ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๒๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒

เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง, กรม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๙๗ ลงวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๒๖๗ ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

ตามที่ได้ยืนยัน/แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๒) เกี่ยวกับผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๒ มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ มาเพื่อดำเนินการ โดยการประชุมดังกล่าวได้มีการพิจารณาเรื่องต่างๆ รวม ๓ เรื่อง ดังนี้

๑. การแก้ไขมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๒

๒. การแต่งตั้งคณะกรรมการ ๔ ฝ่าย เพื่อตรวจสอบการดำเนินโครงการ ๗๖ โครงการ และเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหามาบตาพุด

๓. การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟและแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ลงมติรับทราบและเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเสนอ

จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุรชัย ภู่ประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
18 พ.ย. 2552

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔
www.cabinet.thaigov.go.th
SC11_52_042_(เวียนมติพิจารณา)_แววมุกดา

รอง นรม. ... 18 พ.ย. 52
นรม. ... 18 พ.ย. 52
รัฐ-นร. ... 18 พ.ย. 52
จนท. ... 18 พ.ย. 52
บันทึกข้อมูล สมร

หมายเหตุ : ๑. รอง-นรม. (นายกอร์ปศักดิ์ฯ), รัฐ-กค., คค., ทส., พน., สธ., อก. : จึงเรียนยืนยันมาและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. ปลัด-นร. : จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

เรื่องเพื่อ พิจารณาจร

เรื่องที่ [redacted]

เวลา ๙/๔๔๗
วันที่ 16 พ.ย. 52
เวลา 12.10น.

ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2282-9160

ที่ นร 1115/ ๕๒๖๗ **วันที่** ๑๖ พฤศจิกายน 2552

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ตามที่ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 16/2552 เมื่อวันพุธที่ 11 พฤศจิกายน 2552 เวลา 10.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมงบประมาณ ชั้น 3 อาคาร 3 รัฐสภา นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ขอสรุปผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ประกอบด้วย สาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปรายและมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

1. **การแก้ไขมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่** 15/2552

จัดเข้าวาระ 17 พ.ย. 2552

1.1 **สาระสำคัญ**

1.1.1 สศช. ได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 15/2552 ให้คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2552 ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประชุมและเห็นชอบมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 15/2552

1.1.2 รองผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย (นายบัณฑิต นิจถาวร) ได้ขอแก้ไขมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 15/2552 เรื่อง แผนพัฒนาระบบสถาบันการเงิน ระยะที่ 2 เป็นดังนี้ "เห็นชอบแผนพัฒนาระบบสถาบันการเงิน ระยะที่ 2 โดยเห็นควรให้กระทรวงการคลังและธนาคารแห่งประเทศไทยร่วมกันพัฒนาตัวชี้วัดที่ชัดเจนเพื่อใช้ประเมินและผลักดันเรื่องการลดต้นทุนในการเข้ารับบริการจากสถาบันการเงินให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจะมีส่วนช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย นอกจากนี้เห็นควรจัดทำแนวนโยบายในการพัฒนาระบบสถาบันการเงินในรูปแบบ Microfinance รวมทั้งการปรับปรุงศักยภาพของกองทุนหมู่บ้านและกลุ่มออมทรัพย์ โดยให้แยกออกจากแผนพัฒนาระบบสถาบันการเงิน ระยะที่ 2 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการส่งเสริมระบบสถาบันการเงินของประเทศ"

1.2 **มติคณะกรรมการ รศก.**

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 15/2552 ในวันพุธที่ 11 พฤศจิกายน 2552 โดยให้แก้ไขมติที่ประชุมเรื่องแผนพัฒนาระบบสถาบันการเงิน ระยะที่ 2 ตามความเห็นของรองผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย (นายบัณฑิต นิจถาวร) และรายงานคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบการแก้ไขมติที่ประชุมต่อไป

2. **การแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ฝ่าย เพื่อตรวจสอบการดำเนินการโครงการ 76 โครงการ และเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหามาบตาพุด** สศช. ได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณา โดยเป็นเรื่องสืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2552 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2552 ซึ่งประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้หยิบยกประเด็นจากการหารือร่วมกับแกนนำเครือข่ายภาคประชาชนภาคตะวันออก และตัวแทนคณะกรรมาธิการของวุฒิสภาด้านสิ่งแวดล้อมและสิทธิมนุษยชนแล้ว เห็นว่า เพื่อสร้างความยอมรับและการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา จึงควรให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง ประกอบด้วย 4 ฝ่าย โดยมีหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินการโครงการทั้ง 76 โครงการ ที่ศาลปกครองกลางสั่งระงับ และจัดทำข้อเสนอแนะต่อรัฐบาล เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป โดยสรุปได้ดังนี้

2.1 **สาระสำคัญ**

นายกรัฐมนตรี ได้กล่าวต่อที่ประชุมเกี่ยวกับสถานะการแก้ไขปัญหาในพื้นที่มาบตาพุด และปัญหาในทางปฏิบัติตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 67 วรรค 2 ดังนี้

2.1.1 ปัจจุบันรัฐบาลอยู่ในขั้นตอนการอุทธรณ์คำสั่งคุ้มครองชั่วคราวของศาลปกครองกลางที่สั่งระงับโครงการจำนวน 76 โครงการ ในพื้นที่มาบตาพุดและพื้นที่ใกล้เคียงในจังหวัดระยอง ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีความชัดเจนของวิธีปฏิบัติในการระงับโครงการตามคำสั่งศาลปกครองกลาง และศาลจะนัดพิจารณาคำอุทธรณ์ครั้งต่อไป ในวันที่ 12 และ 18 พฤศจิกายน 2552

2.1.2 ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2552 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2552 ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบ ร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งจะช่วยทำให้เกิดความชัดเจนในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1) โครงการหรือกิจการที่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และกระบวนการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายต่อไป

2) ขั้นตอนและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) สำหรับโครงการที่ต้องปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

3) แนวทางการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพ (Health Impact Assessment: HIA) ที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติได้ประกาศไว้

4) ขั้นตอนและแนวทางการปฏิบัติเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่เพิ่มเติมจากแนวทางที่กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

5) การเปิดโอกาสให้ตัวแทนของภาคเอกชน หรือสถาบันการศึกษาที่สามารถทำหน้าที่เป็นองค์การอิสระ มาขอรายละเอียดโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาให้ความเห็น และเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

2.1.3 คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบ ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. .... เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2552 และร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการประสานงานด้านนิติบัญญัติ เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2552 ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา

2.1.4 รองนายกรัฐมนตรี (นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ) ได้ลงพื้นที่มาบตาพุดอย่างต่อเนื่อง เพื่อเร่งรัดมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาเร่งด่วนในพื้นที่ เช่น โรงพยาบาล และการจัดหาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เป็นต้น

2.1.5 ปัญหาในขณะนี้ ต้องรอการวินิจฉัยของศาลปกครองกลาง ซึ่งมีข้อห่วงใยในประเด็นการผนวกรวมข้อมูลจากหลายหน่วยงานว่าจะออกมาในรูปแบบใด และจะสามารถใช้เป็นข้อมูลที่มีน้ำหนักเพียงพอในการชี้แจงต่อศาลหรือไม่เพียงใด และยังมีความเป็นไปได้ที่อาจถูกฟ้องร้องเพิ่มเติมและเกิดการโต้แย้งจากฝ่ายต่างๆ โดยคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนมีความเห็นว่า สิ่งที่รัฐบาลดำเนินการยังไม่สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญฯ มาตรา 67 วรรค 2

ทั้งนี้ จากการหารือร่วมกับแกนนำเครือข่ายภาคประชาชนภาคตะวันออก และตัวแทนคณะกรรมาธิการของวุฒิสภาด้านสิ่งแวดล้อมและสิทธิมนุษยชน เห็นว่าควรมีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง ประกอบด้วย (1) ภาครัฐ (2) ภาคเอกชน/ผู้ประกอบการ (3) ภาคประชาชน และ (4) นักวิชาการ โดยได้ทาบทามนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นประธานคณะกรรมการ และได้รับการตอบรับแล้ว และจะขอความเห็นจากคณะกรรมการ รศก. ในเรื่องการเสนอผู้แทนในส่วนของภาครัฐที่จะเข้าร่วมเป็นกรรมการ

2.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

2.2.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการ 4 ฝ่าย จะประกอบด้วย ประธานกรรมการ 1 คน และมีกรรมการจาก 4 ฝ่ายๆ ละ 4 คน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ) ภาคประชาชน และนักวิชาการ รวมทั้งสิ้น 17 คน โดยมีนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นประธานคณะกรรมการ ทั้งนี้ การแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ฝ่าย จะช่วยสร้างบรรยากาศที่ดี ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการแก้ไขปัญหาในพื้นฐาน รวมทั้งจะช่วยสร้างการยอมรับและการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนและภาคเอกชน

2.2.2 สำหรับแนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการ 4 ฝ่าย ประธานคณะกรรมการฯ มีแนวทางดำเนินการใน 3 เรื่อง ดังนี้

1) ทบทวนโครงการทั้ง 76 โครงการ และจัดกลุ่มโครงการว่ามีโครงการใดที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนและต้องมีการกำหนดมาตรการใดเพิ่มเติม เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการต่อไปได้

และโครงการใดที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชน โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน

2) กำหนดขอบเขตและจัดทำแผนการควบคุมมลพิษ รวมทั้งแนวทางการเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่มาบตาพุดและพื้นที่ใกล้เคียงในจังหวัดระยอง โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน

3) พิจารณาแนวทางการดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ตามมาตรา 67 วรรค 2 โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 120 วัน

ทั้งนี้ คณะกรรมการ 4 ฝ่าย จะรายงานผลการดำเนินงานและเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาในพื้นที่มาบตาพุด เสนอต่อนายกรัฐมนตรีโดยตรงต่อไป

2.2.3 เห็นควรกำหนดผู้แทนภาครัฐจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) รองนายกรัฐมนตรี (นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ) (2) ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (3) ปลัดกระทรวงสาธารณสุข และ (4) รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (นายโกศล ใจรังสี) โดยให้สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทั้งนี้ เห็นควรให้มีผู้แทนจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง สศช. และนายสรยุทธ เพ็ชรตระกูล (กรรมการผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงอุตสาหกรรม) เข้าร่วมสังเกตการณ์ในการประชุมคณะกรรมการฯ ชุดนี้ด้วย

2.3 **มติคณะกรรมการ รศก.**

2.3.1 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ฝ่าย ซึ่งประกอบด้วย (1) ภาครัฐ (2) ภาคเอกชน (3) ภาคประชาชน และ (4) นักวิชาการ โดยมีนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นประธานคณะกรรมการ เพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่มาบตาพุดและพื้นที่ใกล้เคียงในจังหวัดระยอง รวมทั้งกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 67 วรรค 2

2.3.2 เห็นชอบให้รองนายกรัฐมนตรี (นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ) ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงสาธารณสุข และรองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (นายโกศล ใจรังษี) เป็นกรรมการในส่วนของผู้แทนจากภาครัฐ และให้สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง สศช. และนายสรยุทธ เพ็ชรตระกูล (กรรมการผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงอุตสาหกรรม) เข้าร่วมสังเกตการณ์ในการประชุมคณะกรรมการฯ ชุดนี้ด้วย

3. **การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย** กระทรวงคมนาคมได้เสนอภาพรวมการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟและแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (2) ด้านทรัพย์สิน (3) ด้านกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ และ (4) ด้านบุคลากรและอัตรากำลัง ให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณา สรุปได้ดังนี้

3.1 สาระสำคัญ

3.1.1 การแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) รฟท. มีโครงข่ายเส้นทางทั่วประเทศ 4,429.983 กิโลเมตร เปิดให้บริการเดินรถเชื่อมต่อ 47 จังหวัด ซึ่งมีปัญหาทั้งระบบรางที่มีสภาพชำรุดและหัวรถจักรที่มีอายุใช้งานมานาน ส่งผลให้เกิดปัญหารถไฟตกราง ทั้งนี้ มาตรฐานวิศวกรรมงานทาง สภาพทางที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วย รางที่ควรมีขนาด 100 ปอนด์/หลา การใช้หมอนคอนกรีต สะพานที่สามารถรองรับน้ำหนัก 20 ตัน/เพลา โดยสามารถทำความเร็วเฉลี่ยได้ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีระบบอาณัติสัญญาณไฟสี มีประแจที่สัมพันธ์กับระบบอาณัติสัญญาณ รวมถึงการมีเครื่องกั้นทางในทุกจุดตัด และการมีทางต่างระดับ (สะพานหรือทางลอด) ระหว่างถนนกับรถไฟ ในเส้นทางที่มีค่าคูณควบจราจร (Traffic Movement) ระหว่างรถไฟกับปริมาณรถยนต์สูงกว่า 100,000 คัน-ขบวนต่อวัน

2) การกำหนดแนวทางการแก้ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้พิจารณาจากระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน หัวรถจักรและล้อเลื่อนที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยการแก้ปัญหาระยะเร่งด่วนโครงสร้างพื้นฐานพิจารณาจากคุณภาพสภาพทาง หมอนรองราง สะพาน ประแจและอาณัติสัญญาณ และจุดตัดทางรถไฟในเส้นทางรถไฟ ในกรณีที่ต้องมีการปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อประสิทธิภาพการและความปลอดภัยในการเดินรถ ส่วนการพัฒนาหัวรถจักรและล้อเลื่อนจะพิจารณาคุณภาพจากหัวรถจักรที่มีอายุการใช้งานเกิน 25 ปี สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย "บูรณะทางเดิม เพิ่มเติมหัวรถจักร ขยายโครงข่าย เพิ่มสายทางคู่ มุ่งสู่ไฮสปีด" แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้

- **ระยะเร่งด่วน** ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2557 ประกอบด้วย

  (1) การปรับปรุงพัฒนา สภาพงานทาง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบล้อจักรและล้อเลื่อน เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ

  - **งานปรับปรุงความแข็งแรงทางรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ** ได้แก่ (1) การปรับปรุงความแข็งแรงของทาง ระยะทาง 2,272 กิโลเมตร (2) การเปลี่ยนหมอนรองรางจากหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต 1,382 กิโลเมตร (3) การเปลี่ยนรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ ระยะทาง 2,835 กิโลเมตร (4) การก่อสร้างสะพานเพื่อรองรับน้ำหนักลงเพลา 20 ตัน/เพลา จำนวน 1,648 แห่ง (5) การเปลี่ยนประแจและระบบอาณัติสัญญาณ เป็นประแจกลหมู่ไฟฟ้า และระบบอาณัติสัญญาณไฟสี 223 สถานี (6) การแก้ไขปัญหาจุดตัด โดยก่อสร้างสะพาน/ทางลอดต่างระดับ 114 แห่ง ติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติ 1,033 แห่ง และปิดทางลักผ่าน 540 แห่ง โดยจะมีการประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการแก้ไขปัญหาจุดตัดลัก

ผ่านด้วย และ (7) การติดตั้งโครงข่ายระบบโทรคมนาคมของ รฟท. ทั่วประเทศ

- **งานพัฒนาระบบหัวรถจักรและเครื่องกล** ได้แก่ (1) เร่งรัดปรับปรุงฝูงหัวรถจักร โดยจัดหาหัวรถจักรใหม่ทดแทนหัวรถจักรที่มีอายุเกิน 25 ปี จำนวน 151 คัน โดยในเบื้องต้นสมควรจัดหารถจักรในระหว่างปี พ.ศ. 2553 – 2557 ประมาณ 77 คัน รวมวงเงินลงทุน 10,695.50 ล้านบาท (คณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว 14 คัน รอการอนุมัติ 63 คัน) และซ่อมบำรุงขนาดใหญ่หัวรถจักรจำนวน 56 คัน ประมาณ 3,360 ล้านบาท และ (2) จัดหาระบบล้อเลื่อน ได้แก่ จัดหารถโดยสารรูปแบบชุด 6 ขบวน วงเงิน 4,737 ล้านบาท รถโดยสารดีเซลปรับอากาศ 20 ขบวน วงเงิน 4,416 ล้านบาท รถดีเซลรางธรรมดา 58 คัน วงเงิน 2,490 ล้านบาท และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 308 คัน วงเงิน 770 ล้านบาท

(2) **การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน)** ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ รวม 767 กิโลเมตร ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเต็มความจุของทางในปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ช่วงนครปฐม-หนองปลาดุก-หัวหิน และ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

- **การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในระยะยาว** (ระหว่างปี 2558-2567) ประกอบด้วย

(1) **พัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่เพิ่มเติม** อีก 2 ระยะ ระหว่างปี 2558 – 2567 ระยะทางรวม 2,272 กิโลเมตร ดังนี้

- **ช่วง ปี 2558-ปี 2562** ประกอบด้วย 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,025 กิโลเมตร ได้แก่ (1) แก่งคอย-บัวใหญ่ (2) ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (3)ขอนแก่น-หนองคาย (4) ปากน้ำโพ-ตะพานหิน (5) หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และ (6) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี

- **ช่วงปี 2563-2567** ประกอบด้วย 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,247 กิโลเมตร ได้แก่ (1) ตะพานหิน-เชียงใหม่ (2) สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ (3) คลองสิบเก้า-กบินทร์บุรี (4) หาดใหญ่-สุไหงโกลก (5) ทุ่งสง-กันตัง และ 6) กบินทร์บุรี-คลองลึก

(2) **การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่** ให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ ระยะทางรวม 2,651 กิโลเมตร ที่สำคัญ ได้แก่ (1) สายเหนือ เช่น เส้นทางเด่นชัย – เชียงราย และเส้นทาง

นครสวรรค์ – ตาก (2) สายตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น บัวใหญ่ – นครพนม อุบลราชธานี – ช่องเม็ก (3) สายตะวันตก เช่น น้ำตก – ด่านเจดีย์สามองค์ (4) สายใต้ชุมพร – ระนอง ตรัง – ปากบารา และ (5) สายตะวันออก เช่น มาบตาพุด – ระยอง

(3) **การพัฒนาโครงข่ายให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน** ได้แก่ (1) เริ่มดำเนินการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง ผ่านทางสายฉะเชิงเทรา – อรัญประเทศ ที่มีระยะทางขาดช่วงประมาณ 7 กิโลเมตร ให้เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟสายปอยเปต – ศรีโสภณ โดยเร็ว และ (2) เริ่มดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดเส้นทางสายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ เพื่อรองรับต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านเส้นทางถนนสาย R3E

(4) **การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง** เร่งศึกษาการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูงใน 4 เส้นทางหลัก ระยะทางรวม 2,675 กิโลเมตร ประกอบด้วย กรุงเทพ – เชียงใหม่ กรุงเทพ – หนองคาย กรุงเทพ – จันทบุรี กรุงเทพ – ปาดังเบซาร์

