



บันทึกข้อความ

สวท. 4/3	สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
วันที่ 8 มี.ค. 2553	รับที่ 141
เวลา 14.00 น.	วันที่ 8 มี.ค. 2553 14.05

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

ที่ นร 1115/ ๐๐๖๔ วันที่ ๘ มกราคม 2553

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 1/2553

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ..... 12 มี.ค. 2553

ตามที่ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2553 เวลา 9.00 น. ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ขอสรุปผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ประกอบด้วยสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปรายและมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

1. รายงานสถานการณ์ด้านแรงงาน และผลกระทบต่อแรงงานไทยในรัฐคูโบ กระทรวงแรงงาน ได้นำเสนอเรื่องดังกล่าว ซึ่งเป็นเรื่องสืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 17/2552 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 ที่มอบหมายให้กระทรวงแรงงานติดตามสถานการณ์ด้านผลกระทบต่อแรงงานไทยในรัฐคูโบ และในกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง และรายงานให้คณะกรรมการ รศก. รับทราบ โดยสรุปได้ดังนี้

1.1 สาระสำคัญ

- 1.1.1 สถานการณ์การเลิกจ้าง มีแนวโน้มที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ประกันตนที่มาขึ้นทะเบียนขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงานเริ่มลดลง หลังจากเพิ่มขึ้นสูงสุดในเดือนกุมภาพันธ์ 2552 จาก 101,939 คน เหลือ 40,638 คน ในเดือนพฤศจิกายน 2552
- 1.1.2 สถิติการว่างงานรายเดือน ปี 2551-2552 อัตราการว่างงานรายเดือน ปี 2552 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากเดือนเมษายนที่มีอัตราการว่างงานสูงสุดถึงร้อยละ 2.1 ลดลงเหลือร้อยละ 1.2 ในเดือนกันยายน และประมาณว่าอัตราการว่างงานจะลดลงเหลือร้อยละ 1.1 ในเดือนพฤศจิกายน และธันวาคม 2552
- 1.1.3 สถานการณ์ความต้องการแรงงาน ขณะนี้มีสถานประกอบการแจ้งความต้องการแรงงานประมาณ 120,000 ตำแหน่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2552
- 1.1.4 ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ประเทศไทยเริ่มที่จะประสบภาวะขาดแคลนแรงงานขั้นพื้นฐาน โดยเฉพาะแรงงานในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และยานยนต์ ซึ่งในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจที่ผ่านมา มีลูกจ้างส่วนหนึ่งถูกเลิกจ้าง และลูกจ้างที่ถูกเลิกจ้างบางคนไม่ต้องการที่จะกลับมาทำงานในอุตสาหกรรมดังกล่าวอีก เนื่องจากได้เข้าร่วมโครงการฝึกอาชีพของภาครัฐ ทำให้มีค่าจ้างรายวันสูงกว่ารายได้จากการเป็นลูกจ้างในอุตสาหกรรมดังกล่าว

นร. 159
เข้า 8 มี.ค. 53
ออก 11 มี.ค. 53

อ.สมิต

14 มี.ค. 141

11-53 1415

- 1.1.5 **ความต้องการแรงงานไทยในต่างประเทศ** ขณะนี้ในต่างประเทศมีความต้องการแรงงานไทยสูงถึง 140,620 คน โดยประเทศไต้หวันมีความต้องการแรงงานไทยสูงสุดถึง 45,000 ตำแหน่ง ซึ่งกระทรวงแรงงานมีนโยบายให้แรงงานที่ส่งไปทำงานในต่างประเทศจะต้องเป็นแรงงานที่มีคุณภาพ โดยส่งเสริมให้แรงงานที่จะไปทำงานต่างประเทศมีการอบรมพัฒนาฝีมือแรงงานโดยสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน
- 1.1.6 **สถานการณ์การชุมนุมเรียกร้องของผู้ใช้แรงงาน** ในเดือนตุลาคม 2551 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2552 มีการชุมนุมเรียกร้องของผู้ใช้แรงงาน 140 ครั้ง โดยมีสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องจำนวน 129 แห่ง และลูกจ้างที่เกี่ยวข้องจำนวน 150,226 คน โดยเป็นลูกจ้างที่ถูกเลิกจ้างประมาณ 36,200 คน ทั้งนี้ ประเภทของอุตสาหกรรมที่มีการชุมนุมเรียกร้อง 5 อันดับแรก ได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สิ่งทอ การบริการ และรับเหมาค่าแรงตามลำดับ โดยพื้นที่ที่มีการชุมนุมเรียกร้องของผู้ใช้แรงงาน 3 อันดับแรก ได้แก่ (1) ระยอง (2) กรุงเทพมหานคร ชลบุรี ฉะเชิงเทรา และ (3) สระบุรี ปราจีนบุรี
- 1.1.7 **ผลกระทบต่อการจ้างแรงงานจากการจับโครงการ 65 โครงการในพื้นที่มาบตาพุด** คาดว่าจะมีลูกจ้างได้รับผลกระทบจำนวน 40,000 คน ซึ่งหากโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้มีการรับลูกจ้างเข้าทำงานอีก 15,000 ตำแหน่ง และขณะนี้บริษัทรับเหมาก่อสร้างยื่นคำร้องกรณีเลิกจ้างต่อสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดระยองแล้วจำนวน 80 คน อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจความต้องการแรงงานของนายจ้างในพื้นที่ พบว่า มีความต้องการจ้างงานทั้งหมดจำนวน 4,329 ตำแหน่ง ได้แก่ ตำแหน่งวิศวกร 332 ตำแหน่ง ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง 23 ตำแหน่ง ช่างก่อสร้าง 403 ตำแหน่ง ผู้ตรวจสอบงานก่อสร้าง 33 ตำแหน่ง ช่างเชื่อม 683 ตำแหน่ง และแรงงานทั่วไป 2,855 ตำแหน่ง
- 1.1.8 **การพิสูจน์สัญชาติแรงงานต่างด้าว** ขณะนี้มีแรงงานต่างด้าวสัญชาติพม่า ลาว และกัมพูชา ที่มีการขึ้นทะเบียนกับกรมการปกครองทั้งสิ้นจำนวน 1,436,802 คน ประกอบด้วย แรงงานพม่า 1,155,728 คน แรงงานลาว 126,524 คน และแรงงานกัมพูชา 154,550 คน โดยมีแรงงานต่างด้าว สัญชาติพม่า ลาว และกัมพูชาที่ขออนุญาตทำงานจำนวน 1,310,686 คน และแรงงานต่างด้าวสัญชาติพม่า ลาว และกัมพูชา ที่ได้รับการพิสูจน์สัญชาติแล้วจำนวน 135,214 คน
- 1.1.9 **ผลกระทบต่อแรงงานไทยในรัฐดูไบ** ปัจจุบันมีแรงงานไทยในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ประมาณ 10,000 คน โดยมีแรงงานไทยทำงานอยู่ในเมืองดูไบมากที่สุดประมาณ 7,000 คน และถูกเลิกจ้าง จำนวน 41 คน โดยนายจ้างได้จ่ายเงินค่าจ้าง และเงินสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายให้อย่างครบถ้วนแล้ว ทั้งนี้ คาดว่าวิกฤตดูไบที่เกิดขึ้นครั้งนี้ไม่น่าจะส่งผลกระทบต่อการจ้างแรงงานไทยในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรต เนื่องจากไม่มีแรงงานไทยทำงานในโครงการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทในเครือของดูไบเวิลด์ นอกจากนี้ คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมของแรงงานที่ทำงานในประเทศรอบอ่าวอื่นๆ มากนัก

