



ทีดีอาร์ไอชี้จุดบอดรฟ.ไทย-จีน ลัดชั้นตอนอนุมัติ-ศึกษาไม่ครบ จืตอบ5ข้อก่อนลุยไฮสปีดเทรน

‘ทีดีอาร์ไอ’ชี้ปัญหาไฮสปีดเทรนใช้ ม.44 แก้ได้ไม่หมด เหตุพลาดตั้งแต่ต้น ลัดชั้นตอน อนุมัติโครงการทั้งที่รายละเอียดไม่ครบ เตือนรับมืออุปสรรคเพิ่มอีก เส้นทางทับซ้อนรถไฟไทย-ญี่ปุ่น ช่วงกรุงเทพฯ-อยุธยา เน้นต้องเคลียร์ให้จบ ยางพาราตั้งต่อเนื่อง ลิปดาห์เดียววูบ 10 บาทต่อกิโล (อ่านต่อหน้า 8)

ต่อจากหน้า 1

รฟ.ไทย-จีน

บิกตุ่อกปัญหาหมั่นคงพลังงาน

เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน ที่ทำเนียบรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดินเชิงยุทธศาสตร์ (มีนิ คาบิเนต) พิจารณาปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของกระทรวงพลังงาน เกี่ยวกับความมั่นคงด้านพลังงาน รวมถึงปัญหาแหล่งปิโตรเลียมในพื้นที่ปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (สปก.) กรณีศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2560 ให้เพิกถอนระเบียบคณะกรรมการปฏิรูปที่ดิน เพื่อเกษตรกรรม เรื่องการให้ความยินยอมในการนำทรัพยากรธรรมชาติในเขตปฏิรูปที่ดินไปใช้ประโยชน์ นอกเหนือพื้นที่ทำการเกษตร ทำให้บริษัท ชูตเจาะน้ำมัน 7 รายต้องหยุดสำรวจและผลิตปิโตรเลียม

วิษณุชี้ญ่‘วิศวกร-สถาปนิก’คุย

ส่วนกรณี หัวหน้าคสช.ออกคำสั่งตามมาตรา 44 ออกข้อยกเว้นต่างๆ เพื่อเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทำให้มีข้อทักท้วงจากหลายฝ่ายและผู้ประกอบการวิชาชีพวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี

รัฐมนตรี ให้สัมภาษณ์ที่ทำเนียบรัฐบาล ว่า วันนี้ได้เชิญสภาวิศวกรและสภาสถาปนิกเข้าหารือ หากมีข้อกังวลใดๆ จะได้พูดคุยทำความเข้าใจ สำหรับข้อเสนอของวิศวกรไทยเรื่องการถ่ายทอดความรู้ โดยเรียกร้องให้สามารถเข้าร่วมดำเนินการกับวิศวกรจีนได้ด้วยนั้น เป็นข้อเสนอที่ดีและสามารถทำได้ ทั้งนี้ คำสั่ง ม.44 ที่ออกมาเป็นเพียงกรอบนโยบาย แต่รายละเอียดสัญญาจะมีการร่างหลังจากนี้ ข้อกังวลต่างๆ คนร่างสัญญาได้รับทราบแล้ว ขณะนี้กำลังดูว่าสัญญาดังกล่าวต้องเข้าสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือไม่ หากต้องเข้าก็ยินดีไม่มีปัญหา

วสท.ไม่ติดใจม.44ขอจีนสอนเทคโนโลยี

ที่ทำเนียบรัฐบาล นายธนศ วีระศิริ นายกวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) พร้อมด้วยนายภมล ตระกนบุตร นายกสภาวิศวกร เปิดเผยภายหลังการเข้าพบนายวิษณุ ว่า ในวสท.ไม่มีปัญหาในการออกคำสั่งมาตรา 44 ยกเว้นวิศวกรจีนไม่ต้องสอบใบอนุญาตในการเข้ามาทำงานในโครงการนี้ แต่ขอให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับวิศวกรรมสถาน มหาวิทยาลัยของรัฐ และสมาคมวิชาชีพที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นทางการ และให้วิศวกรไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการก่อสร้างร้อยละ 30 รวมถึงใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไทย ส่วนการขึ้นทะเบียนวิศวกรจีนเป็นหน้าที่ของสมาคมวิศวกร

ชงข้อเสนอสภาวิศวกรเข้าครม.

นายธนศกล่าวว่า รถไฟฟ้าเป็นสิ่งที่ดี แต่

ไกลมากก็ไม่คุ้มทุน พอด้านมากก็หว่ากลุ่มวิศวกรขัดผลประโยชน์ ขอยืนยันว่า วสท.มองการณ์ไกลกว่านั้น หากวิศวกรจีนกลับไปใครจะเป็นผู้ซ่อมแซม จะต้องเชิญวิศวกรจีนกลับมาซ่อมแซมให้หรือไม่ ทางวิศวกรไทยก็อยากทำเป็นบ้าง ซึ่งนายวิษณุเห็นด้วยกับแนวคิดนี้ และจะเสนอ พล.อ.ประยุทธ์ในวันที่ 20 มิถุนายน โดย วสท.จะเป็นองค์กรกลางในการรวบรวมข้อมูลมานำเสนอกำหนดข้อเสนอของสมาคมวิชาชีพในสัญญาการก่อสร้าง

นายเอนก ศิริพานิชกร กรรมการและประธานสาขาวิศวกรรมโยธา กล่าวว่า ที่ผ่านมากาเหาลีได้เคยใช้วิธีการถ่ายโอนเทคโนโลยีใช้เวลากว่า 6 ปี กว่าถ่ายถอดเทคโนโลยีได้

นายอมร พิมาณมาศ เลขาธิการสภาวิศวกร กล่าวด้วยว่า เบื้องต้นหลักสูตร จะแบ่งออกเป็น 2 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเทคนิค และหลักสูตรเกี่ยวกับกฎหมาย ความปลอดภัยและจริยธรรมของไทยก่อน อย่างไรก็ตาม ต้องการให้จีนเห็นความสำคัญและเคารพกฎหมายของวิศวกรรมไทย และให้สำคัญกับการถ่ายโอนเทคโนโลยีอย่างจริงจัง ทั้งนี้ จะต้องหารือร่วมกับจีนอีกครั้งหนึ่งในวันที่ 21 มิถุนายนนี้

รฟ.ไทย-จีนเข้าครม.ลิปดาห์หน้า

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้สัมภาษณ์ที่กระทรวงคมนาคม ว่า ได้รับแจ้งจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือบอร์ด สชช. ว่าจะจัดประชุมนัดพิเศษเพื่อเร่งพิจารณาโครงการรถไฟไทย-จีนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบภายในลิปดาห์หน้า นายอาคมกล่าวว่า เมื่อ ครม.เห็นชอบแล้ว จะจัดลงนามสัญญาฉบับที่ 2.1 คือ การจ้างรัฐวิสาหกิจจีนออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธาในเดือนกรกฎาคม จากนั้นฝ่ายจีนจะส่งมอบให้ฝ่ายไทยเปิดประมูลก่อสร้างระยะทาง 3.5 กิโลเมตรแรก ช่วงกลางดง-ปางอโศก และเริ่มก่อสร้างภายในเดือนกันยายนนี้

นายอาคมกล่าวว่า ล่าสุดทาง National Development and Reform Commission (NDRC) ของจีน ได้แจ้งรายชื่อรัฐวิสาหกิจจีนที่จะลงนามสัญญาฉบับที่ 2.1 กับการรถแห่งประเทศไทย (รฟท.) แล้ว คือ องค์การออกแบบรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยฝ่ายไทยและฝ่ายจีนมีกำหนดจัดประชุม



คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 19 ที่กรุงปักกิ่ง ประเทศจีน ระหว่างวันที่ 5-7 กรกฎาคมนี้ เพื่อสรุปรายละเอียดร่างสัญญาฉบับที่ 2.1 อีกครั้ง

ยืนยันงานโยธาประมูลปกติ

นายอาคมกล่าวถึงการใช้ ม.44 ในโครงการดังกล่าว ว่า จะทำขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างที่ต้องผ่านกฎหมายหลายฉบับรวดเร็วขึ้นแต่คำสั่งตาม ม.44 จะเน้นเฉพาะจัดจ้างฝ่ายจีนเท่านั้น ส่วนการประมูลก่อสร้างงานโยธาจะดำเนินการตามขั้นตอนปกติทุกอย่าง

นายอาคมกล่าวว่า สำหรับกรณีคำสั่ง ม.44 ยกเว้นกฎหมายให้วิศวกรและสถาปนิกจีนเข้ามาั้น ทางสภาวิศวกรและสภาสถาปนิกของไทยได้หารือเป็นการภายใน เพื่อเตรียมหลักสูตรการฝึกอบรมและทดสอบแก่ฝ่ายจีนตามความเหมาะสมแล้ว โดยทางสภาวิศวกรและสภาสถาปนิกเตรียมนัดหารือเรื่องดังกล่าวกับกระทรวงคมนาคมเร็วๆ นี้

'ศรีสุวรรณ' ยื่นสอ ม.44 รฟ.ไฮสปีด

ที่สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน นายศรีสุวรรณ จรรยา เลขานุการสมาคมองค์การพิทักษ์รัฐธรรมนูญไทย เข้ายื่นคำร้องต่อผู้ตรวจการแผ่นดินผ่านนายสุนทร วัฒนาวิรัตน์ เจ้าหน้าที่สืบสวนอาวุโสระดับสูง สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้ตรวจสอบและเสนอความเห็นต่อศาลรัฐธรรมนูญและศาลปกครองวินิจฉัยว่าคำสั่ง คสช.ที่ 30/2560 ที่ออกตามมาตรา 44 กรณีรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ว่ามีปัญหาเกี่ยวกับความชอบด้วยรัฐธรรมนูญหรือไม่

นายศรีสุวรรณกล่าวว่า การออกคำสั่งดังกล่าวมีผลต่อเอกราช อธิปไตย เกียรติภูมิและผลประโยชน์ของชาติ ความมั่นคงของรัฐ และความสงบเรียบร้อยของประชาชน น่าจะขัดต่อรัฐธรรมนูญมาตรา 52 ประกอบมาตรา 26

ชี้ชัดรธน.-ชู้ยีนป.ป.ช.

นายศรีสุวรรณกล่าวว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นประกอบด้วย 1.การก่อสร้างรถไฟดังกล่าว โดยให้การพัฒนาที่ดินด้านข้าง ช้างละ 150 เมตร ตลอดเส้นทางให้กับจีน เข้าช่วยทำให้ไทยสูญเสียอธิปไตย บูรณภาพแห่งอาณาเขตและเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิ 2.คำสั่ง คสช.ยังได้ยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายปกติไม่น้อยกว่า 7 ฉบับ ในเรื่องเกี่ยวกับการประมูลจัดซื้อจัดจ้าง ระเบียบว่าด้วยพัสดุ 3.ไม่สอดคล้อง

หลักการการใช้อำนาจตามมาตรา 44 ที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญชั่วคราวฉบับ 2557 ที่กำหนดให้ คสช.ใช้อำนาจออกคำสั่งเฉพาะกับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงเท่านั้น นอกจากนี้การออกคำสั่งยังไม่สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ 60 มาตรา 265 อีกด้วย

4.เข้าข่ายเป็นเรื่องการทำสนธิสัญญาตามรัฐธรรมนูญมาตรา 178 ที่ต้องขอความเห็นชอบจากรัฐสภา หากผู้ตรวจการแผ่นดินตรวจสอบแล้วพบว่า การดำเนินการดังกล่าวเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับประเทศจีน ขอให้ส่งเรื่องต่อคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ดำเนินการตามมาตรา 221 ด้วย ทั้ง 4 ประเด็นน่าจะเพียงพอที่ผู้ตรวจฯจะใช้อำนาจหน้าที่ยื่นเรื่องดังกล่าวพร้อมความเห็นไปยังศาลรัฐธรรมนูญหรือศาลปกครองได้ หากรัฐบาลตั้งต้นจนไปถึงขั้นลงนามสัญญา ก็จะมีเรื่องดังกล่าวต่อ ป.ป.ช.และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เพราะถือว่ามิอำนาจหน้าที่โดยตรง

ทิดีอาร์ไอชี้ปัญหาลัดขั้นตอน

นายสุเมธ ธงกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่ง และโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ได้แสดงความคิดเห็นผ่านบทความ "ม.44 กับรถไฟความเร็วสูง" ว่า ปัญหาเรื่องกฎหมายและกฎระเบียบของโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา เป็นเพียงส่วนหนึ่งของปัญหาเท่านั้น และการใช้มาตรา 44 คงเป็นเพียงการแก้ไขปัญหบางส่วน แต่ปัญหาหลักที่มีมาตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ คือใช้ขั้นตอนการทำงานที่ไม่เคยใช้ในไทยมาก่อนได้แก่นุมัติให้เริ่มต้นก่อสร้างโครงการก่อนมีรายละเอียดทั้งหมด

นายสุเมธกล่าวว่า ปกติการพิจารณาอนุมัติให้เริ่มต้นก่อสร้างโครงการ ต้องมีความพร้อมระดับหนึ่งแล้ว ทั้งการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการในเชิงเศรษฐกิจและการเงิน การออกแบบรายละเอียดส่วนใหญ่ และการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม จึงนำรายละเอียดทั้งหมดมาประกอบการจัดสรรงบประมาณ และเริ่มต้นก่อสร้าง โครงการขนาดใหญ่ของรัฐที่ผ่านมา เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ได้มีการดำเนินการตามกระบวนการเหล่านี้มาโดยตลอด

ระวังทับซ้อนโครงการไทย-ญี่ปุ่น

นายสุเมธกล่าวว่า เมื่อมีปัญหาตั้งแต่เริ่มต้นดำเนินโครงการทั้งในส่วนการก่อสร้างและการจัดการเดินรถในอนาคต การแก้ไขมีความยุ่งยากมากกว่าปกติ นอกจากนี้โครงการดังกล่าวยังมีปัญหาที่ยังไม่ได้ข้อสรุปคือเรื่อง การทับซ้อนของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระหว่างช่วงกรุงเทพฯ (บางซื่อ) ถึงอยุธยา ซึ่งจะมีทั้งเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระบบของจีน (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และเส้นทางรถไฟความเร็วสูงระบบญี่ปุ่น (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ไม่ได้ข้อสรุปว่าจะมีการใช้โครงสร้างพื้นฐาน คือรางร่วมกันหรือไม่อย่างไร ประเด็นนี้แสดงให้เห็นถึงปัญหาในอนาคต

"สัญญาบัตรที่รัฐบาลส่งผ่าน มาตรา 44 ในครั้งนี้ รวมถึงข้อตกลงที่รัฐบาลไทยทำไว้กับรัฐบาลญี่ปุ่น หมายถึงประเทศไทยจะมีรถไฟความเร็วสูง อย่างน้อย 2 ระบบ นั่นคือระบบของจีน และระบบของญี่ปุ่น โดยในมุมมองทางเศรษฐศาสตร์นั้น การมีเทคโนโลยีทั้งสองระบบในประเทศ จะมีต้นทุนในการดำเนินงานสูงกว่าการมีระบบเดียว รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายในอนาคต จะทำได้ยากลำบากมากยิ่งขึ้น จนสุดท้าย อาจต้องมีการเปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยีเดียวในอนาคต ซึ่งจะเป็นต้นทุนที่ไม่ควรที่จะเสียตั้งแต่ต้น" นายสุเมธกล่าว

แนะตอบ5ข้อก่อนทำโครงการ

นายสุเมธกล่าวว่า รัฐบาลต้องตอบให้ได้ว่า 1.ขณะนี้ไทยมีความจำเป็นต้องมีรถไฟความเร็วสูงหรือไม่ 2.ถ้ามีความจำเป็น ควรต้องมี 2 ระบบหรือไม่ หรือจะเหมาะสมกว่าที่จะมีรถไฟความเร็วสูงเพียงระบบเดียว 3.มีการศึกษารายละเอียดต่างๆ พร้อมแล้วหรือไม่ หากมีการอนุมัติให้เริ่มก่อสร้างโครงการก่อนที่จะมีรายละเอียด จะมีปัญหาหรือไม่ 4.การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการเงินที่ผ่านมา มีผลเป็นอย่างไร จำนวนคาดการณ์ผู้โดยสารอย่างไร รวมถึงรูปแบบการบริหารจัดการทางการเงิน และเงินอุดหนุนของภาครัฐในอนาคตสำหรับโครงการนี้ และ 5.มีการพิจารณาความเชื่อมโยงกับการพัฒนาเมือง รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองที่มีสถานีรถไฟความเร็วสูงผ่าน โดยมีโครงการรองรับหรือไม่อย่างไร

"รัฐบาลควรพิจารณาตอบคำถามข้างต้นก่อนจะอนุมัติโครงการและเซ็นสัญญาว่าจ้างต่างต่อไป นอกจากนี้ รัฐบาลควรเปิดเผยข้อมูลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการทั้ง



ทางเศรษฐกิจและการเงิน รวมถึงรูปแบบ การลงทุนต่างๆ เพื่อสร้างความโปร่งใสในการ ดำเนินโครงการยิ่งขึ้น” นายสุเมธกล่าว

ราคายางพาราลดต่อเนื่อง

ขณะที่สถานการณ์ยางพารายังตกต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยผู้สื่อข่าวจ.นครศรีธรรมราชรายงาน การซื้อขาย ณ ตลาดกลางยางพาราจังหวัด นครศรีธรรมราช ยางแผ่นดิบความชื้น 1-3% ราคา กิโลกรัม (กก.) 56.17 บาท ปรับตัวลดลง กก.ละ 2.20 บาท ยางแผ่นดิบความชื้น 3-5% ราคา กก.ละ 55.77 บาท ปรับตัวลดลง กก.ละ 1.80 บาท ยางแผ่นดิบความชื้น 5-7% ราคา กก.ละ 53.07 บาท และยางแผ่นรมควันชั้น 1-3 ราคา กก.ละ 57.32 บาท ปรับตัวลดลง กก.ละ 2.00 บาท ขณะที่ราคายางแผ่นดิบห้อง ถิ่น กก.ละ 54.60 บาท ปรับตัวลดลง กก.ละ 0.50 บาท ราคาน้ำยางสด กก.ละ 50.00 บาท ปรับตัวลดลง กก.ละ 0.60 บาท

ทั้งนี้ นายมนัส บุญพัฒน์ นายกสมาคม คนกรีดยางและชาวสวนยางรายย่อย ได้อ่าน คำแถลงการณ์ของสมาคมคนกรีดยางและ ชาวสวนยางรายย่อย (ส.ค.ย.) ก่อนออกเดินทาง จากพื้นที่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช มุ่งหน้า เข้ากรุงเทพฯ ไปพบกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวง เกษตรและสหกรณ์ เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไข ปัญหาเรื่องยางพาราให้ตรงจุด ท่ามกลางความ เดือดร้อนอย่างหนักของชาวสวนยาง

สัปดาห์เดียวตั้ง10บาท

นายมนัส ระบุว่า การเข้าพบกับรัฐมนตรี ว่าการกระทรวงเกษตรฯ เพื่อชี้แจงปัญหา ให้ทราบ ว่า ชาวสวนยางมีความเดือดร้อน จริงพร้อมเสนอทางแก้ไข เพราะเท่าที่การยาง แห่งประเทศไทย (กยท.) เสนอ 4 มาตรการ นั้น ไม่สามารถแก้ปัญหาได้จริง และอาจจะ เป็นการเพิ่มปัญหาในระยะต่อไป อย่างที่เคย บอกมาแล้วทุกมาตรการก่อนนี้เป็นตัวสร้าง หนี้ให้เกิดขึ้นทุกครัวเรือน ครัวเรือนละไม่ต่ำกว่า 2 แสนบาท

ส่วนที่ จ.ตรัง ผู้สื่อข่าวรายงานว่า จากการ สืบสวนตามจุดรับซื้อน้ำยางสด หลังจากราคา ตกอย่างต่อเนื่องร่วม 10 บาทในรอบสัปดาห์ และจากที่เคยอยู่ระดับ 60 บาทต่อกิโลกรัม ลงมาอยู่ที่ 45 บาท

5องค์กรชง12ข้อแก้ราคาคง

นายอุทัย สอนหลักทรัพย์ ประธาน สภาเครือข่ายเกษตรกรชาวสวนยางแห่ง

ประเทศไทย (สคยท.) และสถาบันเกษตรกร ชาวสวนยางแห่งประเทศไทย (สยท.) เปิดเผยว่า ในฐานะประธาน สยท. ไม่เห็น ด้วยกับแนวทางการซื้อขายแทรกแซงราคา เพื่อเก็บไว้ในสต็อกอย่างที่เคยทำเหมือนกรณี สต็อกยาง 3.1 แสนตัน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหา มาจนทุกวันนี้ สำหรับการแก้ไขปัญหา สยท. ได้ จัดประชุมเครือข่ายร่วมกัน 9 องค์กร และมี มติร่วมกันเตรียมเสนอแนะรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงเกษตรฯ ในวันที่ 20 มิถุนายนนี้ จำนวน 12 ข้อ ดังนี้ 1.การซื้อขายยางล่วงหน้าเป็นอุปสรรคที่ราคายางไม่มีเสถียรภาพ ควรจัดตลาดซื้อขายจริง จะเป็นผลดีต่อ เกษตรกรมากกว่า 2.ให้ กยท.จัดตั้งบริษัทเพื่อ ชี้นำราคาในตลาดประมูลยางทุกแห่ง เพื่อไม่ ให้เกษตรกรถูกเอาเปรียบจากผู้ซื้อกรราคา

3.ควบคุมผู้ส่งออกไม่ให้ขายยางต่ำกว่า ต้นทุนการผลิตของเกษตรกรที่ตกลงร่วมกันใน ไตรภาคี ถ้าไม่ปฏิบัติตามจะต้องถูกปรับตาม ราคายางที่ต่ำกว่าต้นทุนที่กำหนดไว้

ไม่เอาแทรกแซงซื้อเก็บสต็อก

นายอุทัยกล่าวว่า 4.ขอให้รัฐบาลสนับสนุน เพิ่มมูลค่ายาง สนับสนุนเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ และให้หน่วยราชการรับซื้อเป็นวัตถุดิบภายใน ประเทศ 5.ไม่เห็นด้วยกับการแทรกแซงยาง เพราะเก็บยางไว้ 6.มาตรการในการแก้ไขปัญหา จะต้องกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบให้ชัดเจน 7.ควรจะต้องมีกฎเกณฑ์ตามข้อตกลงบาห์ลี โดยมีตลาดร่วมทุน 3 ประเทศ เป็นตัวร่วม ขับเคลื่อนไปพร้อมกันทุกประเทศ

8.ควรกำหนดต้นทุนการผลิตของเกษตรกร ทั้ง 3 ประเทศ ร่วมกันเพื่อไม่ให้พ่อค้าและต่างประเทศส่งออกต่ำกว่าต้นทุนการผลิต 9.ยาง ที่ค้างอยู่ในสต็อก 1.1 แสนตัน ควรนำออกมา ขายให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใช้ผสมทำ ถนน 10.สวนยางที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ และ กยท. ให้ขึ้นทะเบียนไว้เกือบ 2 ปีแล้ว ควรที่จะดำเนินการให้ถูกต้อง 11.ปัญหา กยท.ซื้อปุ๋ยให้เกษตรกร เป็นปุ๋ยไม่ได้มาตรฐาน กยท. ควรจ่ายเป็น เงินสดให้เกษตรกรจัดหาเอง 12.สยท.ขอเป็น ผู้รวบรวมปัญหาของเกษตรกรชาวสวนยาง และ ติดตามปัญหาภาพรวมของยางพาราอย่างเป็น ระบบครบวงจร เพื่อนำเสนอกระทรวงเกษตรฯ โดยตรง