3.1.2 การแก้ไขปัญหาบริหารจัดการ รฟท. ด้านการบริหารจัดการทรัพย์สิน

1) รฟท. มีที่ดิน กระจัดกระจายอยู่ทั่วประเทศ จำนวน 234,976.96 ไร่ และมีหลายหน่วยงานภายใน รฟท. ที่รับผิดชอบดูแล โดยมีการแยกเป็นที่ดินเพื่อการเดินรถ ซึ่งเป็นธุรกิจหลัก (Core Business) จำนวน 198,674.71 ไร่ และที่ดินสำหรับการพาณิชย์ (Non - Core Business) จำนวน 36,302.18 ไร่ ซึ่งมีรายได้จากการบริหารทรัพย์สินเฉลี่ยเพียงปีละ 1,500 ล้านบาท

2) ปัญหาการจัดการที่ดิน ได้แก่ ปัญหาการจัดเก็บข้อมูลที่ดินและทรัพย์สินไม่เป็นระบบและไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ปัญหาการบุกรุกที่ดิน ปัจจุบันมีพื้นที่ที่ถูกบุกรุกกว่า 7,124.80 ไร่ การจัดกลุ่มและจำแนกประเภทที่ดิน และปัญหาการขาดเอกภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาทรัพย์สิน

3) **แนวทางการแก้ไขปัญหา**

- การจัดกลุ่ม และจำแนกประเภทที่ดิน โดยจัดทำฐานข้อมูลทั้งพื้นที่ Core Business และพื้นที่ Non - Core Business ตลอดจนจัดแบ่งพื้นที่สถานีรถไฟ (Zoning) ให้ชัดเจน เพื่อแยกเป็นพื้นที่ทำการ พื้นที่บริการ พื้นที่สวัสดิการของเจ้าหน้าที่ และพื้นที่เชิงพาณิชย์ รวมทั้งการจัดกลุ่มสถานีที่มีศักยภาพสูง กลาง และต่ำ ตามลำดับ เพื่อเป็นข้อมูลในการบริหารสถานีนั้นๆ

- ปัญหาการบุกรุกที่ดิน การแก้ไขปัญหาการบุกรุกที่ดินให้คำนึงถึงหลักมนุษยชน และความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งให้มีการแก้ไขระเบียบขั้นตอนการดำเนินการป้องกันการบุกรุก เพื่อป้องกันการบุกรุกใหม่ และเร่งรัดดำเนินการแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน เพื่อดำเนินการตามกฎหมาย และติดตามผลอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งหากพบว่ามีพนักงาน รฟท.เข้าไปเกี่ยวข้อง ให้ดำเนินการลงโทษทางวินัยและคดีอาญา
- ปัญหาความไม่เป็นเอกภาพของหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแล กำหนดหน่วยงานในบังคับบัญชาของฝ่ายบริหารทรัพย์สินตามพื้นที่ ปรับขนาดกองนิติกรรมและบริหารสัญญาให้มีขนาดที่เหมาะสม การจัดตั้งหน่วยงานเทคโนโลยีสารสนเทศและแบ่งแยกอำนาจในการบริหารใหม่ให้ชัดเจน

4) **ข้อเสนอแนะให้ดำเนินการโดยเร่งด่วน**

- การเร่งรัดจัดหาประโยชน์ในทุกพื้นที่ ได้แก่ (1) การดำเนินการตามกฎหมายกับผู้เช่าที่ผิดสัญญา (2) การจัดแบ่งผลประโยชน์ในสถานีให้ชัดเจน โดยออกกฎ ระเบียบ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ในการจัดสรรผลประโยชน์ที่ได้รับจากสถานีรถไฟนั้นๆ เพื่อนำมาใช้เป็นสวัสดิการของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ และนำไปสนับสนุนกิจการรถไฟฯ ในภาพรวม (3) การจัดทำโครงการนำร่องในการพัฒนาพื้นที่ โดยให้ รฟท. จัดทำโครงการนำร่องเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ ทั้งที่เป็นพื้นที่สถานีรถไฟ และพื้นที่อื่นสามารถจัดหาประโยชน์ได้ และ (4) การดำเนินการพัฒนาพื้นที่โดยคำนึงเอกลักษณ์ของ รฟท. รวมทั้งความรับผิดชอบต่อสังคมในการดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินที่ต้องคำนึงถึงวิถีการดำรงชีวิตของบุคคลและชุมชนริมทางรถไฟที่มีมาช้านาน
- กำหนดเป้าหมายและแผนการจัดหารายได้จากที่ดิน ทรัพย์สินของ รฟท. ในภาพรวมให้ชัดเจน เพื่อประโยชน์ในการติดตามประเมินผล
- ปรับปรุงแก้ไขระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการพัฒนาที่ดินให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยให้ รฟท. ไปพิจารณาปรับปรุงระเบียบการพิจารณาให้เช่า การจัดจ้างที่ปรึกษา ฯลฯ และการแบ่งมอบอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการ ทั้งในส่วนคณะกรรมการฯ และในส่วนของฝ่ายบริหาร รฟท. ให้ชัดเจน