- 1.1.10 การดำเนินการของกระทรวงแรงงาน กระทรวงแรงงานได้กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อเตรียมความพร้อมให้แก่แรงงานไทยที่จะไปทำงานต่างประเทศ ได้แก่ พัฒนาฝีมือแรงงานให้สอดคล้องกับตำแหน่งงานและตลาดแรงงานในต่างประเทศโดยเน้นแรงงานกึ่งฝีมือและแรงงานฝีมือ ส่งเสริมการจ้างงานของตลาดแรงงานต่างประเทศในรูปแบบการดำเนินงานโดยรัฐต่อรัฐ รวมทั้ง ควบคุม กำกับ ดูแล บริษัทจัดหางานให้เกิดความเป็นธรรมต่อแรงงานที่ประสงค์จะไปทำงานต่างประเทศและลดค่าใช้จ่ายในการไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทย

1.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 1.2.1 กระทรวงแรงงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับแก้ไขปัญหาการชุมนุมเรียกร้องของแรงงาน กรณีอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมสิ่งทอ (กรณีโรงงานผลิตชุดชั้นในสตรีไทรอัมพ์) ซึ่งหากยังไม่สามารถหาข้อตกลงยุติกันได้ก็จะส่งผลกระทบต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าว และความน่าเชื่อถือของต่างประเทศที่ต้องการย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย นอกจากนี้ กระทรวงแรงงานควรใช้กระบวนการแรงงานสัมพันธ์ ในการเจรจาเรื่องค่าจ้าง และโบนัสของลูกจ้างในอุตสาหกรรมยานยนต์ให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว ทั้งนี้ กระทรวงแรงงานได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติม สรุปว่า กระทรวงแรงงานได้เสนอให้อุตสาหกรรมที่มีปัญหาดังกล่าว พิจารณารับลูกจ้างกลับเข้ามาทำงาน และการดำเนินการตามข้อเรียกร้องของผู้ชุมนุมตามความเหมาะสม ซึ่งคาดว่าจะสามารถไกล่เกลี่ยความขัดแย้งที่เกิดขึ้นได้
- 1.2.2 นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ เห็นควรให้มีการพิจารณาความเหมาะสมของระบบค่าจ้างขั้นต่ำ และค่าจ้างแรงงานของประเทศไทย โดยพิจารณาถึงผลประโยชน์ในการดึงดูดการลงทุนเข้ามาในประเทศ และความเหมาะสมของรายได้ขั้นต่ำของแรงงานในระบบเศรษฐกิจไทยโดยรวม พร้อมทั้งควรติดตามการว่างงานเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (Structural Unemployment) ด้วยเนื่องจากในระยะต่อไปหากอุตสาหกรรมหลักของไทย เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ไม่สามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง จะส่งผลกระทบต่อการจ้างงานในอุตสาหกรรมดังกล่าว และแรงงานใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดแรงงานในอนาคต โดยภาครัฐอาจต้องเร่งดำเนินการโครงการขนาดใหญ่ตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 เพื่อกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมภายในประเทศ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการรองรับแรงงานใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดแรงงานในระยะต่อไป ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ควรประสานกับกระทรวงแรงงานเพื่อพิจารณาเรื่องดังกล่าวต่อไป

1.3 มติคณะกรรมการ รศก.

รับทราบ และมอบหมายให้กระทรวงแรงงานพิจารณาระบบค่าจ้างขั้นต่ำ และค่าจ้างแรงงานของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์เศรษฐกิจของไทย โดยคำนึงถึงการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และผลกระทบด้านรายได้ของแรงงานต่อไป

2. สถานภาพความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี 2552 สศท. ได้เสนอเรื่องดังกล่าวตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีที่ให้ศึกษาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศประจำปี 2552 ที่จัดทำโดยเว็ลด์ อีโคโนมิก ฟอรัม (World Economic Forum: WEF) ซึ่ง สศท. ได้ดำเนินการศึกษาในประเด็นดังกล่าว พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF กับผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันที่จัดทำโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) ให้คณะกรรมการ รศก. รับทราบ โดยสรุปได้ดังนี้

2.1 สารสำคัญ

- 2.1.1 **วิธีการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน โดย WEF และ IMD ที่สำคัญ**
ได้แก่ WEF ทำการจัดอันดับฯ ประเทศ จำนวน 133 ประเทศ และมีเกณฑ์ชี้วัดจำนวน 110 เกณฑ์ ซึ่งคำนวณน้ำหนักของคะแนนโดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม (Basic Requirement, Efficiency Enhancers, Innovation and Sophistication Factors) แตกต่างกันในแต่ละกลุ่มประเทศ (Factor-Driven Economy, Investment-Driven Economy, Innovation-Driven Economy) โดยจัดให้ไทยอยู่ในกลุ่มประเทศที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุน (Investment-Driven Economy) ซึ่งให้น้ำหนักของคะแนนใน 3 กลุ่มหลักในสัดส่วน 4:5:1 ในขณะที่ IMD ทำการจัดอันดับฯ ประเทศ จำนวน 57 ประเทศ มีเกณฑ์ชี้วัด 245 เกณฑ์ โดยให้น้ำหนักและสัดส่วนในการคำนวณคะแนนและอันดับของทุกประเทศเท่ากัน
- 2.1.2 **ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยปี 2552 โดย WEF และ IMD**
- 1) **ภาพรวมสถานภาพความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย**
WEF ได้ประกาศผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันปี 2552 โดยจัดอันดับของประเทศไทยลดลง 2 อันดับ จากอันดับที่ 34 ในปี 2551 มาเป็นอันดับที่ 36 ในปี 2552 ในขณะที่ IMD ได้ประกาศตัวเลขอันดับความสามารถของการแข่งขันปี 2552 โดยได้จัดอันดับให้ไทยดีขึ้น 1 อันดับ จากอันดับ 27 ในปี 2551 มาเป็นอันดับ 26 ในปี 2552
 - 2) **จุดแข็งและจุดอ่อนในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย**
 - **จุดแข็งและปัจจัยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว** ได้แก่ (1) การดูแลและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะในด้านระดับราคาและการจ้างงาน ส่งผลให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจ ค่าแรงงาน ตลอดจนค่าครองชีพของประชาชนอยู่ในเกณฑ์ต่ำสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ (2) การกระจายตัวของสาขาการผลิตไทยมีลักษณะฐานกว้างและมีความหลากหลายเพียงพอ

ที่จะรองรับความผันผวน (3) ตลาดทั้งในและต่างประเทศของไทย (Market Size) มีขนาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการลดต้นทุนการผลิตต่อหน่วย และ (4) ประสิทธิภาพของตลาดสินค้าภายในประเทศของไทยอยู่ในระดับดี ทำให้การจัดสรรทรัพยากรเพื่อผลิตสินค้าและบริการมีความเหมาะสมและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้เป็นอย่างดี

- **จุดอ่อนและปัญหาอุปสรรคต่อการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว** ที่สำคัญ ได้แก่ (1) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รวมทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอยู่ในระดับต่ำ และ (2) ผลผลิตการผลิตรวม ทักษะ ความพร้อมทางเทคโนโลยี การลงทุนในการวิจัยและพัฒนาและนวัตกรรม ทำให้ความสามารถในการหารายได้ การออม และการลงทุนของประชาชนและภาคธุรกิจอยู่ในระดับต่ำ

3) ความเห็นฝ่ายเลขานุการ

- ควรมีกลไกในการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพิจารณาแนวทางปรับปรุงความสามารถในการแข่งขัน โดยการสร้างความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการอย่างสม่ำเสมอ และให้ความสำคัญกับการสร้างโอกาสและความสามารถในการหารายได้ของประชาชนและภาคธุรกิจ โดยภาครัฐจะต้องมีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นและขับเคลื่อนการพัฒนา
- ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับมาตรการระยะสั้นและระยะยาวซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ดังนี้
 - (1) **มาตรการระยะสั้น** เช่น การปรับโครงสร้างระบบภาษีเพื่อกระตุ้นการลงทุนภาคเอกชน การพัฒนาสมรรถนะและทักษะแรงงานรองรับการแข่งขันของประเทศ และการเร่งพัฒนาระบบการศึกษาทั้งด้านปริมาณและคุณภาพให้สอดคล้องกับความต้องการภาคเศรษฐกิจ เป็นต้น
 - (2) **มาตรการระยะยาว** เช่น การปรับปรุงแก้ไขปัจจัยย่อยต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการยกระดับประสิทธิภาพการลงทุนและคุณภาพผลิตภัณฑ์ การมุ่งสู่สังคมและเศรษฐกิจฐานความรู้และนวัตกรรมของไทย รวมทั้งควรมีหน่วยงานหลักรับผิดชอบการรวบรวมข้อมูลให้กับ WEF และ IMD เนื่องจากจะมีผลต่อการจัดอันดับ เป็นต้น

2.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.2.1 จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF และ IMD ดังกล่าว พบว่า มีเกณฑ์ชี้วัดหลายประการที่เป็นจุดอ่อนและมีอันดับความสามารถในการแข่งขันลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับปีก่อน เช่น ผลกระทบจากโรคติดต่อร้ายแรง ต่างๆ เป็นต้น ดังนั้น จึงเห็นควรจัดส่งเกณฑ์การชี้วัดต่างๆ ดังกล่าวให้หน่วยงาน ที่รับผิดชอบจัดทำมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาดังต่อไป
- 2.2.2 ควรมีการตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนดำเนินการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางแก้ไขปัญหาคัดค้านด้านความสามารถในการแข่งขันของไทย อย่างต่อเนื่อง โดยในระยะสั้นควรเน้นการแก้ไขปัญหาด้านที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินธุรกิจ (Business Operation) เป็นลำดับแรก นอกจากนี้ ควรให้ สถาบันการศึกษาในภูมิภาคร่วมกับภาคเอกชนในการพัฒนาเทคโนโลยีและ นวัตกรรม เพื่อแก้ไขปัญหาคัดค้านในด้านนวัตกรรมของประเทศไทยด้วย
- 2.2.3 ในการเปรียบเทียบผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นั้น ควรนำรายงานสถานภาพความสามารถในการแข่งขันขององค์กรอื่นๆ ที่มีผล การศึกษาและสำรวจเกี่ยวกับประเทศไทยอย่างกว้างขวาง เช่น องค์การส่งเสริม การค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (The Japan External Trade Organization: JETRO) หอการค้าไทยและหอการค้าต่างประเทศ เป็นต้น มาประกอบการ พิจารณาคัดค้านและจุดอ่อนด้านความสามารถในการแข่งขันของไทย นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ ส่งเสริมการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ควรเป็นหน่วยงานหลักในการประสาน กับต่างประเทศในด้านข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุน และการรวบรวมข้อมูลให้กับ WEF และ IMD เพื่อใช้ในการจัดอันดับของประเทศไทยในอนาคต รวมทั้ง ควรสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับนิตยสารเศรษฐกิจระดับโลกเพื่อเป็นสื่อในการช่วย สร้างความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักธุรกิจต่างประเทศที่มีต่อประเทศไทยด้วย
- 2.2.4 ที่ผ่านมามาตรการการแก้ปัญหาของประเทศไทยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็น การวางแผนแก้ปัญหาเศรษฐกิจในระยะสั้นเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ดังนั้น ในระยะต่อไป ควรพิจารณาจัดทำยุทธศาสตร์การเพิ่มความสามารถในการ แข่งขันของประเทศในระยะยาว เช่น การเพิ่มผลิตภาพการผลิต (Productivity) ของแรงงานไทยเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของประชากรในอนาคต เป็นต้น เพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ในระยะยาว โดยควรนำเรื่องนี้เสนอคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายอรรถปศิกดี สภาวสุ) เป็นประธาน ดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในระยะยาวต่อไป

2.3 มติคณะกรรมการ รศก.

- 2.3.1 รับทราบรายงานสถานภาพความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี 2552 ตามที่ สศช. เสนอ

- 2.3.2 มอบหมายให้คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายอรรถปศักดิ์ สภาวสุ) เป็นประธาน ดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว
- 2.3.3 มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการการจัดทำรายละเอียดตัวชี้วัดที่เป็นจุดอ่อนของประเทศ และจัดส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบข้อมูล และดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และรายงานผลการดำเนินการให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการฯ ต่อไป
- 2.3.4 มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ข้อมูลกับสื่อมวลชนชั้นนำของต่างประเทศ เพื่อช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนและนักธุรกิจต่างประเทศต่อประเทศไทยด้วย

3. **รูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ**
 ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณา ซึ่งเป็นเรื่องสืบเนื่องจากการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2552 ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และ รฟม. ไปพิจารณาเพิ่มเติมเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียในด้านต่างๆ ระหว่างรูปแบบ PPP Net Cost และรูปแบบ PPP Gross Cost เพื่อให้สามารถพิจารณาแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อรัฐมากที่สุด และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเพื่อพิจารณาก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยสรุปได้ดังนี้

3.1 **สาระสำคัญ**

- 3.1.1 **ความเหมาะสมของการที่ภาครัฐควรมีกรรมสิทธิ์ในระบบรถไฟฟ้า** ภาครัฐควรมีกรรมสิทธิ์ในระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด เนื่องจากเป็นระบบที่ต้องออกแบบและติดตั้งบนโครงสร้างงานโยธาของโครงการ ประกอบกับการมีกรรมสิทธิ์ในระบบดังกล่าว จะสร้างความมั่นคงในการให้บริการ โดยเฉพาะในกรณีที่เอกชนประสบปัญหาไม่สามารถให้บริการได้ตามคุณภาพและมาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งจะช่วยให้เกิดความต่อเนื่องในการให้บริการและไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน นอกจากนี้ การโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าเป็นของรัฐเมื่อครบอายุสัญญาสัมปทานหรือไม่นั้น ไม่มีความแตกต่างในด้านภาระทางการเงินของภาครัฐ เนื่องจากภาคเอกชนคำนวณต้นทุนรถไฟฟ้าไว้ในค่าจ้างเดินรถแล้ว
- 3.1.2 **กรอบวงเงินลงทุนของภาคเอกชน** จำนวน 13,243 ล้านบาท ประกอบด้วยงานระบบรถไฟฟ้า (M&E) วงเงินรวม 7,323 ล้านบาท และค่าขบวนรถไฟฟ้า วงเงิน 5,920 ล้านบาท เป็นการประมาณการจากการสมมติฐานจำนวนผู้โดยสาร (ปีที่เปิดให้บริการ พ.ศ. 2557 จำนวน 213,963 คน/วัน) และการกำหนดมาตรฐานการให้บริการ เช่น ความถี่ในการปล่อยรถในช่วงโมงเร่งด่วน (Headway) เป็นต้น ซึ่งจะใช้เป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณาในขั้นการคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการตามมาตรา 13 ต่อไป

- 3.1.3 นอกจากนี้ ประมาณการวงเงินลงทุนดังกล่าว จะใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมทางการเงิน และการประมาณการภาระของรัฐเพื่อให้เอกชนที่เข้าร่วมลงทุนสามารถมีผลตอบแทนในอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละรูปแบบ ภายใต้ สมมติฐาน MRT Assessment Standardization ที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กำหนด ซึ่งผลการคำนวณสรุปว่ารูปแบบ PPP Gross Cost จะทำให้ภาครัฐมีภาระสนับสนุนทางการเงินต่ำกว่ารูปแบบ PPP Net Cost ประมาณ 4,863 ล้านบาท (กรณีรวมวงเงินลงทุนงานโยธา และอายุสัญญาสัมปทาน 30 ปี)
- 3.1.4 การเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย ระหว่างรูปแบบ PPP Gross Cost และ PPP Net Cost พบว่า การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost จะช่วยให้ภาครัฐมีความยืดหยุ่นในการกำหนดนโยบายอัตราค่าโดยสารเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากรัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และในระยะยาวจะทำให้การจัดทำระบบตั๋วโดยสารร่วม (Common Ticket) และระบบอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเส้นทางต่าง ๆ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ รูปแบบดังกล่าว จะช่วยให้การเดินทางแบบ Through Operation เมื่อมีการต่อขยายเส้นทาง สามารถดำเนินการได้สะดวกมากขึ้น เนื่องจากการเจรจาในด้านต้นทุน การเดินรถของภาคเอกชนที่จะเพิ่มขึ้นจากการต่อขยายเส้นทางเท่านั้น
- 3.1.5 การพิจารณาคัดเลือกเอกชนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ จะดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดย รฟม. จะจัดตั้ง คณะกรรมการตามมาตรา 13 เพื่อจัดทำร่างประกาศเชิญชวน และกำหนด หลักเกณฑ์การพิจารณา ซึ่งในเบื้องต้น รฟม. ได้กำหนดแนวทางการพิจารณาคัดเลือกเอกชนดังนี้
- 1) ภาระหน้าที่ของผู้ลงทุน ดำเนินโครงการและบำรุงรักษาทรัพย์สินของโครงการให้มีคุณภาพและมาตรฐานตามที่ได้กำหนดไว้ตลอดอายุสัญญา ซึ่งจะกำหนดไว้ในร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ให้ครอบคลุมในเรื่อง (1) ความพร้อมของการให้บริการ (2) คุณภาพของการให้บริการ (3) ความสะดวกของการเดินทาง (4) ความปลอดภัย และ (5) การบำรุงรักษา
 - 2) แนวทางในการพิจารณาคัดเลือกเอกชน เอกชนผู้สนใจสามารถนำข้อกำหนดด้านคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการดังกล่าว ประกอบการคำนวณต้นทุนการให้บริการทั้งในด้านค่าลงทุนรถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจัดเก็บค่าโดยสาร โดย รฟม. จะกำหนดให้เอกชนต้องเสนอข้อมูลอย่างน้อย 3 ส่วน เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ ได้แก่ (1) ข้อเสนอส่วนความสามารถในการให้บริการเดินรถ และการซ่อมบำรุง (ข้อเสนอด้านเทคนิค) (2) ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน (ข้อเสนอด้านการเงินการลงทุน)

และ (3) ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการ และการดำเนินงานของ รฟม. ทั้งนี้ ในการพิจารณาคัดเลือกจะพิจารณา ข้อเสนอด้านเทคนิคเป็นลำดับแรก และเมื่อข้อเสนอทางเทคนิคผ่านแล้ว จึงจะพิจารณาข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน เช่น วงเงินลงทุน ต้นทุนเดินรถและซ่อมบำรุง รวมทั้งอัตราผลตอบแทนที่เหมาะสม เป็นต้น เป็นลำดับต่อไป

- 3.1.6 **เหตุผลและความจำเป็นของการปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินการจ้างที่ปรึกษา 382 ล้านบาท** กระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงว่า รฟม. จำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษา งานระบบรถไฟฟ้า เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตาม ข้อกำหนดของ รฟม. โดยที่ปรึกษาจะทำหน้าที่บริหารและควบคุมงานออกแบบ ผลิต ติดตั้ง ทดสอบงานระบบรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ รฟม. และ มาตรฐานสากล รวมถึงการประสานงานกับผู้รับเหมางานโยธาในการออกแบบ ติดตั้ง การทดสอบระบบโดยรวม และการให้คำยืนยันในเรื่องความปลอดภัยของ งานที่ได้ดำเนินการทั้งหมดก่อนการเปิดให้บริการเดินรถ

3.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

3.2.1 ความจำเป็นของการโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าให้ภาครัฐ

- 1) กระทรวงคมนาคมชี้แจงว่า เอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนจะเป็นผู้ลงทุนระบบ รถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า เนื่องจากตามผลการศึกษาโครงการฯ พบว่า การให้เอกชนเป็นผู้จัดหาจะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่ากรณีที่ภาครัฐเป็นผู้จัดหา ซึ่งวงเงินลงทุน 13,243 ล้านบาท เป็นวงเงินลงทุนเริ่มต้นของโครงการ โดยเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนจำเป็นต้องจัดหาขบวนรถไฟฟ้าให้สอดคล้อง กับจำนวนผู้โดยสาร และบำรุงรักษาให้ได้มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ใน สัญญา
- 2) สำหรับการโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าให้ภาครัฐในลักษณะ BTO นั้น จะช่วยให้การให้บริการมีความมั่นคงและมีความต่อเนื่องเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะ กรณีที่เอกชนไม่สามารถให้บริการได้ตามมาตรฐานที่กำหนดหรือเมื่อ สิ้นสุดสัญญาก็จะทำให้ภาครัฐสามารถให้บริการรถไฟฟ้าในโครงการได้ อย่างต่อเนื่องในระหว่างดำเนินการจัดหาเอกชนรายใหม่ ซึ่งการ โอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าให้ภาครัฐหรือไม่จะไม่มีผลแตกต่างกันทั้ง ทางด้านต้นทุนค่าจ้างที่เอกชนเสนอ เนื่องจากเอกชนได้มีการคำนวณ รวมต้นทุนดังกล่าวไว้ในค่าจ้างเดินรถและบำรุงรักษาแล้ว และ ไม่มีความแตกต่างกันด้านมาตรฐานการบำรุงรักษา เนื่องจากเอกชนผู้ ร่วมลงทุนจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน สัญญา ซึ่งในเบื้องต้น อาจจะกำหนดให้มีการประเมินผลการดำเนินงาน ของเอกชนเป็นประจำทุกๆ 10 ปี โดยหากไม่สามารถให้บริการได้ ตามมาตรฐานที่กำหนดก็อาจจะนำไปสู่การยกเลิกสัญญาจ้างได้ ซึ่งการที่ภาครัฐมีกรรมสิทธิ์ในรถไฟฟ้าจะทำให้เกิดความคล่องตัวในด้าน

การบริหารจัดการสัญญาและก่อให้เกิดความต่อเนื่องในการให้บริการ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อประชาชนผู้ให้บริการ

- 3) อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมเห็นว่า จำเป็นต้องมีการศึกษาความเหมาะสม และความจำเป็นของการโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าให้ภาครัฐในรายละเอียด อย่างรอบคอบ โดยเฉพาะด้านความเหมาะสมของวิธีการโอนกรรมสิทธิ์ ให้ภาครัฐระหว่างการโอนกรรมสิทธิ์ในช่วงเริ่มให้บริการหรือหลังสิ้นสุด สัญญาสัมปทาน (BTO หรือ BOT) และเงื่อนไขการประเมินผล การให้บริการตามสัญญา เนื่องจากการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ จะถือเป็นความ เสี่ยงของเอกชนผู้ร่วมลงทุน ซึ่งความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะถูกคำนวณรวม ไว้ในค่าจ้างเดินรถและบำรุงรักษา และจะเป็นภาระของภาครัฐต่อไป ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม และ รฟม. ศึกษาในรายละเอียด เพิ่มเติม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาคณะกรรมการฯ มาตรา 13 ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการใน กิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป

3.2.2 ข้อดี ข้อเสีย ระหว่างรูปแบบ PPP Gross Cost และ PPP Net Cost

- 1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ซึ่งเป็นรูปแบบที่ภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร โดยเอกชน เป็นผู้ลงทุนในระบบรถไฟฟ้า และจัดจ้างเอกชนดังกล่าวให้บริการ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า เนื่องจากรูปแบบ ดังกล่าวจะทำให้ภาครัฐสามารถกำหนดนโยบายอัตราค่าโดยสาร การพัฒนาระบบตัวร่วม และการขยายโครงข่ายในอนาคตได้อย่างมี ประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน สาธารณะเพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยประหยัดพลังงาน รักษาสิ่งแวดล้อม และ บรรเทาปัญหาจราจรที่ติดขัดในเขตกรุงเทพและปริมณฑล
- 2) นอกจากนี้ รูปแบบดังกล่าวจะทำให้ภาคเอกชนสนใจเข้าร่วมลงทุน ในโครงการมากขึ้น เนื่องจากเป็นรูปแบบที่ภาคเอกชนสามารถคำนวณ ต้นทุน และผลตอบแทนบนพื้นฐานความเสี่ยงที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม รูปแบบการลงทุนดังกล่าวถือเป็นรูปแบบใหม่ ดังนั้น ในขั้นกำหนด ข้อเสนอขอขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) จำเป็นจะต้องพิจารณา รายละเอียดอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะประเด็นการโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้า ให้ภาครัฐ หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบข้อเสนอของเอกชน และ เงื่อนไขการประเมินผล การให้บริการตามสัญญา เพื่อให้เกิดประโยชน์ สูงสุดต่อประชาชนผู้ให้บริการและลดภาระทางการเงินของภาครัฐ ซึ่งคณะกรรมการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการ ให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ควรนำข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ข้างต้น ไปพิจารณาประกอบการ ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

- 3) นอกจากนี้ รฟม. อาจศึกษาแนวทางที่เหมาะสมในการนำรูปแบบ PPP – Gross Cost ไปดำเนินการในโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่จะมีการต่อขยายเส้นทางในอนาคต เพื่อให้ภาครัฐมีความยืดหยุ่นในการปรับปรุงโครงสร้างค่าโดยสาร และอัตราค่าโดยสาร ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเส้นทางต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3.2.3 หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกเอกชน

- 1) การพิจารณาคัดเลือกเอกชน ประกอบด้วยข้อกำหนดทางด้านมาตรฐานทางเทคนิคและการเงินที่มีรายละเอียดค่อนข้างมาก และอาจเป็นอุปสรรคในขั้นตอนการพิจารณาเปรียบเทียบข้อเสนอของเอกชนแต่ละราย ดังนั้น จึงเห็นว่าในขั้นประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมโครงการฯ ควรมีการกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติทางเทคนิคและการเงินที่ชัดเจน เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถยื่นข้อเสนอบนพื้นฐานเดียวกัน และในขั้นการพิจารณาเปรียบเทียบข้อเสนอของเอกชนดังกล่าวอาจจะกำหนดคะแนนน้ำหนักแต่ละปัจจัยให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐและประชาชนผู้ใช้บริการต่อไป
- 2) นอกจากนี้ ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี โดยผลการศึกษาคำแนะนำของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง พบว่า ประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนรถไฟฟ้าประมาณ 433 รายการ และมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องในการผลิตชิ้นส่วนที่มีศักยภาพ เช่น ระบบปรับอากาศ ท่อ หม้อแปลงไฟฟ้า เป็นต้น จึงเห็นควรให้มีการกำหนดน้ำหนักคะแนนเพิ่มเติมสำหรับข้อเสนอของเอกชนที่มีสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ในประเทศ (Local Content) ดังกล่าว ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าเรื่องดังกล่าวจำเป็นต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดค่อนข้างมาก โดยเฉพาะเรื่องประเด็นด้านข้อกำหนดระหว่างประเทศ และการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิต ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อยู่ระหว่างการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อนำเสนอคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจต่อไป

3.2.4 ความเหมาะสมของการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษา

- 1) ที่ประชุมเห็นด้วยในหลักการของความจำเป็นในการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษางานระบบไฟฟ้า เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญา รวมทั้ง

เป็นผู้ให้การสนับสนุนข้อมูลในด้านต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจาก คณะกรรมการฯ มาตรา 13 และ มาตรา 22 (ก่อนเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์) ตลอดจนการให้คำยืนยันในเรื่องความปลอดภัยของงานที่ได้ดำเนินการทั้งหมดก่อนการเปิดให้บริการเดินรถ

- 2) อย่างไรก็ตาม การกำหนดวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาโดยการกำหนดสัดส่วนของวงเงินของโครงการนั้น อาจจะไม่สะท้อนกับปริมาณงานตามขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของที่ปรึกษา ประกอบกับการจ้างที่ปรึกษาโดยส่วนใหญ่จะมีการพิจารณาเฉพาะข้อเสนอทางเทคนิคเป็นหลัก ซึ่งอาจทำให้ไม่เกิดการแข่งขันทางด้านราคาเท่าที่ควร ดังนั้น จึงเห็นควรให้ กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และกระทรวงคมนาคม ร่วมกันพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินดังกล่าวก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

3.3 มติคณะกรรมการ รศก.

- 3.3.1 เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost เนื่องจากเป็นรูปแบบการลงทุนที่ทำให้ภาครัฐมีความยืดหยุ่นในการกำหนดนโยบายด้านอัตราค่าโดยสาร โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และระบบตั๋วโดยสารร่วม เพื่อจูงใจให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศในภาพรวม โดยรัฐสามารถนำมาตรการด้านภาษีมาใช้ในการสนับสนุนให้มีการใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ รูปแบบดังกล่าวยังเป็นรูปแบบที่เอกชนสามารถคำนวณต้นทุน ความเสี่ยงและผลตอบแทนจากการลงทุนที่ชัดเจน ทำให้เกิดการแข่งขันด้านคุณภาพและราคาในขั้นการคัดเลือกเอกชน รวมทั้งเป็นรูปแบบที่สามารถคุ้มครองผู้ใช้บริการทั้งในด้านราคาค่าโดยสารและระดับคุณภาพการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3.3.2 เห็นควรให้คณะกรรมการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 รับความเห็นของคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวนและขอบเขตการดำเนินการ ดังนี้ (1) พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการโอนกรรมสิทธิ์ระบบรถไฟฟ้าให้ภาครัฐในรายละเอียดอย่างรอบคอบ (2) การคัดเลือกข้อเสนอเอกชนผู้สนใจเข้าร่วมลงทุน โดยควรกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติทางเทคนิคและการเงินที่ชัดเจน เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถยื่นข้อเสนอบนพื้นฐานเดียวกัน รวมทั้งหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอของเอกชนที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่โปร่งใส เป็นธรรม และสามารถตรวจสอบได้ (3) การกำหนดเงื่อนไขการประเมินผลการให้บริการและการดำเนินงานตามสัญญาที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และลดภาระทางการเงินของภาครัฐ

- 3.3.3 รับทราบประมาณการกรอบวงเงินลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า จำนวน 13,243 ล้านบาท เพื่อให้เป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณาในชั้น การคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วย การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป
- 3.3.4 เห็นชอบในหลักการของการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาระบบรถไฟฟ้า วงเงิน 382 ล้านบาท เพื่อทำหน้าที่คัดเลือกผู้ลงทุน ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบการ กำกับและตรวจสอบการดำเนินงานและความปลอดภัยตามสัญญา ทำให้วงเงิน ค่าจ้างที่ปรึกษาของโครงการเพิ่มขึ้นจาก 1,296 ล้านบาท เป็น 1,678 ล้านบาท ทั้งนี้ เพื่อให้การประมาณการวงเงินดังกล่าวมีความเหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และกระทรวง คมนาคม ร่วมกันพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินดังกล่าวก่อน ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
- 3.3.5 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการ ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2552 ไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป

4. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- 4.1 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 1/2553
- 4.2 มอบหมายให้กระทรวงแรงงานพิจารณาระบบค่าจ้างขั้นต่ำ และค่าจ้างแรงงานของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์เศรษฐกิจของไทย โดยคำนึงถึงการดึงดูด การลงทุนจากต่างประเทศ และผลกระทบด้านรายได้ของแรงงานต่อไป
- 4.3 มอบหมายให้คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งมี รองนายกรัฐมนตรี (นายกรณ์ศักดิ์ สภาวสุ) เป็นประธาน ดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์การ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว
- 4.4 มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ รศก. จัดทำรายละเอียดตัวชี้วัดที่เป็นจุดอ่อน ของประเทศ และจัดส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบข้อมูล และดำเนินการแก้ไข ปัญหาดังกล่าว และรายงานผลการดำเนินการให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการฯ ต่อไป
- 4.5 มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ข้อมูลกับสื่อมวลชนชั้นนำของ ต่างประเทศ เพื่อช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนและนักธุรกิจต่างประเทศต่อประเทศไทยด้วย
- 4.6 เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่- บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost เนื่องจากเป็นรูปแบบการลงทุนที่ทำให้ภาครัฐมีความ ยืดหยุ่นในการกำหนดนโยบายด้านอัตราค่าโดยสาร โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และระบบ ตัวโดยสารร่วม เพื่อจูงใจให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วย บรรเทาปัญหาการจราจรและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศในภาพรวม โดยรัฐสามารถนำมาตรกร ด้านภาษีมาใช้ในการสนับสนุนให้มีการใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ รูปแบบดังกล่าวยังเป็นรูปแบบที่เอกชนสามารถคำนวณต้นทุน ความเสี่ยงและ ผลตอบแทนจากการลงทุนที่ชัดเจน ทำให้เกิดการแข่งขันด้านคุณภาพและราคาในขั้นการ คัดเลือกเอกชน รวมทั้งเป็นรูปแบบที่สามารถคุ้มครองผู้ใช้บริการทั้งในด้านราคาค่าโดยสาร และระดับคุณภาพการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

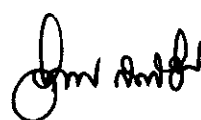
- 4.7 เห็นควรให้คณะกรรมการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 รับความเห็นของคณะกรรมการ รัฐมนตรีเศรษฐกิจไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวนและขอบเขตการ ดำเนินการ ดังนี้ (1) พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการโอนกรรมสิทธิ์ระบบรถไฟฟ้า ให้ภาครัฐในรายละเอียดอย่างรอบคอบ (2) การคัดเลือกข้อเสนอเอกชนผู้สนใจเข้าร่วม ลงทุน โดยควรกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติทางเทคนิคและการเงินที่ชัดเจน เพื่อให้ ภาคเอกชนสามารถยื่นข้อเสนอบนพื้นฐานเดียวกัน รวมทั้งหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอ ของเอกชนที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่โปร่งใส เป็นธรรม และสามารถตรวจสอบได้ (3) การกำหนดเงื่อนไขการประเมินผลการให้บริการและการดำเนินงานตามสัญญาที่ ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และลดภาระทางการเงินของภาครัฐ
- 4.8 รับทราบประมาณการกรอบวงเงินลงทุนค่าจ้างระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า จำนวน 13,243 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณาในขั้นการคัดเลือกเอกชน ของคณะกรรมการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือ ดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป
- 4.9 เห็นชอบในหลักการของการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาระบบรถไฟฟ้า วงเงิน 382 ล้าน บาท เพื่อทำหน้าที่คัดเลือกผู้ลงทุน ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบการกำกับและตรวจสอบ การดำเนินงานและความปลอดภัยตามสัญญา ทำให้วงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาของโครงการ เพิ่มขึ้นจาก 1,296 ล้านบาท เป็น 1,678 ล้านบาท ทั้งนี้ เพื่อให้การประมาณการวงเงิน ดังกล่าวมีความเหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง สำนัก งบประมาณ และกระทรวงคมนาคม ร่วมกันพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงิน ดังกล่าวก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
- 4.10 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการประชุม คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2552 ไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรี

พิจารณาต่อไปด้วย จักขอพระคุณยิ่ง
พ.ศ. ๒๕๕๒/๒๕/พ.ค. ๒๕ ม.ค. ๕๓
กราบเรียน นรม.

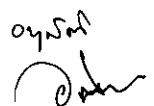
เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติให้นำผลการประชุม
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓
เสนอ ครม. พิจารณาในวันอังคารที่ ๑๒ ม.ค. ๕๓

(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ



(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี
๕ ม.ค. ๕๓

