



คำวนที่สุด

เรื่องเพื่อ พิจารณาจร เรื่องที่ ๒๒ บันทึกข้อความ

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่..... ๖.5๖๖๖
วันที่ 3 กคธ ๒๕๖๒ ๒๖.๒๐๒๖

สพท. 4/๖๐๖
3.1.1.52

ส่วนราชการ..... สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2282-9160.....
ที่..... นร 1115/ 2954..... วันที่..... 3 กรกฎาคม 2552.....
เรื่อง..... ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 11/2552.....

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ..... - 9 ก.ค. 2552

ตามที่ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 11/2552 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2552 เวลา 10.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสี่เขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ขอสรุปผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ประกอบด้วย สาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปรายและมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

1. รายงานสถานการณ์การเบิกจ่ายงบประมาณของส่วนราชการ

กระทรวงการคลังรายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ของส่วนราชการ และผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ณ วันที่ 26 มิถุนายน 2552 สรุปได้ดังนี้

1.1 สาระสำคัญ

1.1.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 วงเงิน 1,835,000 ล้านบาท มีการเบิกจ่ายแล้วทั้งสิ้นจำนวน 1,249,956.26 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 68.12 ของวงเงินงบประมาณต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 1.88 แต่ใกล้เคียงกับอัตราการเบิกจ่ายในช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีงบประมาณก่อน แยกเป็น

- 1) รายจ่ายประจำ เบิกจ่ายแล้วจำนวน 1,044,603.00 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 70.49 ต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 3.03
- 2) รายจ่ายลงทุน เบิกจ่ายแล้วจำนวน 205,353.26 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 58.18 สูงกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 3.18

1.1.2 สาเหตุของการเบิกจ่ายงบประมาณต่ำกว่าเป้าหมาย ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากหน่วยงานมีการเบิกจ่ายรายจ่ายประจำต่ำกว่าเป้าหมาย ได้แก่ กระทรวงกลาโหม สามารถเบิกจ่ายงบประมาณการจัดซื้ออาวุธยุทโธปกรณ์ ได้เพียงร้อยละ 34.51 ของงบประมาณรายจ่ายประจำที่ได้รับ นอกจากนี้ งบประมาณที่จังหวัดได้รับจัดสรรเป็นปีแรกทั้ง 75 จังหวัด ประกอบด้วยรายจ่ายประจำ จำนวน 8,075.20 ล้านบาท และรายจ่ายลงทุน จำนวน 10,204.26 ล้านบาท เบิกจ่ายได้เพียง 6,868.21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37.57

- 1.1.3 **งบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552** วงเงิน 116,700 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม – 26 มิถุนายน 2552 มีการเบิกจ่ายแล้วทั้งสิ้น 53,638.77 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 45.96 ของวงเงินทั้งหมด โดยโครงการที่มีการเบิกจ่ายสูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ (1) โครงการช่วยเหลือค่าครองชีพประชาชนและบุคลากรภาครัฐ (ร้อยละ 95.86) (2) โครงการ 5 มาตรการ 6 เดือนเพื่อลดค่าครองชีพของประชาชน (ร้อยละ 86.49) และ (3) โครงการสนับสนุนการจัดการศึกษา โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย 15 ปี (ร้อยละ 82.28)
- 1.1.4 สำหรับโครงการที่มีผลการเบิกจ่ายต่ำกว่าร้อยละ 10 ของวงเงินที่ได้รับการจัดสรร มีจำนวน 7 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อยกระดับชุมชน (2) โครงการฟื้นฟูความเชื่อมั่นและเสริมสร้างภาพลักษณ์ของประเทศ (3) โครงการปรับปรุงสถานีอนามัย (4) โครงการเพิ่มศักยภาพผู้ว่างงานเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและสังคมในชุมชน (5) โครงการแหล่งน้ำขนาดเล็กเพื่อการจัดการน้ำ ขุดลอกคูคลอง (6) โครงการก่อสร้างทางภายในหมู่บ้านเพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน และ (7) โครงการด้านพาณิชย์เพื่อช่วยเหลือประชาชน