3.1.3 การแก้ไขปัญหาบริหารจัดการ รฟท. ด้านกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ

รฟท. ดำเนินการและบริหารงานภายใต้กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ที่มีผลต่อโครงสร้างการขนส่งทางรถไฟ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ รวมทั้งข้อตกลงสภาพการจ้างระหว่าง รฟท. กับสหภาพแรงงานฯ รฟท. ซึ่งทำให้

เกิดปัญหาการบริหารบุคลากรและการจัดอัตรากำลังของ รฟท. ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่ทำให้ขาดแคลนปัญหาบุคลากรที่ปฏิบัติงานในภารกิจหลัก จึงมีข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหา ดังนี้

1) ยกร่างพระราชบัญญัติรถไฟใหม่ โดยประยุกต์หลักการของกฎหมายทางหลวง ทางหลวงสัมปทาน กิจการขนส่งมวลชน การขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ มาใช้กับการขนส่งทางรถไฟ รวมถึงการจัดสรรบทบาทการพัฒนา การกำกับดูแล และการให้บริการให้ชัดเจน

2) รฟท. นำข้อตกลงที่ไม่ใช่สภาพการจ้างไปเจรจาตกลงกับสหภาพแรงงานฯ รฟท. ตามขั้นตอนของกฎหมาย เพื่อนำไปสู่การทำงานร่วมกันต่อไป

3) ขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ในเรื่องดังกล่าว เพื่อให้ รฟท. สามารถรับพนักงานเข้าทำงานได้ในจำนวนที่เหมาะสม

3.1.4 การแก้ไขปัญหาบริหารจัดการ รฟท. ด้านบุคลากรและอัตรากำลัง

1) ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2552 รฟท. มีกรอบอัตรากำลังจำนวน 18,015 อัตรา ปฏิบัติงานจริง 12,047 คน คงมีอัตรากำลังว่างจำนวน 5,968 อัตรา และลูกจ้างมีกรอบอัตรากำลังจำนวน 4,056 อัตรา ปฏิบัติงานจริงครบตามจำนวน

2) ปัญหาอุปสรรคของการบริหารจัดการด้านบุคลากรและอัตรากำลังของ รฟท. ส่งผลให้เกิดปัญหาที่สำคัญ เช่น การขาดแคลนบุคลากรที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานในภารกิจหลัก ค่าใช้จ่ายล่วงเวลา และค่ารักษาพยาบาลที่สูงขึ้น สายบังคับบัญชาและการปฏิบัติงานมีความซ้ำซ้อน และภาระบำเหน็จบำนาญประมาณ 52,600 ล้านบาท (ข้อมูล ณ ปี 2551) ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบให้ รฟท. ประสบปัญหาขาดทุนและมีภาระหนี้สินประมาณ 72,850 ล้านบาท

3) **แนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการด้านบุคลากรและอัตรากำลัง**

- การแก้ไขปัญหาจำนวนพนักงานที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานในกลุ่มพนักงานที่มีความจำเป็นต่อภารกิจหลักของ รฟท. ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างสถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.) เพื่อศึกษาวิเคราะห์กรอบอัตรากำลังที่เหมาะสมในภาพรวมทั้งระบบ และจะนำผลการศึกษามาประกอบการพิจารณาทบทวนตัวเลขจำนวนพนักงานที่ต้องการรับเพิ่มเติม และจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

- การพัฒนาบุคลากรและการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านงานรถไฟให้แก่พนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความเชี่ยวชาญและทักษะเฉพาะด้าน โดยให้มีหลักสูตรโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ซึ่งจะทำให้มีการทดแทนอัตรากำลังหลักที่เกษียณอายุ และจะทำให้ รฟท. มีการถ่ายทอดองค์ความรู้จากคนรถไฟรุ่นหนึ่งไปสู่คนอีกรุ่นหนึ่ง รวมทั้งจัดตั้งสำนักงาน

ศูนย์ฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะเฉพาะด้าน เช่น การเดินรถ และการซ่อมบำรุง เป็นต้น สำหรับฝึกอบรมด้านการขนส่งระบบรางแก่บุคลากรของ รฟท. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

4) **การแก้ไขปัญหาระยะกลาง (ปี 2553-2557)** ปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. โดยจัดตั้งหน่วยธุรกิจขึ้นมา 3 หน่วยธุรกิจภายใน รฟท. พร้อมทั้งแยกบัญชีแต่ละหน่วยธุรกิจ (Business Unit: BU) รวมทั้งจัดตั้งบริษัทลูกสำหรับดำเนินการโครงการ Airport Rail Link โดย รฟท. ถือหุ้น 100%

3.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

3.2.1 ในการพิจารณาแนวการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. 4 ด้าน นั้น ที่ประชุมเห็นว่าการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานในระยะเร่งด่วน จะต้องพิจารณาโครงการลงทุนที่ทำให้การเดินรถมีความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

3.2.2 กระทรวงคมนาคมได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าการลงทุนในระยะเร่งด่วน ทั้งด้านรางไม้หมอน หัวรถจักร ประแจกล อาณัติสัญญาณ และเครื่องกั้น มีวงเงินประมาณ 47,500 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาดำเนินการและเบิกจ่ายลงทุนตั้งแต่ปี 2553-2557

3.2.3 หากพิจารณาเฉพาะโครงการที่เกี่ยวข้องกับการบูรณะปรับปรุงระบบรางและเครื่องมืออุปกรณ์เดิมให้ได้มาตรฐาน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทั้งด้านความปลอดภัยและความเร็ว สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชน ได้แก่ การจัดหาหัวรถจักรดีเซล 50 คันการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ และการปรับปรุงหมอนรองรางจากหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต ประแจกลและอาณัติสัญญาณ และเครื่องกั้น ทั้งนี้หากพิจารณาในรายละเอียด อาจปรับวงเงินลงทุนลดลงเหลือประมาณ 30,000 - 35,000 ล้านบาท และเมื่อรวมกับการพัฒนาระบบรางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน เพื่อแก้ปัญหาการรอสับหลีกทาง วงเงิน 66,000 ล้านบาท รวมวงเงินโครงการทั้งสิ้นประมาณ 100 000 ล้านบาท ซึ่งบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555

3.2.4 กระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่าการดำเนินการก่อสร้างรางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ จะมีวงเงินลงทุนประมาณ 200,000 ล้านบาท และหากเป็นการลงทุนสร้างรางรถไฟทั่วประเทศให้เป็นรางมาตรฐาน (ความกว้าง 1.432 เมตร) จะมีวงเงินลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 770,000 ล้านบาท

3.2.5 ในการนำเสนอขออนุมัติโครงการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาโครงสร้างพื้นฐานในระยะเร่งด่วน จำเป็นต้องคำนึงภาระการลงทุน ควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาความเชื่อมั่นในการให้บริการตามภารกิจหลักของ รฟท. กระทรวงคมนาคม จึงควรให้ความสำคัญกับโครงการปรับปรุงพัฒนาระบบรางและหัวรถจักรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยเป็นหลัก รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญโครงการ

ให้เหมาะสมกับระยะเวลาการพัฒนา นอกจากนี้ ควรพิจารณารูปแบบการร่วมลงทุนจากภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP) เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐให้เหมาะสมกับฐานะการคลังของประเทศ ซึ่งจะทำให้กรอบวงเงินลงทุนโครงการในระยะเร่งด่วนลดลงได้

3.2.6 สำหรับการพัฒนาโครงข่ายให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในเส้นทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก มีเส้นทางที่สำคัญ เช่น เส้นทางเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ และเส้นทางบัวใหญ่ – ขอนแก่น - นครพนม – มุกดาหาร (สามารถเชื่อมต่อกับประเทศลาวและเวียดนามได้) ภายใต้กรอบการเจรจา Greater Mekong Sub region: GMS สำหรับแหล่งเงินลงทุนอาจพิจารณาแหล่งเงินจากต่างประเทศ เช่น ประเทศจีน และ Asian Infrastructure fund

3.2.7 การวางแผนพัฒนาเส้นทางรถไฟควรพิจารณาให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งช่วยส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงกับเมืองอุตสาหกรรมได้ และเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ควรมีการพิจารณาแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบเส้นทางรถไฟควบคู่ไปด้วย ทั้งเรื่องการบุกรุกพื้นที่เส้นทางรถไฟ การออกแบบพื้นที่ที่เป็นผังเมืองเฉพาะหรือรูปแบบเมืองพิเศษ การเชื่อมโยงกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยอาจเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP เพื่อให้การลงทุนเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

3.2.8 สำหรับการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง จำเป็นต้องมีการศึกษาความเหมาะสมทางเทคนิควิศวกรรม และรูปแบบการร่วมลงทุน PPP ซึ่งขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ใน 4 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-หนองคาย กรุงเทพ-จันทบุรี และกรุงเทพ-ปาดังเบซาร์ อย่างไรก็ดี ที่ประชุมเห็นว่าควรเร่งศึกษาในเส้นทางที่มีศักยภาพสูงก่อน เช่น กรุงเทพ-ระยอง รวมทั้งพิจารณารูปแบบการลงทุน PPP และให้กระทรวงคมนาคม นำเสนอกระทรวงการคลังพิจารณา ซึ่งปลัดกระทรวงการคลังจะมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบเรื่องการลงทุนรูปแบบ PPP แทนสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

3.2.9 ในการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการด้านทรัพย์สิน กฎหมาย และบุคลากร จำเป็นต้องดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ด้วย ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เสนอให้มีการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ (Business Unit) 3 หน่วย ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยบริหารทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และจัดตั้งบริษัทลูก 1 บริษัท ได้แก่ บริษัทเดินรถ Airport Link โดย รฟท.ถือหุ้น 100 % ซึ่งแตกต่างแผนการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ที่คณะรัฐมนตรีได้เคยให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 ที่กำหนดให้มีบริษัทลูก 3 บริษัท ได้แก่ บริษัทเดินรถ Airport Link บริษัทบริหารทรัพย์สิน และบริษัทเดินรถ ซึ่งการดำเนินการตามแนวทางใหม่ กระทรวงคมนาคมจะต้องทำความเข้าใจกับ

องค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันปัญหาการต่อต้านจากพนักงาน ก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

3.3 **มติคณะกรรมการ รศก.**

3.3.1 เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อให้การเดินรถมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน ช่วงปี 2553 – 2557 ที่ชัดเจน ทั้งในการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ การปรับปรุงหมอนรองราง ประแจกลและอาณัติสัญญาณ และเครื่องกั้น การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการพัฒนาระบบรางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินรถ และสามารถเพิ่มความเร็วรถจาก 50 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 80 – 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้นประมาณ 100,000 ล้านบาท และให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดส่งรายละเอียดแผนการลงทุนดังกล่าวให้ สศช. ภายใน 7 วัน และให้ สศช. พิจารณาภายใน 45 วัน และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป

3.3.2 เห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือกับ รฟท. และองค์กรที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องดังกล่าวต่อไป นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ควรให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรของ รฟท. และภาระการเงินของ รฟท. ด้วย

3.3.3 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการและแผนการลงทุนเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเส้นทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน โดยอาจระดมทุนจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน และแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาข้อสรุปในการเชื่อมโยงระบบรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

3.3.4 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพ – ระยอง ให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณา และดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

3.3.5 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาวางแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของประเทศให้สอดคล้องและสนับสนุนกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและการสนับสนุนการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

4. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

4.1 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 16/2552

4.2 รับทราบการแก้ไขมติการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 15/2552 เรื่องแผนพัฒนาระบบสถาบันการเงินระยะที่ 2

4.3 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ฝ่าย ซึ่งประกอบด้วย (1) ภาครัฐ (2) ภาคเอกชน (3) ภาคประชาชน และ (4) นักวิชาการ โดยมีนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นประธานกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่มาบตาพุดและพื้นที่ใกล้เคียงในจังหวัดระยอง รวมทั้งกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 67 วรรค 2

4.4 มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ) ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงสาธารณสุข และรองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (นายโกศล ใจรังษี) เป็นกรรมการในส่วนของผู้แทนจากภาครัฐ และให้สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนายสรยุทธ เพ็ชรตระกูล (กรรมการผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงอุตสาหกรรม) เข้าร่วมสังเกตการณ์ในการประชุมคณะกรรมการฯ ชุดนี้ด้วย

4.5 เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อให้การเดินรถมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน ช่วงปี 2553 – 2557 ที่ชัดเจน ทั้งในการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ การปรับปรุงหมอนรองราง ประแจกลและอาณัติสัญญาณ และเครื่องกั้น การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการพัฒนาระบบรางรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินรถ และสามารถเพิ่มความเร็วรถจาก 50 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 80 – 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้นประมาณ 100,000 ล้านบาท และให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดส่งรายละเอียดแผนการลงทุนดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ภายใน 7 วัน และให้ สศช. พิจารณาภายใน 45 วัน และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป

4.6 เห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link

และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือและทำความเข้าใจกับ รฟท. และผู้เกี่ยวข้อง ในเรื่องดังกล่าวต่อไป นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ควรให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรของ รฟท. และภาระการเงินของ รฟท. ด้วย

4.7 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการและแผนการลงทุนเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเส้นทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน โดยอาจระดมทุนจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน และแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุปในการเชื่อมโยงระบบรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

4.8 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพ – ระยอง ให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

4.9 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาวางแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของประเทศให้สอดคล้องและสนับสนุนกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและการสนับสนุนการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง

(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

อนุมัติ

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)
นายกรัฐมนตรี

กราบเรียน นรม.
เห็นควรอนุมัติให้เสนอ ครม. พิจารณาจร
ในวันที่ 17 พ.ย. 52 เนื่องจากมีความจำเป็น
เร่งด่วน ตาม ม.9 แห่ง พรฎ. ว่าด้วยการเสนอเรื่องฯ

(นายสุรชัย ภู่ประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี