดนครราชสีมจึงมีความเหมาะสมมกกว่จังหวัดฉะเชิงเทร หาก ท่นสนใจลองไปศึกษาที่จังหวัดฉะเชิงเทรทำไว้ และที่เห็นผ่านๆต่า ก็มีจังหวัดนครนย กซึ่งก็ไม่เหมาะสม ไม่ใช่ชุมทง หรือจังหวัดขอนแก่น ก็ไม่เหมาะสม แม้ว่าจะเป็นชุมทง ทงถนน แต่ไม่ใช่ชุมทงทงรย ต้องเป็นชุมทงรลไฟ คือ นครราชสีม ส่วนใหญ่ก็จะนึก แคนนครราชสีม - กรุงเทพ แต่เรสสามารถเชื่อมแก่งคอง และแก่งคองไปถึงแหลมฉบัง ซึ่ง รัฐบาลจะสร้ง รลไฟรยคู่ของเส้นนี้ด้วย สยที่ไปถึงแหลมฉบังสามารถเชื่อมกับ EEC

ศูนย์ ICD เป็นการรวบรวม HUB ของท่น ที่เป็น Regional hub หรือ Provincial hub เป็น hub ระหว่างจังหวัด ยกระดับขึ้นเป็น Global hub หากท่นไปถึง แหลมฉบังก็จะเป็นทงรย สินค้าของภาคอีสานไม่ใช่น้อย มีทั้ง ข้าว แป้ง(มันสำปะหลัง) อ้อย อนาคตก็มียงพรย ผมเองก็ไปตั้งบริษัทที่จังหวัดอุดรธระนั และมุกตพหระ ซึ่ง มุกตพหระกำลังจะทำให้เป็นเมืองยงพรย จีนเป็นผู้ซื้อยงพรยครั้งหนึ่งของโลก นำเขจ จากประเทศไทย ๔๗% และครั้งหนึ่งของการส่งออกยงพรยก็คือไทย จีนเป็นผู้คุมรยค

/ถ้าเร...

ถ้าเราสามารถเชื่อมทางรถไฟกับจีนได้ สินค้าก็จะขนส่งทางนี้ จีนก็สามารถนำยางพาราไปแปรรูปที่โรงงานในคุนหมิง จากคุนหมิงที่อยู่ตรงกลางจีน ก็สามารถไปทางตะวันออกกลาง (เส้นทาง One Belt ตอนบน) ยางพาราจึงมองว่าเป็นจุดแข็ง แต่ฐานการผลิตยางพาราที่จีนอยู่ที่ชิงเต่า เชียงไฮ้ ซึ่งการขนส่งจากเชียงไฮ้ไปคุนหมิงก็สิ้นเปลือง ไทยจึงมีโอกาสนำให้จีนใช้เป็นทางเลือก

ในกลุ่มจังหวัดฯ GPP มาจากภาคอุตสาหกรรมกว่า ๒๐% ผมจึงนำข้อมูลจำนวนโรงงานของจังหวัดนครราชสีมาให้ท่านศึกษาดู ข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - พ.ศ. ๒๕๕๙ (ก.พ.) ที่มาคือกรมโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดนครราชสีมาเป็นเมืองที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมาก เขตอุตสาหกรรมสุรนารี นคร ในช่วง ๔ ปี ที่ผ่านมา ข้อมูลข่าวสาร เอกชนเข้าถึงยากมาก และแต่ละหน่วยงานก็มีข้อมูลที่ต่างกัน ดูจำนวนโรงงานปีล่าสุดที่ได้คือปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวน ๒,๖๒๓ โรง เทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๕๖ มี ๒,๖๑๕ โรงงาน เพิ่มขึ้นเพียง ๘ โรงงานเท่านั้น เงินลงทุนเพิ่มเล็กน้อย ในขณะที่จำนวนแรงงานลดลง ทำให้วิเคราะห์ได้ว่า ช่วง ๒ - ๓ ปี เศรษฐกิจไม่ดี สะท้อนภาพอุตสาหกรรมทั้งประเทศ อุตสาหกรรมชะลอตัว ประการที่ ๒ ภาษาทางเศรษฐศาสตร์บอกว่า กฎของการลดน้อยถอยลง (law of diminishing return) ชัดความสามารถในการแข่งขันของจังหวัดลดน้อยถอยลง มันบอกนัยยะได้ว่าอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นมา เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่ใช้แรงงาน หรือใช้ Automatic มากขึ้น บอกให้รู้ว่า เรากำลังกินบุญเก่าอยู่ สมัยท่านเปรมติณสูลานนท์ ก็สร้างไว้เยอะ แหลมฉมังที่ก่อสร้างขึ้นสมัยสงครามเย็น กลายมาเป็นท่าเรือระดับโลก ขณะนั้น เวียดนาม กัมพูชา ก็ไม่มี เราจึงเป็นเพียงหนึ่งเดียว สินค้าปีหนึ่งประมาณ ๗ ล้านตู้ ก็ผ่านแหลมฉมัง ราคาตู้คอนเทนเนอร์จากไทยไปสหรัฐฯ ประมาณ ๑,๐๐๐ เหรียญ ถ้าท่านไปขนส่งที่ทำเรือสีหนุวิลล์ กัมพูชา ประมาณ ๑,๕๐๐ เหรียญของไทยถูกมีผู้ใช้บริการมาก สินค้าส่งมาที่ไทย และนำสินค้าจากไทยกลับออกไป มาเต็มลำและกลับไปเต็มลำเช่นกัน การถ่วงเฉลี่ยค่าขนส่งต่อชิ้นจึงถูก ทำเรือเป็นเรื่องใหญ่ ค่าขนส่งจึงเป็นต้นทุนด้วย ถ้าสินค้ามีราคาถูกแต่ค่าขนส่งแพงก็ทำให้สินค้าชนิดนั้นไม่ถูกทำเรืออย่างที่สองคือท่าเรือมาบตะพุด และนิคมมาบตะพุด ทำให้เราถลันน้ำมันได้ แล้วนำมาทำเสื้อผ้าใยโพลีเอสเตอร์ และเม็ดพลาสติก ซึ่งเป็นต้นน้ำของอุตสาหกรรมทั้งหมด เราจึงเป็นเมืองส่งออกพลาสติก พอเรามีท่าเรือน้ำลึกมาบตะพุด เรือขนาดใหญ่ที่ขนส่งเหล็กมา เราก็เป็นเมืองส่งออกของโลก นำเหล็กไปผลิตรถ ถ้าเหล็กถูก ต้นทุนรถถูก รถมีล้อ ล้อทำจากยาง และเราเป็นเมืองผลิตยางพารา จึงกลายเป็นฐานการผลิต ปัจจุบันนี้เวียดนามโตแล้ว กำลังจะสร้างท่าเรือโฮจิมินห์ พม่ากำลังฟื้น กัมพูชาส่งออกเสื้อผ้าแข่งประเทศไทยแล้วเมื่อ ๓ ปีที่แล้ว แต่อย่าไปอิจฉา เพราะคนไทยไปลงทุนที่กัมพูชาหมด เวียดนามส่งออกปลากระป๋องแข่งไทย แต่คนลงทุนคือคนไทยที่ย้ายฐานการผลิต ต้นทุนถูกกว่า ส่งกลับเข้ามาขายในไทยเพราะภาษีศูนย์เปอร์เซ็นต์ ท่านกินบุญเก่าไม่ได้ ฐานการผลิตจะเริ่มย้าย ห้าปีข้างหน้าจะมีการเปลี่ยนแปลงแน่นอน ท่านจะต้องไปหารือกันเอง เศรษฐกิจทอดยาก็เป็นปัจจัยหนึ่ง แต่ต้องมาดูปัจจัยอื่นๆ ด้วย เช่น พื้นที่เริ่มแข่งขันไม่ได้หรือไม่ อุตสาหกรรมเก่าๆ เริ่มหาย EEC ที่เข้ามาตั้งแล้ว เราจะเริ่มได้ไหม รัฐบาลช่วยแล้ว

/เราต้องการ...

เราต้องการจะดึงอุตสาหกรรมใหม่ๆ เข้ามา นักลงทุนจะตั้งโรงงานอุตสาหกรรมคำถามคือ เขาจะตั้งที่ไหนถึงจะดีกว่า และสองภาษา นโยบายภาษาเป็นสิ่งสำคัญ จังหวัดที่อยู่ในกลุ่ม จังหวัดการเพิ่มของโรงงานน้อยมาก หรือไม่ได้เพิ่มเลย



การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงครอบคลุมทุกมิติของเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ ๔.๐ ขอให้ภาคเอกชนเป็นตัวหลักให้เกิดการขับเคลื่อน เกิดความเชื่อมโยง EEC ใช้โอกาสจากโครงการของรัฐบาลให้เกิดประโยชน์ ทั้งหมดหากพูดไม่ถูกใจหรือเหตุต่างจากท่านก็ขออภัยมา ณ ที่นี้ เพราะอยากให้เกิดการแลกเปลี่ยนกัน ขอขอบคุณครับ

ฝ่ายเลขานุการฯ
นายวัชร กลินทะ

ขอเชิญท่านที่มีคำถามหรือต้องการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพิ่มเติมร่วมอภิปรายได้ในนามของสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวฯ และในนามสหกรณ์ผู้ให้บริการส่งสินค้าภาคอีสาน จำกัด ซึ่งเป็นองค์กรภาคเอกชนที่แทบไม่มีใครรู้จัก สหกรณ์นี้เป็นเครือข่ายของผู้ขนส่งสินค้า เรื่องเกี่ยวกับการขนส่งทางรางคู่ ผู้บริหารตั้งใจว่าเราจะร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ขนส่งสินค้า จากโรงงานอุตสาหกรรม เราจะเป็นผู้รับสินค้านำมาส่งขึ้นตู้ของรถไฟ ด้วยความที่เราเป็นหน่วยงานเล็ก ๆ จึงยังไม่กล้าพอที่จะเข้าไปเสนอโดยตรงกับการรถไฟ เราจึงได้ไปปรึกษากับมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง เพื่อเขียนโครงการไปเสนอกับการรถไฟ ตรงกับที่ท่านได้บรรยาย จึงขอคำแนะนำจากท่านว่าเราจะเสนอต่อการรถไฟอย่างไรดีจึงจะสำเร็จ และขอเพิ่มเติมที่ท่านบอกว่าขอนแก่นมีโมเดลที่จะเชื่อมกับการรถไฟ เมื่อเดือนที่แล้วเราไป Road Show เพื่อที่จะไปหาลูกค้าของสหกรณ์กับสมาคมขนส่ง ทราบมาว่าทางจังหวัดขอนแก่นเริ่มดำเนินการแล้ว เขาได้ไปทำข้อตกลงกับการรถไฟที่ขอนแก่นแล้ว จึงขอเรียนปรึกษา

/ดร.ธนิต...

ดร.ธนิต โสรัตน์

ท่านมีทรัพยากรอยู่พอสมควรแล้ว และท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมาที่มี Power การเข้าพบการรถไฟ ผมคิดว่า ต้องดูว่าเขาจะสนใจมากน้อยแค่ไหน และเรื่องที่ท่านกล่าวเป็นเรื่อง business interest เป็นเรื่องผลประโยชน์ ประเด็นคือ การที่นำสินค้าเข้าไป คนจ่ายค่าขนส่งคือเอกชน ไม่ใช่การรถไฟ มันเป็นเรื่อง consumer to consumer การรถไฟไม่ได้ทำเรื่องนี้ การรถไฟเขามีหน่วยที่รับเรื่องธุรกิจด้วย แต่เรื่องของรถบรรทุกเราไม่ต้องการนายหน้าเราสามารถตรงไปที่ผู้ประกอบการธุรกิจได้เลย คำถามคือการไปพบรถไฟ เพื่อให้เข้าช่วยจัดหาคนมาใช้บริการ แต่ความเป็นจริงคือเอกชนจะเป็นคนจัดหามากกว่า ยกเว้นรถไฟเขาทำธุรกิจเข้ามาแข่งด้วย แต่ส่วนตัวคิดว่า การรถไฟหากทำธุรกิจนี้ก็ไม่ค่อยสำเร็จ ซึ่งผมมองว่า ถ้าผมเป็นเจ้าของโรงงาน หากผมจะใช้รถไฟขนส่งด้วย ผมจะจ้างรถบรรทุกของผมเองขนไปที่รถไฟ

นายวัชร กลินทะ

เรียนให้ทราบ อย่างที่ได้กล่าวว่าหน่วยงานของเราเป็นรูปแบบสหกรณ์ ซึ่งมีคือผู้ประกอบการขนส่ง สมาชิกมีเป็น ๑๐๐ ราย ทุกคนจะเข้าไปหาการรถไฟหลายๆ คนก็ได้ จึงต้องเข้าไปพบในรูปแบบของสมาคม หรือสหกรณ์ ผมก็ขอเรียนปรึกษา รวมทั้งขอปรึกษาท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมาด้วย อย่างที่ท่าน ดร.ธนิตกล่าวว่า ต่อไปเมื่อมีรถไฟรางคู่ ผู้ประกอบการก็สนใจที่จะส่งสินค้าไปทางรางมากกว่าทางรถบรรทุก ต้นทุนการขนส่งไปทางรถไฟจะถูกกว่าทางบก เราจึงต้องหาวิธีช่วยกิจการตนเอง

ประธาน

ผมขอรับเรื่องดังกล่าว เป็นโจทย์ การประชุมพรุ่งนี้ รัฐมนตรีอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมจะเข้าร่วมประชุมด้วย ซึ่งผมจะได้พบท่านด้วย แต่ผมต้องขอให้ไปเป็นโจทย์ท่านตามที่ ดร.ธนิตได้บอกไป คือเรื่องโรงงานจะเข้าบริการรถบรรทุกของเราหรือไม่ ก็ต้องเป็นโจทย์ให้ทางสหกรณ์ไปแก้ไข ซึ่งผมคิดว่าสหกรณ์ต้องไปศึกษา ซึ่งการใช้การขนส่งบนรถไฟ สินค้าที่จะไปถึงรถไฟ ใครจะไปส่งก็ได้ อย่างไรก็ตาม ผมจะรับไปหารือ และจะไปหารายละเอียดตรงนี้ให้

นายสิทธิศักดิ์ จันทรวงทอง ผมมีข้อเสนอ ๒ เรื่องด้วยกัน

๑) การขนส่งทางรถไฟ ที่ผ่านมามีไม่ค่อยสะดวก ต้องมาดูพื้นที่เราว่ามีรถขนส่งอะไรบ้าง เรามีศูนย์ขนถ่ายที่ ตำบลกุดจิก แต่ไม่แน่ใจว่าศูนย์ตรงกุดจิกจะเป็น ICD ใหม่ ถ้าเป็น ICD ก็จะเป็นการรวบรวมสินค้าประเภทที่เราส่งออกมาที่กุดจิกแล้วไปที่แหลมฉบัง แต่การขนส่งมี ๒ ประเภท ประเภทแรกคือคือขนส่งที่บรรจุส่งออก อีกประเภทคือบรรจุและขายในประเทศ ซึ่งประเทศไทยก็มีขนาดใหญ่สามารถใช้การรถไฟขนส่งได้เช่นกัน พื้นที่ของเราเคยคำนวณเรื่องการขนส่งมันสำปะหลังไปให้โรงงานที่หาดใหญ่ ทางรถยนต์ด้วยความที่เป็นทางไกล ราคาค่าบรรทุกจะค่อนข้างสูง พอหลังจากที่เราเช็คไปที่รถไฟ การขนส่งไม่ค่อยสะดวก เพราะต้องมาบรรจุกระสอบ แล้วส่งไปที่หาดใหญ่ แล้วหาดใหญ่ต้องมีรถไปรับอีกที เมื่อเทียบค่าบรรทุกจากการขนส่งไปที่กรุงเทพ ลงเรือเล็กแล้วไปถึงท่าเรือสงขลา อันนี้จะถูกที่สุด ฉะนั้นการขนส่งนี้ การรถไฟก็จะเป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งนี้

การขนส่งสินค้าเกษตร มักจะบรรจุแบบเทเบอร์ (pouch = การบรรจุภัณฑ์ขึ้นรูปเป็นถุง) จะเป็นการขนส่งที่ถูกที่สุด เพราะถ้าบรรจุภัณฑ์ทั่วไป จะต้องเสียค่าเสียบรรจุ

/เพิ่มขึ้น...

เพิ่มขึ้น ๑๐ - ๑๕ สตางค์ การขนส่งสินค้าเราจะขนส่งไปที่เพชรบุรี นครปฐม มีค่าบรรทุก อยู่ที่ ๓๕ สตางค์ ถ้าเราเพิ่มการบรรจุกระสอบก็จะทำให้มีต้นทุนเพิ่มขึ้น ถ้าขนส่งทางรถไฟ ต้องมีค่าบรรจุ และค่า ขนถ่ายระหว่างรถยนต์ไปรถไฟและรถไฟไปหารถยนต์ ไปยังโรงงานที่จะรับสินค้าจะอย่างไร ให้เราใส่สินค้าเทเบอร์ ลงตู้คอนเทนเนอร์ ยกตู้คอนเทนเนอร์ไปใส่รถไฟ แล้วก็มีการยกใส่เข้าโรงงาน อันนี้น่าจะเป็นวิธีที่ถูกต้องที่สุดสำหรับพืชเกษตร อันนี้ยังไม่เกิด แต่นี้เป็นโจทย์ของเรา สำหรับการขนส่งสินค้าเกษตร มีโรงงานอยู่ทั่วประเทศที่ต้องการวัตถุดิบ จำพวกข้าวโพด มันสำปะหลัง ที่จะสามารถส่งไปถึงลำพูน หาดใหญ่ หรือไปไกลถึงมาเลเซีย แต่รถไฟก็ยังไม่ใช่ทางเลือก ขอฝากเป็นโจทย์ไว้

๒) รถไฟความเร็วสูงที่วิ่งผ่านจากกรุงเทพ ดอนเมือง มาถึงนครราชสีมา ผมเคยเสนอหลายครั้งแต่ว่าถูกมองข้าม นครราชสีมาเป็นสถานีรับรอง จุดที่นครราชสีมา แต่ที่อำเภอสีคิ้วไม่มี ซึ่งสีคิ้วเป็น HUB ทางรถยนต์ ถ้าเรามองรัศมี ๑๕๐ กิโลเมตร ถนน ๒๔ วิ่งไปปักธงชัย โชคชัย บุรีรัมย์ สุรินทร์ สิ้นที่สุดคือมาทางอำเภอสีคิ้ว มาทางถนน ๒๐๑ ด้านขุนทด จัตุรัส ชัยภูมิ แก้งคร้อ ก็มาจบที่สีคิ้ว ทำไมจึงไม่มี HUB ซึ่งได้รับการชี้แจงว่าด้วยความเร็วของรถไฟ ถ้าไม่ถึง ๕๐ กิโลเมตร รถไฟจะทำความเร็วไม่ได้ ในความคิดของผม ประเทศญี่ปุ่นจากโตเกียวไปยังโอซาก้า เขาก็จะมีสถานีเล็กๆ ไม่จำเป็นว่ารถไฟทุกขบวนต้องจอดทุกสถานี บางขบวนจอดทุกสถานี บางขบวนจอดเพียงสถานีหลัก น่าจะมีความเป็นไปได้ ฉะนั้นในรัศมีของสีคิ้ว คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า ๑๐% ที่จะนั่งรถมาลงที่สถานีนี้ แล้วต่อด้วยรถไฟแล้วเข้ากรุงเทพ แล้วกลับจากกรุงเทพ หรือจะเป็นสถานีที่ผู้โดยสารจากรถที่วิ่งสาย ๒๐๑ หรือสาย ๒๔ ก็สามารถไปได้เลย ที่สีคิ้วมีที่ดินของกรมราชทัณฑ์ ๖ แสนไร่ ซึ่งใช้ปลูกมันสำปะหลัง ข้าวโพด ทำไมเราไม่ใช้โอกาสจากที่มอเตอร์เวย์ผ่าน รถไฟความเร็วสูงก็ผ่าน ถ้าเรามีสถานี ๖ แสนไร่ตรงนี้ เป็นของรัฐ เพิ่มมูลค่าอีก เป็น ๑ ล้าน เราสามารถวางเป็นผังเมือง เป็นเมืองมหาวิทยาลัยของรัฐ และสามารถพัฒนาขึ้นได้ สถานีสีคิ้วไม่มี มีเพียงรถวิ่งผ่าน

ดร.ธนิต โสรัตน์

เราต้องเข้าใจบริบทของรถไฟความเร็วสูงกับรถไฟรางคู่ สองอย่างไม่เหมือนกัน ท่านบอกว่า อยากจะให้รถไฟความเร็วสูงจอดที่สีคิ้ว แต่พอท่านมาพูดเรื่อง ๖ แสนไร่ เป็นเรื่องของสินค้าแล้ว ซึ่งรถไฟความเร็วสูงเมื่อเขาวางความเร็วไว้ที่ ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง นั้นหมายความว่าเขาไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะขนส่งสินค้า แล้วรับไม่ได้ด้วย เพราะตู้เต็มไปด้วยผู้โดยสาร จะมีเพียงวางกระเป๋าเดินทางเท่านั้น ที่กล่าวแต่ต้น เราต้องทราบอย่างชัดเจนว่ารถไฟแต่ละประเภทกลุ่มเป้าหมายคือใคร คืออะไร ถ้ารถไฟรางคู่ คนทั้งคน และของซึ่งน่าจะจอดอยู่แล้ว ที่ท่านกังวลว่าการขนส่งทางรางจะมาแย่งชิงกันกับทางบก แต่ทางรางเป็นการขนส่งจาก Place to Place จะต้องมีการบรรทุกขอย Point to Point ซึ่งจะต้องมีศูนย์ ICD ที่มาเปลี่ยนโหมดการขนส่ง เพราะต้องมีเครื่องมือที่เอาของลงจากรถมาเรียงลงตู้คอนเทนเนอร์ ICD หรือที่เรียกกันว่าท่าเรือบก ต้องมีอุปกรณ์ เหมือนกับท่าเรือ เพียงแต่เป็นทางรถไฟ ถ้าท่านไม่มีตรงนี้ หรือไม่มีบริษัทเดินเรือ ศูนย์ตรงนี้ก็ไม่เกิดถึงไม่มีศูนย์ ICD ท่านก็ยังสามารถขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกเช่นเดิม ที่เรามองรถไฟความเร็วสูงกับรถไฟธรรมดา ต้องมองแยกจากกัน ส่วนที่เราเคยนั่งรถไฟฟรี หรือราคาประหยัด

/แต่มาเจอ...

แต่มาเจอรถไฟความเร็วสูง ซึ่งตัวจะต้องมีราคาสูงแน่นอน ก็จะเป็นทางเลือก หลังจากนั้นก็จะกลับไปใช้แบบเก่า ส่วนเรื่องเบาร์ รถไฟก็ทำอยู่แล้วเพียงแต่เป็นตู้คอนเทนเนอร์พิเศษ เช่น บริษัทมิตรผล เขาโหลดของไปเต็มตู้ แล้วยกทั้งตู้ไป เดียวนี้การเบาร์มีตู้ขนาด ๒๐ ตัน ขนน้ำยางทางใต้ส่งไปมาเลเซีย เมื่อส่งเสร็จก็ตู้ขนย้ายออกให้กับโรงงานเสร็จก็ล้างตู้และส่งกลับมาบรรจุใหม่ได้ ซึ่งมีการออกแบบตู้เหมือนตู้คอนเทนเนอร์เลย อย่างไรก็ตามเมืองไทยไม่มีทางเลือก เบาร์ในวันหนึ่งก็ต้องหมดไป อย่างแรกคือ pollution (มลพิษ) และโหมดการขนส่งคือใช้คอนเทนเนอร์หมด

นายวัชร กลินทะ

อันนี้ไม่เป็นคำถาม แต่ขอเสนอว่า พอมีรถไฟความเร็วสูง มันจะเกิดกับรถไฟทางคู่ ด้วย จะเกิดผู้โดยสาร ๒ ประเภท ประเภทแรก รถไฟความเร็วสูง ถ้าคนระดับปานกลาง - ล่าง แรกๆ อาจจะทดลองนั่งดู แต่ต่อไปคงลดระดับลงมาเป็นรถไฟรางคู่ราคาธรรมดา แต่ผมเชื่อว่า แม้แต่ตัวผมเอง ผมจะไม่ใช้รถไฟความเร็วสูง แต่ใช้รถไฟรางคู่รถไฟธรรมดาเดิมที่ช้าเพราะเดิมมีรางเดียว ช้าตอนที่สับสน แต่พอสับสนได้ก็วิ่งได้เร็ว แม้แต่ทางบกยังจำกัดความเร็ว ความจริงเราก็ไม่จำเป็นต้องเร็วมากก็ได้ ส่วนรถไฟความเร็วสูงจะมีก็ไป เพราะทำให้ประเทศไทยเจริญ เพียงแต่จะเรียนให้ทราบตามมโนภาพของผมคือจะต้องเกิดผู้โดยสาร ๒ ประเภท รถไฟความเร็วสูงน่าจะเป็นพวกนักธุรกิจหรือนักท่องเที่ยวที่ต้องการความเร็วในการเดินทาง ที่ต้องแยกให้เห็น

เพราะจุดคุ้มทุนของรถไฟความเร็วสูง ด้วยราคาตัว จำนวนผู้โดยสาร ระยะเวลา เท่านั้นเท่านี้ จึงจะคุ้มทุนกับงบประมาณที่ดำเนินการ แต่ถ้าอย่างที่ผมว่าถ้าไม่ได้ตามเป้าว่าต้องมีคนจำนวนเท่านั้นไปขึ้นจึงจะคุ้มทุน มีหลายคนวิจารณ์ว่า อาจจะไม่คุ้มมูลค่าทางเศรษฐกิจเนื่องจากระยะสั้นไป แต่ถ้าเมื่อไหร่ที่โครงการเสร็จครบ ๓ เฟส จนถึงหนองคาย ผมเชื่อว่าราคาตัวจะต้องลดลงมาแน่ และที่คาดว่าจะได้จุดคุ้มทุนก็น่าจะเร็วขึ้น

ฝ่ายเลขานุการ

ขอขอบคุณดร. ธนิต โสรรัตน์ ที่ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับศูนย์ Container Depot (ICD) และแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนา การวางผังเมือง การเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ ภายใต้โครงการด้านโลจิสติกส์ของรัฐบาล รวมทั้งขอบคุณผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่านที่ได้มาแลกเปลี่ยนเรียนรู้กัน

มติที่ประชุม

ทราบ

เลิกประชุม

เวลา ๑๘.๐๐ น.

(ลงชื่อ)

ฉิสรวิภา

ผู้จัดบันทึก

(ลงชื่อ)



ผู้ตรวจรายงาน ฯ

(นางสาวอิสริยา เคียงวิมลรัตน์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

(นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ฯ