1.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 1.2.1 โครงการที่มีการเบิกจ่ายได้ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของวงเงินที่ได้รับการจัดสรร เป็นโครงการที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดจ้างและเซ็นสัญญา แต่ปัจจุบันได้ดำเนินการในขั้นตอนดังกล่าวแล้วเสร็จ และคาดว่าจะสามารถเบิกจ่ายได้ตามเป้าหมาย
- 1.2.2 โครงการเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อยกระดับชุมชน ยังมีปัญหาด้านการเบิกจ่ายต่ำกว่าเป้าหมาย เนื่องจากประชาชนยังมีความรู้ความเข้าใจทฤษฎีเศรษฐกิจพอเพียงที่จะไปใช้ปฏิบัติในชุมชนที่แตกต่างกัน ทำให้ยังไม่สามารถอนุมัติได้ตามข้อเสนอ
- 1.2.3 ควรติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของโครงการที่มีการเบิกจ่ายต่ำกว่าเป้าหมายอย่างใกล้ชิด เพื่อประกอบการกำหนดแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะต่อไป

1.3 มติคณะกรรมการ รศก.

รับทราบผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 และ ผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินโครงการภายใต้งบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 เร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเป้าหมายต่อไป

2. แนวทางการกู้เงินตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552 และการกู้เงินตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ พ.ศ....

กระทรวงการคลัง รายงานแนวทางการกู้เงินตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552 และการกู้เงินตามร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ พ.ศ.... ดังนี้

2.1 สาระสำคัญ

- 2.1.1 พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552 ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินได้จำนวน 400,000 ล้านบาท โดยมีวงเงินกู้เพื่อชดเชยเงินคงคลังจำนวน 200,000 ล้านบาท และเงินกู้เพื่อสนับสนุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 จำนวน 200,000 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้สถานการณ์ด้านการคลังเริ่มปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าจะเงินที่จะต้องกู้มาชดเชยเงินคงคลังตามพระราชกำหนดฯ อาจต่ำกว่าที่เคยประมาณการไว้ โดยการกู้เงินเพื่อชดเชยเงินคงคลัง อาจอยู่ในระดับ 100,000 - 120,000 ล้านบาท
- 2.1.2 สำหรับการกู้เงินตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็งซึ่งต้องกู้เงินประมาณ 600,000 ล้านบาทนั้น จะดำเนินการกู้เงินในปี 2552 ประมาณ 30,000 ล้านบาท ปี 2553 ประมาณ 170,000 ล้านบาท ปี 2554 ประมาณ 200,000 ล้านบาท และปี 2555 ประมาณ 200,000 ล้านบาท ซึ่งวงเงินที่ต้องใช้สำหรับสนับสนุนโครงการต่าง ๆ ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ในขณะนี้อยู่ในระดับ 540,000 ล้านบาท สำหรับโครงการที่ต้องใช้เงินตราต่างประเทศ กระทรวงการคลังจะพิจารณาการกู้เงินจากต่างประเทศสำหรับสนับสนุนการดำเนินโครงการ ทั้งนี้การกู้เงินตามพระราชกำหนดฯ และพระราชบัญญัติฯ นั้น จะพิจารณาตามความจำเป็นในแต่ละช่วงเวลาต่อไป
- 2.1.3 สำหรับแนวทางการดำเนินการจะใช้เงินกู้ภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์อายุ 1-3 ปีเป็นหลัก สำหรับในช่วงการเบิกจ่ายเงินลงทุน หลังจากนั้นจะทำการออกพันธบัตร และพันธบัตรออมทรัพย์เพื่อปรับอายุเงินกู้ให้สอดคล้องกับความสามารถในการชำระหนี้ของรัฐบาลต่อไป

2.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.2.1 กระทรวงการคลังอยู่ระหว่างการพิจารณาเงินจากแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ ขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ต้องการใช้เงินจริงและความเหมาะสมของที่มาแหล่งเงินในแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น แผนการกู้เงินที่เสนอยังมีความยืดหยุ่นสูงและสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาพตลาดที่เป็นจริง ซึ่งกระทรวงการคลังควรพิจารณาความเหมาะสมของที่มาแหล่งเงินในแต่ละช่วงเวลา โดยยึดหลักผลประโยชน์โดยรวมสูงสุดต่อไป และให้ความสำคัญกับการจัดหาแหล่งเงินกู้ภายในประเทศเป็นลำดับแรก

- 2.2.2 ที่มาของแหล่งเงินทุนในปัจจุบันมีหลายทางเลือก เช่น การกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ การออกพันธบัตรออมทรัพย์ให้กับประชาชน หรือแหล่งเงินทุนอื่น ๆ ที่มีความเหมาะสมมากกว่า ทั้งนี้ การกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์จะทำได้รวดเร็วกว่าการออกพันธบัตรออมทรัพย์ เนื่องจากการออกพันธบัตรออมทรัพย์จะต้องใช้เวลาเตรียมการประมาณ 1-2 เดือน ซึ่งมีความจำเป็นต้องคงเงินคงคลังไว้ในระดับสูง

2.3 มติคณะกรรมการ รศก.

รับทราบแผนการกู้เงินตามพระราชกำหนดและพระราชบัญญัติฯ ทั้งนี้ แผนการกู้เงินดังกล่าวยังมีความยืดหยุ่นสูง ซึ่งกระทรวงการคลังจะต้องดำเนินการบริหารจัดการการกู้เงินที่เหมาะสมต่อไป

3. โครงการเหมืองแร่โปแตชอาเซียน

กระทรวงการคลัง เสนอขอให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณาการดำเนินโครงการเหมืองแร่โปแตชของอาเซียน ดังนี้

3.1 สรุปสาระสำคัญ

- 3.1.1 โครงการเหมืองแร่โปแตชของอาเซียน เป็นโครงการภายใต้ข้อตกลงในกรอบความร่วมมืออาเซียน ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและเห็นชอบ โครงการทำเหมืองแร่โปแตชของอาเซียน ที่อำเภอบำเหน็จณรงค์ จังหวัดชัยภูมิ ให้เป็นอุตสาหกรรมอาเซียนประเทศไทย โดยการจัดตั้งองค์กรผู้ถือหุ้นของฝ่ายไทย และการร่วมทุนของประเทศสมาชิกอาเซียน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์พื้นฐานว่าด้วยโครงการอุตสาหกรรมอาเซียน (Basic Agreement)
- 3.1.2 ปัจจุบัน การดำเนินโครงการดังกล่าวยังขาดความชัดเจนในการได้รับประทานบัตรจากหน่วยงานราชการ ตามมาตรา 6 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 และการได้รับประทานบัตรจากกระทรวงอุตสาหกรรม และประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างรุนแรง มีหนี้สินค้างชำระเป็นเงินประมาณ 40 ล้านบาท และไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้
- 3.1.3 กระทรวงการคลังเสนอขอรับการสนับสนุนให้โครงการเหมืองแร่โปแตชของอาเซียนดำเนินการต่อไป รวมทั้งอนุมัติแนวทางการแก้ไขปัญหাবริษัท เหมืองแร่โปแตช จำกัด (มหาชน) โดยจะต้องได้รับการสนับสนุนการเปิดพื้นที่และประทานบัตรตามกฎหมาย จากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้ หากยังไม่มียุทธศาสตร์หรือความชัดเจนว่า โครงการเหมืองแร่ฯ จะได้รับอนุญาตการเปิดพื้นที่และได้รับประทานบัตรฯ เห็นควรยกเลิกโครงการเหมืองแร่โปแตชของอาเซียนดังกล่าวโดยยุบเลิกบริษัทและชำระบัญชีต่อไป

3.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 3.2.1 ขณะนี้ปัญหาหลักของโครงการดังกล่าวมี 2 เรื่อง ได้แก่ (1) ปัญหาโครงสร้างของบริษัท เหมืองแร่โปแตชอาเซียน จำกัด (มหาชน) และ (2) ปัญหาเรื่องการอนุญาตเปิดพื้นที่ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและการให้ประทานบัตรของกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาเรื่องการอนุญาตเปิดพื้นที่และการให้ประทานบัตรก่อน โดยหากไม่ได้รับอนุญาตเปิดพื้นที่และการให้ประทานบัตรก็ไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมควรมีความชัดเจนของขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความเหมาะสมของโครงการ โดยหากผลการประเมินแสดงให้เห็นว่าโครงการสามารถดำเนินการได้ จึงพิจารณาการปรับโครงสร้างของบริษัทต่อไป
- 3.2.2 พื้นที่เหมืองดังกล่าว ยังประสบปัญหาการบริหารจัดการด้านการแก้ไขและป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ โดยการดำเนินโครงการอาจทำให้เกิดการแพร่กระจายของสารมลพิษและกากแร่สู่แหล่งน้ำและพื้นที่ใกล้เคียง และจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ดังนั้น หน่วยงานเจ้าของโครงการ จึงควรพิจารณากำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้ชัดเจนเสียก่อน ซึ่งเป็นการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญ เพื่อให้การอนุมัติเปิดพื้นที่และการให้ประทานบัตรสามารถดำเนินการได้
- 3.2.3 การดำเนินโครงการดังกล่าว จะต้องสอดคล้องกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ที่กำหนดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ ตลอดจนการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบัน ประเทศไทยมีการนำเข้าปุ๋ยถึงร้อยละ 90 ในขณะที่ราคาปุ๋ยมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การทำเหมืองแร่โปแตชเป็นส่วนประกอบหลักของการผลิตปุ๋ยจะก่อให้เกิดผลประโยชน์หลายประการ ซึ่งรัฐบาลควรมีการกำหนดนโยบายเรื่องการทำเหมืองแร่โปแตชว่าจะไปในทิศทางใด
- 3.2.4 ควรมีการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ โดยเฉพาะในกรณีที่มีการเพิ่มขึ้นของปริมาณเกลือในดินจากการทำเหมืองแร่โปแตช ซึ่งอาจส่งผลกระทบด้านการเกษตรต่อประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง
- 3.2.5 ควรพิจารณาวางเงินลงทุนตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งความคุ้มค่า ตลอดจนความพร้อมของรัฐบาลในการลงทุนดังกล่าว ซึ่งหากมีค่าใช้จ่ายตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สูงมาก อาจทำให้โครงการนี้ไม่คุ้มค่าในการลงทุน
- 3.2.6 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมควรสร้างความชัดเจนของเงื่อนไขด้านการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นลำดับแรก โดยหากบริษัท

สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ กระทรวงอุตสาหกรรมจะสามารถอนุมัติประทานบัตรการเปิดใช้พื้นที่ 10,000 ไร่ ตามมาตรา 6 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 ได้ ทั้งนี้ ขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณากำหนดตารางเวลาการพิจารณาที่ชัดเจน เพื่อกระทรวงการคลังจะได้พิจารณาปรับโครงสร้างบริษัทต่อไป

3.3 มติคณะกรรมการ รศก.

เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รับไปพิจารณากำหนดตารางเวลาการพิจารณาอนุญาตเปิดพื้นที่เหมือง และสร้างความชัดเจนของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อรวมเป็นต้นทุนโครงการและประกอบการพิจารณาโครงการ ก่อนที่กระทรวงการคลังจะพิจารณาปรับโครงสร้างบริษัทต่อไป ทั้งนี้ การดำเนินโครงการต้องสอดคล้องกับขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมและการยอมรับของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่

4. การพัฒนาระบบขนส่งทางราง ปัญหาอุปสรรค และแนวทางการดำเนินงาน

กระทรวงคมนาคม รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ทั้งในส่วนการพัฒนาระบบรถไฟ และการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สรุปได้ดังนี้

4.1 สรุปสาระสำคัญ

4.1.1 การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ ประกอบด้วย 3 แนวทางได้แก่

- 1) การดูแล รักษาและเชื่อมต่อเส้นทางเดิมเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ประกอบด้วย (1) การก่อสร้างทางคู่ ซึ่งขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างก่อสร้างทางคู่ช่วงจะเข็งเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญาเดือนกันยายน 2553 และการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (2) การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ – ถนนทั่วประเทศ ประมาณ 2,400 จุด (3) การซ่อมบำรุงคันทาง และเสริมความแข็งแรงของทาง ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนนำเสนอโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ช่วงแก่งคอย – แก่งเสือเต้น – สุรนารายณ์ - บัวใหญ่-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 308 กม. และโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ช่วงชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย ระยะทาง 278 กม. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินการ และ (4) การจัดการถักถักรถบรรทุกตู้สินค้า ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการจัดหาจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ และรถบรรทุกตู้สินค้า

2) **การพัฒนาและก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนาดรางมาตรฐาน เพื่อตอบสนองการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาค**

ปัจจุบันประเทศจีนให้ความสำคัญสูงกับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งสินค้า โดยพื้นที่ที่ได้รับความสนใจมากที่สุดคือพื้นที่ทางตะวันตกของประเทศ ดังนั้น โอกาสที่จีนจะพิจารณาแนวเส้นทางขนส่งใหม่ลงมาทางใต้ เพื่อออกสู่มหาสมุทรอินเดียได้อย่างรวดเร็วจะมีมากขึ้น ที่สำคัญในขณะนี้ 6 มณฑลที่สำคัญของจีนด้านตะวันตกที่ห่างไกลจากฝั่งทะเล ได้แก่ มณฑลกานซู ซึ่งให้ ส่านซี เสฉวน กุ้ยโจว ยูนนาน และ 5 เขตปกครองตนเอง (ซินเจียง หิงเจีย ทิเบต กวางสี และมองโกเลีย) และ 1 มหานคร ได้แก่ ฉงชิ่ง ซึ่งแม้ว่าปัจจุบันยังไม่มีทางรถไฟจากคุนหมิงเชื่อมต่อจากลาวมายังประเทศไทย แต่มีเส้นทางรถยนต์ (R 3E) เชื่อมต่อถึงกรุงเทพฯ ระยะทาง 1,863 กม. และมีระยะทางถึง อ.เชียงของ จ.เชียงราย ประมาณ 918 กม. จึงเห็นควรศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ระยะทาง 306 กม. เพื่อเชื่อมต่อกับจีนทางอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

3) **การพัฒนาและก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าด่วนระหว่างเมืองไปสู่หัวเมืองหลักของประเทศ**

สร้างทางเลือกในการเดินทางของประชาชนระหว่างเมืองในรัศมี 200 -300 กม. จากกรุงเทพฯ ภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 ชม. โดยในระยะแรกได้กำหนดไว้ 4 เส้นทาง ได้แก่ นครราชสีมา นครสวรรค์ หัวหิน และจันทบุรี

4.1.2 **โครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง และระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

1) **โครงการที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ**

- โครงการที่เริ่มการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 1 โครงการ คือโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน เริ่มก่อสร้างงานโยธา เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 มีความคืบหน้าร้อยละ 1.8
- โครงการที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดเตรียมการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 4 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ – บางใหญ่ (2) โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน ช่วง บางซื่อ – ท่าพระ – บางแค และ ช่วง หัวลำโพง – ท่าพระ (3) โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วง หมอชิต – สะพานใหม่ และช่วงแบบริ่ง – สมุทรปราการ และ (4) โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต

- โครงการที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – หัวลำโพง และบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก

2) การพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนในระยะต่อไป

- ขณะนี้กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน (พ.ศ. 2553 - 2572) มีกำหนดแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม 2552 และมีโครงการที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา และช่วงอ่อนนุช – สมุทรปราการ
- นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางบำหรุ – ศูนย์วัฒนธรรม – บางกะปิ – มีนบุรี และ (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย – ปากเกร็ด – มีนบุรี

4.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

4.2.1 การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ

- 1) การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาจุดติดขัดระหว่างทางรถไฟ – ถนน เนื่องจากหากไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวก็จะทำให้ไม่สามารถเพิ่มความเร็วในการขนส่งทางรถไฟได้
- 2) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องพิจารณาอย่างรอบคอบทั้งในด้านความเหมาะสมของเส้นทาง ขนาดราง กลยุทธ์การพัฒนาโดยเฉพาะในด้านการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งจะต้องประสานงานในรายละเอียด เพื่อให้สามารถกำหนดกลยุทธ์และจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่เหมาะสม ซึ่งในเบื้องต้นจากการประสานงานกับผู้นำประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแนวโน้มที่จะพัฒนาเส้นทางรถไฟจากประเทศเวียดนาม – ประเทศกัมพูชา – อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว มากกว่าเส้นทางจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว - อ.เชียงของ จ.เชียงราย ซึ่งการกำหนดกลยุทธ์ของฝ่ายไทย จำเป็นต้องพิจารณากลยุทธ์ของประเทศในภูมิภาคด้วย เพื่อให้สามารถได้รับประโยชน์จากการพัฒนาดังกล่าว
- 3) ควรพิจารณาปรับลดบทบาทสถานีหัวลำโพง เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพฯ ขึ้นได้ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้ รฟท. ศึกษา

แนวทางในการบริหารจัดการสถานีบางซื่อให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ อย่างมีประสิทธิภาพ

- 4) ปัจจุบันสภาพทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้มีอายุการใช้งานมานานและไม่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รฟท. จึงควรเร่งปรับปรุงทางรถไฟสายใต้เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าของประเทศ และกระทรวงคมนาคมควรพิจารณาเรื่องการก่อสร้างท่าเรือขนส่งสินค้าในพื้นที่ฝั่งอันดามันด้วย เนื่องจากขณะนี้มีการขนส่งสินค้าจากภาคใต้ของประเทศที่ทำเรือกันตัง ไปยังประเทศมาเลเซีย เพื่อส่งต่อไปยังประเทศปลายทางเป็นจำนวนมากทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้จากการส่งออกสินค้าเป็นจำนวนมาก

4.2.2 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง และระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- 1) การขอโอนงบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มและสายสีชมพู เป็นการดำเนินเพิ่มเติมในสายทางที่นอกเหนือจากแผนพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนระยะที่ 1 ที่ ครม. อนุมัติไว้ ประกอบกับปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2553 - 2572) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2552 จึงเห็นควรให้ รฟม. รอคอยความชัดเจนดังกล่าวก่อนดำเนินการขั้นตอนต่อไป
- 2) การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ปัจจุบันกระทรวงการคลังอยู่ระหว่างการเจรจายละเอียดเงื่อนไขเงินกู้กับโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) คาดว่าจะทราบผลการพิจารณาภายในเดือนกรกฎาคม ดังนั้น รฟม. ควรพิจารณาเริ่มดำเนินการประกวดราคาตามขั้นตอน โดยหากไม่ได้รับอนุมัติเงินกู้ดังกล่าว กระทรวงการคลังได้เตรียมแผนสำรองในการจัดหาแหล่งเงินเพื่อดำเนินโครงการดังกล่าวแล้ว
- 3) การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายจะต้องให้ความสำคัญในเรื่องการเชื่อมต่อกับโครงการที่มีอยู่เดิมด้วย ซึ่งกระทรวงคมนาคม ควรเร่งเจรจากับกรุงเทพมหานครในเรื่องการเชื่อมต่อระหว่างระบบที่มีอยู่เดิมและส่วนต่อขยาย เพื่อไม่ให้กระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการในการเดินทาง

4.3 มติคณะกรรมการ รศก.

- 4.3.1 รับทราบสถานะการดำเนินงานการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพและปริมณฑล และให้ รฟม. ดำเนินการประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตามขั้นตอน เนื่องจากคาดว่าจะทราบผลการเจรจาเงินกู้กับรัฐบาลประเทศญี่ปุ่นภายใน 1 เดือน

4.3.2 การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการ ดังนี้

- 1) เร่งดำเนินการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบัง และ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าและรถบรรทุกตู้สินค้าตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแล้ว พร้อมทั้งเร่งจัดเตรียมโครงการใหม่ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน และสามารถเบิกจ่ายได้ตามเป้าหมายในปี 2553
- 2) ศึกษาวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ทั้งในด้านขนาดราง และเส้นทางที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ
- 3) เร่งทำความเข้าใจกับสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจะต้องยึดเป้าหมายการเปิดให้บริการรถไฟฟาสายสุวรรณภูมิภายในเดือนธันวาคม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและนักลงทุน

4.3.3 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง และระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอแผนแม่บทการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อใช้เป็นกรอบในการศึกษาความเหมาะสมในรายโครงการต่อไป

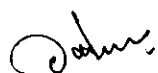
5. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

5.1 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 11/2552

5.2 เห็นชอบมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในข้อ 1.3 ข้อ 2.3 ข้อ 3.3 และ ข้อ 4.3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

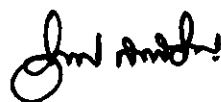
อนุมัติ



(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

✓ ๑๑.๕๓



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

กราบเรียน นรม.

เห็นควรอนุมัติให้เสนอ ต.ร.ม. พิจารณา
ในวันที่ ๑๐.๑๑.๕๓ เนื่องจากมีความจำเป็น
เร่งด่วน ตาม ม.๑ แห่ง พรฎ. ว่าด้วยการเสนอเรื่องฯ



(นายสุรัชย์ ภูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี