

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓

เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง, กรม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๐๒
ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๕๑๗ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

ตามที่ได้ยืนยัน/แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๒๗ เมษายน ๒๕๕๓) เกี่ยวกับผลการประชุม
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ
และเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ
ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ มาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีดำเนินการ โดยในการประชุมดังกล่าวได้มีการพิจารณา
เรื่องต่าง ๆ รวม ๒ เรื่อง ดังนี้

๑. แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (เพิ่มเติม)

๒. มาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมือง

ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ลงมติรับทราบและเห็นชอบ
ตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการ
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเสนอทั้ง ๕ ข้อ ทั้งนี้ ในส่วนของมาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับ
ผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมือง นั้น นอกเหนือจากพื้นที่บริเวณแยกราชประสงค์ บริเวณสะพาน
ผ่านฟ้าลีลาศ และบริเวณใกล้เคียงแล้ว ให้มาตรการดังกล่าวครอบคลุมถึงผู้ประกอบการในพื้นที่อื่นที่ได้รับ
ผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองดังกล่าวด้วย เช่น บริเวณซอยสุขุมวิท ๓๑ เป็นต้น ทั้งนี้
ในการช่วยเหลือให้พิจารณาให้ความสำคัญกับผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจนต้องปิดกิจการ
เป็นลำดับแรกก่อน

จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- 6 พ.ค. ๒๕๕๓

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๕๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th แวนุกดา/K66-04-53

หมายเหตุ รัฐ-กค., คค., รง. : จึงเรียนยืนยันมาและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ผอ.-สป., ลธน. : จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

รอง ผอ. :  4 พ.ค. ๒๕๕๓
ผอ. : 
ผอ. : 
ผอ. : 
ผู้พิมพ์ : 

เรื่องเพื่อพิจารณาจร

เรื่องที่...๓....

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๔/๑๕๖๗



พ. 3

สสค. (๑๕)๐๒	
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่	๒๑๐๔
วันที่	๒๗ ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๐๐

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

สสค. ๔/๑๖๙
๒๗ ๒๕๖๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ..... 27 เม.ย. 2553

สิ่งที่ส่งมาด้วย หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๒๕๑๗ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๓

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนด ในพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) รวมทั้งเป็นไปตาม มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการ รัฐมนตรีเศรษฐกิจ ได้กำหนดว่า “เมื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติเป็นประการใดให้นำเสนอ นายกรัฐมนตรีอนุมัติและบรรจุไว้ในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หาก คณะรัฐมนตรีไม่มีข้อทักท้วงหรือมีความเห็นเป็นประการอื่น ให้มติคณะรัฐมนตรีเป็นไปตามมติ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจนั้น ยกเว้นเฉพาะกรณีที่นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาจึงจะบรรจุในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป”

๒. สาระสำคัญ

คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เวลา ๙.๑๐-๑๑.๔๕ น. ณ ห้องประชุมอาคารศาสนสถาน กรมทหารราบที่ ๑๑ รักษาพระองค์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (เพิ่มเติม) คณะกรรมการ รศก. ได้พิจารณาแผนการลงทุนฯ ซึ่งเป็นเรื่องสืบเนื่องจากการประชุม คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไปพิจารณาจัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟและ ข้อมูลเพิ่มเติมตามที่คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ก่อนเสนอ คณะกรรมการ รศก. พิจารณาต่อไป โดยสรุปได้ดังนี้

๒.๑.๑ ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย วงเงินลงทุนในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ จำนวน ๑๗๒,๗๙๓.๔๘ ล้านบาท และ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๔,๐๑๔.๗๙ ล้านบาท

/๒.๑.๒...

๒.๑.๒ ความเป็นมา

๒.๑.๒.๑ วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ตามที่ สศช. ได้เสนอผลการประชุมของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๒ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑) รับทราบความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามที่สำนักงานฯ เสนอ

๒) ยืนยันแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟและข้อมูลเพิ่มเติมแล้วให้ดำเนินการตามที่คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ

๓) อนุมัติในหลักการให้เพิ่มกรอบวงเงินลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ จากเดิม “๑๐๐,๐๐๐ล้านบาท” ตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ เรื่องผลการประชุม คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ เป็น “๑๕๓,๐๕๓ ล้านบาท”

๒.๑.๒.๒ วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๓ กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) โดยมีกรอบวงเงินลงทุน จำนวน ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ให้สำนักงานฯ พิจารณาดังรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

๒.๑.๓ สารสำคัญ

เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๓ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการประชุมพิจารณาเรื่องแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) สรุปได้ดังนี้

๒.๑.๓.๑ วัตถุประสงค์ เพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟตกรางและอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับ และเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างพื้นฐานสามารถรองรับการขนส่งของขบวนรถที่มีน้ำหนักกดเพลาเพิ่มขึ้นเป็น ๒๐ ตัน/เพลา ลดระยะเวลาการเดินทางและขนส่งสินค้า และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางจากประมาณร้อยละ ๒ เป็นร้อยละ ๖

๒.๑.๓.๒ เป้าหมาย ดำเนินการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด ๑๐๐ ปอนด์/หลา การใช้หมอนรองรางประเภทหมอนคอนกรีต มีสะพานที่สามารถรองรับน้ำหนัก ๒๐ ตัน/เพลาทั่วประเทศ โดยสามารถทำความเร็วเฉลี่ยสูงสุดได้ประมาณ ๑๒๐ กม./ชม. มีระบบอาณัติสัญญาณไฟสี มีประแจที่สัมพันธ์กับระบบอาณัติสัญญาณไฟสี รวมถึงมีเครื่องกั้นจุดตัดทางรถไฟกับถนนในทุกจุดตัด และการมีทางต่างระดับ (สะพานข้ามหรือทางลอด) ระหว่างถนนกับทางรถไฟในเส้นทางที่มีปริมาณรถยนต์สูงกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน - ขบวนต่อวัน

๒.๑.๓.๓ ระยะเวลาดำเนินงาน ๖ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓-๒๕๕๘)

๒.๑.๓.๔ วงเงินลงทุนทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย วงเงินลงทุนในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ จำนวน ๑๗๒,๗๙๓.๔๘ ล้านบาท และวงเงินลงทุนในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๔,๐๑๔.๗๙ ล้านบาท ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้จัดลำดับความสำคัญตามความจำเป็นเร่งด่วนใน ๒ ลำดับ ดังนี้

๑) ความสำคัญเร่งด่วนในลำดับแรก วงเงินลงทุนรวม ๔๖,๗๖๓.๗๕ ล้านบาท ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย รวมโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕-๖ วงเงินลงทุนรวม ๓๘,๗๕๗.๗๕ ล้านบาท โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ ๔,๔๕๖ ล้านบาท และโครงการ Refurbish รถจักร จำนวน ๕๖ คัน วงเงินลงทุนรวม ๓,๕๕๐ ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพทางและจุดตัดให้การเดินรถไฟสามารถดำเนินงานได้อย่างปลอดภัยก่อน

ประมาณการวงเงินลงทุนที่มีความสำคัญเร่งด่วนในลำดับแรก

รายการ	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวม
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	
๑. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ ๕* ระยะทาง ๓๐๘ กม.	๘	๒,๙๓๘	๒,๗๘๑	๒,๗๘๑	-	๘,๕๐๘
๒. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ ๖* ระยะทาง ๒๗๘ กม.	๘	๒,๓๔๐	๒,๒๑๕	๒,๒๑๕	-	๖,๗๗๙
๓. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๕๐๖ กม.	๒,๕๖๑	๗,๐๕๓	๘,๖๘๑	๕,๓๗๖		๒๓,๖๗๑
๔. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน ๔๔๘ แห่ง	๔๕๐	๔๕๐	๖๑๒	๑,๐๘๕	๑,๘๕๐	๔,๔๕๖
๕. Refurbish รถจักร ๕๖ คัน	๒๒๘	๑	๑,๙๓๗	๑,๑๙๓	-	๓,๓๖๐
รวมโครงการสำคัญเร่งด่วน	๓,๒๔๘	๑๒,๗๘๒	๑๖,๒๒๗	๑๒,๖๕๐	๑,๘๕๐	๔๖,๗๖๕

ที่มา กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ * เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคมได้จัดส่งให้ สศช. พิจารณาก่อนจัดส่งแผนลงทุนฯ

๒) ความสำคัญเร่งด่วนในลำดับรอง วงเงินลงทุนรวม ๑๓๐,๐๔๔.๕๓ ล้านบาท ได้แก่ การก่อสร้างทางคู่เป็นช่วง ๆ การจัดการรถจักรใหม่ ๖๓ คัน การปรับปรุงสะพาน โครงการ ICD แห่งที่ ๒ และการก่อสร้างโรงซ่อมหัวรถจักร การติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี และงานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ กม.

ประมาณการวงเงินลงทุนที่มีความสำคัญเร่งด่วนในลำดับรอง

รายการ	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวมวงเงินลงทุน (๒๕๕๓-๒๕๕๗)	๒๕๕๘	รวมวงเงินลงทุน (๒๕๕๓-๒๕๕๘)
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗			
๑. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง	-	๒,๕๙๕	๓,๖๒๗	๔,๕๓๔	๑,๔๑๒	๑๒,๑๖๘	-	๑๒,๑๖๘
๒. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	-	๑,๕๒๒	๓๕๘	๓๒๐	-	๒,๒๐๐	-	๒,๒๐๐

/รายการ...

รายการ	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวมวงเงิน ลงทุน (๒๕๕๓ - ๒๕๕๗)	ปี ๒๕๕๘	รวมวงเงิน ลงทุน (๒๕๕๓ - ๒๕๕๘)
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗			
๓. โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกัน จำนวน ๒๙๖ แห่ง	-	-	๕๗๒	๕๓๙	-	๑,๐๑๑	-	๑,๐๑๑
๔. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน ๒๒๕ สถานี	-	๕๓๓	๒,๓๖๒	๕,๕๓๒	๓,๑๓๑	๑๑,๕๕๘	-	๑๑,๕๕๘
๕. งานติดตั้งวีวสองข้างทางตามแนวเขต ทาง จำนวน ๑,๖๕๙ กม.	๕๖๙	๑,๑๒๓	๑,๒๒๔	๑,๑๓๘	๖๘๓	๕,๗๓๗	-	๕,๗๓๗
รวมงานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ	๕๖๙	๕,๖๗๖	๔,๐๒๐	๑๑,๒๖๙	๔,๘๑๔	๓๑,๔๖๖		๓๑,๔๖๖
๑. รถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	๕๙๑	๓	๓,๐๑๒	๒,๓๖๖	๕๙๑	๑๑,๕๖๓	-	๑๑,๕๖๓
๒. รถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ตัน/เพลลา)*	๑๙๕	๓	๑,๗๕๒	๑๙๕	-	๒,๑๔๕	-	๒,๑๔๕
๓. รถโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน ๑๑๕ คัน	-	-	๕๕๐	๖	๕,๐๗๕	๕,๖๓๑	๕๕๐	๑๑,๖๓๑
๔. โครงการสร้างโรงรถจักรแก๊สคอย	-	๑๐๐	๖๐๐	๓๐๐	-	๑,๐๐๐	-	๑,๐๐๐
๕. โครงการสร้างโรงรถ ศรีราชาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	-	๑๘๐	๑๘๐	-	-	๓๖๐	-	๓๖๐
รวมงานรถจักรและล้อเลื่อน	๗๘๖	๒๘๖	๕,๘๙๒	๒,๘๖๖	๕,๖๖๖	๑๓,๕๙๕	๕๕๐	๑๔,๐๔๕
๑. ทางคู่สายฉะเชิงเทรา คลองสิบเก้า - แก่งคอย - * ระยะทาง ๑๐๖ กม.	-	๓,๕๕๕	๓,๓๖๖	๓,๓๖๖	๑,๑๒๒	๑๑,๘๖๙	-	๑๑,๘๖๙
๒. ทางคู่สายมาบะเป - ถนนจิระ นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓๒ กม.	-	๑,๐๕๐	๔,๑๕๘	๔,๐๒๘	๒,๓๖๕	๑๒,๖๕๑	-	๑๒,๖๕๑
๓. ทางคู่สายนครปฐม - หนองปลา ตึก-หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กม.	-	๑,๕๓๐	๖,๐๑๙	๕,๗๗๕	๓,๓๗๖	๑๖,๖๙๐	-	๑๖,๖๙๐
๔. ทางคู่สาย ลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๘ กม.	-	๗๑๕	๒,๘๒๙	๒,๗๑๖	๑,๖๐๐	๗,๘๖๐	-	๗,๘๖๐
๕. ทางคู่สายถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง ๑๔๕ กม.	-	๒๐๕	๒,๕๘๕	๔,๖๖๖	๔,๐๑๒	๑๑,๔๖๘	๑,๕๕๓	๑๓,๐๒๑
๖. ทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กม.	-	๒๐๕	๓,๓๖๙	๖,๑๒๕	๕,๒๘๐	๑๕,๙๗๙	๒,๐๒๒	๑๗,๐๐๑
รวมโครงการก่อสร้างทางคู่	-	๗,๐๕๙	๒๒,๓๖๕	๒๖,๖๗๖	๑๗,๗๕๕	๖๓,๘๙๓	๓,๕๖๕	๖๗,๔๕๓
๑. ICD แห่งที่ ๒	-	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐	๒,๐๖๖	-	๖,๐๖๖	-	๖,๐๖๖
รวมทั้งสิ้น	๑,๓๕๕	๑๕,๐๕๘	๓๔,๕๐๖	๔๓,๔๗๑	๒๗,๖๕๕	๑๒๖,๐๑๐	๕,๑๑๕	๑๓๑,๖๒๕

ที่มา กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ *เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคมได้จัดสั่งให้ สศช. พิจารณาก่อนจัดส่งแผนลงทุน

๒.๑.๓.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับการลงทุน

๑) ด้านความปลอดภัย คาดว่าจะมีจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุลดลงจาก ๐.๘๔ ครั้งต่อการเดินรถล้าน กม. ในปี ๒๕๕๓ เป็น ๐.๑๙ ครั้งต่อการเดินรถล้าน กม. ในปี ๒๕๖๒ หรือคิดเป็นจำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก ๒๓ ครั้งต่อปี ในปี ๒๕๕๒ เหลือ ๑๑ ครั้งต่อปี ในปี ๒๕๕๘ (คำนวณจากระยะทางให้บริการในปี ๒๕๕๒ จำนวน ๒๗.๒๔ ล้าน กม.)

๒) ด้านความตรงต่อเวลา คาดว่าขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ จะมีความตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๕๕ ในปี ๒๕๕๒ เป็นร้อยละ ๘๕ ในปี ๒๕๖๒ และขบวนรถโดยสารเชิงสังคมจะมีความตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๕๒ ในปี ๒๕๕๒ เป็นร้อยละ ๘๐ ในปี ๒๕๖๒

/๓) ด้าน...

๓) ด้านความเร็ว คาดว่าขบวนรถโดยสารจะมีความเร็วเพิ่มขึ้นจาก ๖๙ กม./ชม. ในปี ๒๕๕๒ เป็น ๙๓ กม./ชม. ในปี ๒๕๖๒ และขบวนรถสินค้าจะมีความเร็วเพิ่มขึ้นจาก ๓๘ กม./ชม. ในปี ๒๕๕๒ เป็น ๕๕ กม./ชม. ในปี ๒๕๖๒

๔) ด้านการให้บริการ แยกเป็น (๑) ด้านผู้โดยสาร คาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก ๔๗.๔๙ ล้านคน ในปี ๒๕๕๒ เป็น ๖๙.๖๒ ล้านคน ในปี ๒๕๖๒ หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๔.๘๗ ต่อปี และ (๒) ด้านสินค้า คาดว่าจะมีปริมาณขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจาก ๑๑.๕๓ ล้านตัน ในปี ๒๕๕๒ เป็น ๓๐.๗๘ ล้านตัน ในปี ๒๕๖๒ หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๑๐.๓ ต่อปี

สรุปผลที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุนตามแผนการลงทุนฯ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
ด้านความปลอดภัย (ครั้ง/ล้าน กม.)											
ความปลอดภัย	๐.๘๔	๐.๘๔	๐.๗๙	๐.๗๒	๐.๖๓	๐.๕๒	๐.๓๙	๐.๓๔	๐.๒๙	๐.๒๔	๐.๑๙
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง/ปี)	๒๓	๒๓	๒๒	๒๐	๑๗	๑๔	๑๑	๙	๘	๗	๕
ด้านความตรงต่อเวลา (ร้อยละ)											
รถโดยสารเชิงพาณิชย์	๕๕	๕๕	๕๗	๕๘	๕๙	๖๐	๖๒	๖๒	๖๔	๖๔	๖๕
รถโดยสารเชิงสังคม	๕๒	๕๓	๕๕	๕๖	๕๗	๕๘	๖๐	๖๔	๖๖	๖๕	๖๐
ด้านความเร็ว (กม./ชม.)											
รถโดยสาร	๖๙	๕๖	๕๘	๕๘	๕๘	๕๘	๖๐	๘๑	๘๔	๘๘	๙๓
รถสินค้า	๓๘	๓๕	๓๗	๓๗	๓๗	๓๗	๓๙	๔๙	๕๑	๕๓	๕๕

ที่มา การรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๑.๓.๖ แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๑๑๔ แห่ง งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙ วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๒.๕๐ ล้านบาท ประกอบด้วย กรมทางหลวง จำนวน ๘๓ แห่ง วงเงินลงทุน ๑๕,๙๙๐ ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๓๑ แห่ง วงเงิน ๓,๐๒๒ ล้านบาท ซึ่งเป็นการลงทุนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบริเวณจุดตัดระหว่างทางรถไฟและถนน รวมทั้งจะช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินรถไฟได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๑.๔ ความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแผนการลงทุนฯ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๓ สรุปความเห็นดังนี้

๒.๑.๔.๑ เห็นควรให้ความชอบในหลักการของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ และกรอบวงเงินลงทุน ๑๗๖,๘๐๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบอาณัติสัญญาณ วงเงินลงทุนรวม ๑๕๒,๓๓๔ ล้านบาท และ รฟท. รับภาระการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวม ๒๔,๔๗๔ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากเป็นการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพการดำเนินงานและการให้บริการขนส่งทางรถไฟ มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่เน้นการพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรถไฟให้ได้มาตรฐาน เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งสอดคล้องกับ

/แผน...

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๐ (๒๕๕๐-๒๕๕๔) ในด้านการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางเพิ่มขึ้น และสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๑) แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๘๔,๐๒๔ ล้านบาท และ รฟท. รับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๓,๕๐๕ ล้านบาท

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
โครงการลงทุน		
๑. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ ๕ ระยะทาง ๓๐๘ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๘,๕๐๘
๒. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ ๖ ระยะทาง ๒๗๘ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๖,๗๗๙
๓. โครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๓๔๘
๔. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ คัน/เพล)	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒,๑๔๕
แผนลงทุนระยะยาว		
๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒๓,๖๗๑
๖. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๒,๑๖๗
๗. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน ๒๒๔ สถานี	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๓๕๘
๘. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน ๑,๒๘๔ แห่ง	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๕,๕๕๖
๙. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๕๙ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๔,๗๓๗
๑๐. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๑,๐๐๐
๑๑. โครงการสร้างโรงรถศรียา และหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๕	๓๖๐
รวม		๘๗,๕๒๙

ทั้งนี้ สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา- คลองสิบเก้า-แก่งคอย จะดำเนินการได้ภายหลังจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการตลอดเส้นทางแล้ว

๒) โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ประกอบด้วยส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๖๘,๓๑๐ ล้านบาท และ รฟท. รับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๒๐,๙๖๙ ล้านบาท โดยให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการลงทุนโครงการที่มีศักยภาพ และจัดทำแผนบริหารจัดการจากรูปภาพรวม (Fleet management) ให้สอดคล้องกับแผนการส่งเสริมการตลาด การประมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟ แผนการเดินทางและโครงสร้างพื้นฐานของทาง รวมทั้งความคุ้มค่าในการบูรณะรถจักร เพื่อให้การจัดการจากรูปภาพรวมไปอย่างมีประสิทธิภาพ

/รายการ...

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. โครงการทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๘ กม.	๒๕๕๕ - ๒๕๕๗	๗,๘๖๐
๒. โครงการทางคู่สายมาบะเภา-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓๒ กม.	๒๕๕๕ - ๒๕๕๗	๑๑,๖๕๐
๓. โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กม.	๒๕๕๕ - ๒๕๕๘	๑๓,๐๑๐
๔. โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาดุก-หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กม.	๒๕๕๕ - ๒๕๕๗	๑๖,๖๐๐
๕. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กม.	๒๕๕๕ - ๒๕๕๘	๑๗,๐๐๐
๖. โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE จำนวน ๕๐ คัน	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๖,๕๖๓
๗. โครงการ Refurbish รถจักร จำนวน ๕๖ คัน	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๓,๓๕๙
๘. โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	๒๕๕๕ - ๒๕๕๘	๔,๙๘๑
๙. โครงการก่อสร้างสถานับรรจและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ ๒	๒๕๕๕ - ๒๕๕๖	๖,๐๖๖
๑๐.โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	๒๕๕๕ - ๒๕๕๖	๒,๒๐๐
รวม		๘๙,๒๗๙

๒.๑.๔.๒ ปัจจัยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว ขึ้นอยู่กับการพัฒนาและปฏิบัติการบริหารจัดการรถไฟของประเทศ เพื่อให้มีรูปแบบองค์กรที่เหมาะสมในการดำเนินกิจการรถไฟ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. เร่งจัดทำรายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างองค์กร และการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน แล้วจึงอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการลงทุนตามแผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมจำนวน ๑๑ รายการในข้อ ๒.๑.๔.๑ (๑) ต่อไป โดยแผนปรับโครงสร้างองค์กรฯ ดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเชิงธุรกิจ การพัฒนาบุคลากรและอัตราค่าจ้างให้สอดคล้องกับแนวทางการปรับโครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการด้านการเงินและสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อแก้ไขปัญหาทางการเงินและลดภาระทางการเงินของภาครัฐ การบันทึกบัญชีสินทรัพย์ที่ต้องตามหลักการบัญชีเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ และให้แยกบัญชีการดำเนินงานของ รฟท. ที่ดำเนินการในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคมเพื่อให้เกิดความชัดเจน หากเป็นการดำเนินการในเชิงสังคมตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลจะต้องรับผิดชอบจ่ายเงินอุดหนุนให้ รวมทั้งการแก้ไขข้อบกพร่องหรือข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

๒.๑.๔.๓ สำหรับแหล่งเงินลงทุนตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว เห็นควรยึดหลักการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ เรื่อง ผลการประชุมของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ (ข้อเสนอกระทรวงคมนาคม) โดยให้ภาครัฐเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบอาณัติสัญญาณ และ รฟท. รับผิดชอบจัดการถักดีเซลและล้อเลื่อน แต่โดยที่แผนงาน/โครงการที่เสนอส่วนใหญ่เป็นแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการกลั่นกรองและบริหารโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับแหล่งเงินที่ใช้ในการลงทุน เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและฐานะการคลังของประเทศในปัจจุบัน ดังนั้น จึงเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการต่อไป

/๒.๑.๔.๔ เพื่อ...

๒.๑.๔.๔ เพื่อให้การดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ ที่เสนอ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑) กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำกับ การดำเนินงาน ตรวจสอบและติดตามประเมินผลเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานตาม แผนการลงทุนฯ ที่เสนอ กำหนดมาตรการลดผลกระทบระหว่างการก่อสร้างโครงการ และการบริหาร ความเสี่ยงของการลงทุนภายใต้แผนการลงทุนดังกล่าวอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การดำเนินงานให้เป็นไป ตามแผนงานที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้

๒) กระทรวงคมนาคม ประสานกับกระทรวงมหาดไทย เพื่อเร่งศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

๓) พิจารณาแนวทางและมาตรการลดผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการติดตั้งรั้วสองเขตทางตามแนวทางเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟทั้งสองฝั่ง

๔) เร่งรัดจัดตั้งบริษัทบริษัทรถ (Airport Rail Link) เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๓ ซึ่งหาก รฟท. สามารถดำเนินการจัดตั้งบริษัทดังกล่าวได้ จะช่วยสร้างรายได้ และเป็น การเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ รฟท. และจะนำไปสู่ความสำเร็จในการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการต่อไป

๒.๑.๔.๕ เร่งศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในระยะต่อไป ทั้งในด้านการก่อสร้างทางคู่ภายในประเทศ การขยายเส้นทางใหม่ และการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมต่อไป

๒.๑.๔.๖ เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบให้กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟจำนวน ๑๑๔ แห่ง งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙ วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๒.๕๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอ เนื่องจากการลงทุนดังกล่าวเป็นเงื่อนไขสำคัญในการแก้ไขปัญหาจุดตัดและเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด และให้กระทรวงคมนาคม จัดทำรายละเอียดโครงการและแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยประสานกับสำนักงบประมาณ ในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายจริงและความพร้อมในการดำเนินโครงการ

๒.๑.๕ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๕.๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รายงานให้ที่ประชุมทราบถึงผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ดังนี้

/๑) กระทรวง...

๑) กระทรวงคมนาคม ได้ร่วมกับ รฟท. ในการดำเนินการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ (การจัดตั้งหน่วยธุรกิจ ๓ หน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย เดินรถ ซ่อมบำรุง และบริหารทรัพย์สิน และการจัดตั้ง ๑ บริษัท (Airport Rail Link : ARL)) ให้แก่สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในเบื้องต้นคาดว่าจะสามารถจัดตั้ง หน่วยธุรกิจทั้ง ๓ หน่วย และสรรหาผู้บริหารดำเนินการแต่ละหน่วยธุรกิจได้ประมาณเดือนตุลาคม ๒๕๕๓ นอกจากนี้ รฟท. ได้ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ในการพัฒนาหลักสูตรโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟเพื่อพัฒนาบุคลากร เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขาดแคลนบุคลากรโดยเฉพาะพนักงานขับรถและช่างซ่อมบำรุงแล้ว

๒) ขณะนี้ รฟท. ได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้ง บริษัท Airport Rail Link (ARL) ทุนจดทะเบียน ๑ ล้านบาทเรียบร้อยแล้ว และได้ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษา คือสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทำหน้าที่ในการสรรหาและพัฒนาบุคลากร จำนวนประมาณ ๔๐๐ คน และคาดว่าจะสามารถเปิดทดลองให้บริการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ในวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๓

๓) ในส่วนของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงนั้น กระทรวงคมนาคม ได้เสนอผลการศึกษาพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงให้กระทรวงการคลังพิจารณาตามมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ ซึ่งกระทรวงการคลัง ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอให้คณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ PPPs พิจารณาดำเนินการต่อไปแล้ว

๔) สำหรับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน ซึ่งในเบื้องต้นมีเส้นทางที่มีศักยภาพ ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางเด่นชัย-เชียงใหม่ และ เส้นทางนครพนม-มุกดาหาร

๒.๑.๕.๒ แผนการลงทุนฯ ที่เสนอในครั้งนี้ เป็นการลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟให้มีความปลอดภัย รวดเร็ว และตรงต่อเวลา ซึ่งถือเป็นการลงทุนครั้งสำคัญในการพัฒนารถไฟของประเทศ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปทราบถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการในอนาคต ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นต่อบริการรถไฟของประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต่อไป

๒.๑.๕.๓ ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่ กระทรวงคมนาคม ควรให้ความสำคัญกับการศึกษาแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค โดยนำผลการประชุมจากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องมาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยให้ความสำคัญกับการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาโครงข่ายดังกล่าว โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมต่อไป

/๒.๑.๖ มติ...

๒.๑.๖ มติคณะกรรมการ รศก.

๒.๑.๖.๑ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม วงเงินรวม ๑๙๕,๘๒๐.๕๐ ล้านบาท ดังนี้

๑) แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

- แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๘๔,๐๒๔ ล้านบาท และ การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุน วงเงินลงทุนรวม ๓,๕๐๕ ล้านบาท

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
โครงการลงทุน		
๑. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ ๕ ระยะทาง ๓๐๘ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๘,๕๐๘
๒. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ ๖ ระยะทาง ๒๗๘ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๖,๗๗๙
๓. โครงการก่อสร้างทางคู่สายจะเข้-เถรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๓๔๘
๔. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ คัน/เพล)	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒,๑๔๕
แผนลงทุนระยะยาว		
๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒๓,๖๗๑
๖. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๒,๑๖๗
๗. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน ๒๒๔ แห่ง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๓๕๘
๘. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน ๑,๒๘๔ แห่ง	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๕,๔๕๖
๙. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ แห่ง	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๔,๗๓๗
๑๐. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๑,๐๐๐
๑๑. โครงการสร้างโรงรถจักรราช และหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๕	๓๖๐
รวม		๘๗,๕๒๙

- โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๖๘,๓๑๐ ล้านบาท และ การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุน วงเงินลงทุนรวม ๒๐,๙๖๙ ล้านบาท

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. โครงการทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๘ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๗,๘๖๐
๒. โครงการทางคู่สายมาบะเกาะ-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓๒ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๖๕๐
๓. โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๘	๑๓,๐๑๐
๔. โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาจอก-หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๖,๖๐๐
๕. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๘	๑๗,๐๐๐
๖. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๖,๕๖๓

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๗. โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๓,๓๕๙
๘. โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	๒๕๕๕ - ๒๕๕๘	๔,๙๘๑
๙. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ ๒	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๖,๐๖๖
๑๐. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๒,๒๐๐
รวม		๘๙,๒๗๙

๒) การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง ปังบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙ ของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๒.๕๐ ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด และให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการปรับแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยประสานกับสำนักงบประมาณ ในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายจริงและความพร้อมในการดำเนินโครงการ

๒.๑.๖.๒ เห็นชอบแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ หน่วยธุรกิจภายใน และ ๑ บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง บริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลาง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒.๑.๖.๓ ให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการต่อไป

๒.๑.๖.๔ ให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. นำความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการ รศก. เรื่องแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางสายใหม่ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รวมทั้งให้กระทรวงการคลัง เร่งพิจารณารูปแบบการลงทุนโครงการการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพ - ระยอง ในลักษณะ PPP ที่มีความเหมาะสมตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๒ มาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมือง สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการ รศก. พิจารณา โดยมีสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

๒.๒.๑ สาระสำคัญ

สืบเนื่องจากการชุมนุมทางการเมืองตั้งแต่วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๓ ที่ผ่านมา สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีได้จัดประชุมหารือการเยียวยาและช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมดังกล่าว ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยเสนอมาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุม จำนวน ๖ มาตรการ เพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณา ดังนี้

๒.๒.๑.๑ มาตรการเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาสภาพคล่อง ประกอบด้วย ๓ มาตรการ ได้แก่

๑) มาตรการเพื่อชะลอกระแสเงินสดจ่ายออกให้แก่หน่วยงานของภาครัฐ ขอให้พิจารณามาตรการที่สามารถดำเนินการได้ทันที โดยผ่อนผันการชำระจ่ายภาษี มูลค่าเพิ่ม ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีโรงเรือนและที่ดิน และค่าสาธารณูปโภค เงินประกันสังคมและเงินกองทุนทดแทนแรงงาน ออกไปอีก ๑๘๐ วัน โดยไม่ต้องเสียเงินเพิ่มหรือเบี้ยปรับ

๒) มาตรการสนับสนุนสภาพคล่องโดยรัฐให้เงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำร้อยละ ๑-๒ แก่กิจการ เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน โดยมีระยะเวลาใช้คืนเงินต้นครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด ๒ ปี

๓) มาตรการสนับสนุนวงเงินจากบัตรเครดิต โดยดำเนินการให้สถาบันการเงิน (ก) ลดหย่อนอัตราค่าธรรมเนียมชำระบัตรเครดิตขั้นต่ำ จากร้อยละ ๑๐ เหลือร้อยละ ๓ (ข) ลดอัตราดอกเบี้ยบัตรเครดิตให้ลดลงมาต่ำกว่า MLR และ (ค) เพิ่มวงเงินบัตรเครดิต บัตรเงินสดแก่ร้านค้าที่มีประวัติดี

๒.๒.๑.๒ มาตรการเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือพนักงานและลูกจ้างของกิจการที่ได้รับผลกระทบ ประกอบด้วย ๕ มาตรการ ได้แก่

๑) พนักงานหรือลูกจ้างที่ถูกให้ออกจากงาน หรือยุติการจ้างรายวันหรือชั่วคราว ขอให้รัฐเป็นผู้จ่ายเงินชดเชย โดยใช้ค่าเฉลี่ยรายได้ที่เกิดขึ้นจริงของเดือนมีนาคมเป็นเกณฑ์

๒) พนักงานหรือลูกจ้างที่ขาดรายได้จากส่วนแบ่งจากการขายและบริการ (Commission) ขอให้รัฐเป็นผู้จ่ายเงินชดเชย โดยใช้ค่าเฉลี่ยรายได้ที่เกิดขึ้นจริงของเดือนมีนาคม เป็นเกณฑ์

๓) พนักงานหรือลูกจ้างที่นายจ้างยังคงรักษาสภาพการเป็นพนักงานหรือลูกจ้างและยังคงจ่ายเงินเดือนหรือค่าจ้างเป็นปกติ ขอให้รัฐพิจารณาสนับสนุนแก่นายจ้าง โดยให้คิดจำนวนวันที่รัฐให้เงินสนับสนุนนับตั้งแต่วันที่ ๓ เมษายน จนกระทั่งการชุมนุมสิ้นสุด หากรัฐสามารถจัดสรรเงินสนับสนุนดังกล่าว ให้กิจการตั้งเป็นยอดเครดิตเพื่อหักกับการนำส่งภาษีมูลค่าเพิ่มและหรือภาษีนิติบุคคลที่กิจการต้องนำส่งในอนาคต

๔) หากไม่สามารถชดเชยหรือให้การสนับสนุนได้ ขอให้พิจารณายกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หรือเพิ่มค่าลดหย่อนแก่พนักงานและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบโดยตรงสำหรับภาษีปี ๒๕๕๓

๕) ยกเว้นการหักเงินประกันสังคมสำหรับพนักงานและลูกจ้าง และงดการนำส่งเงินกองทุนทดแทนแรงงานสำหรับช่วงระยะเวลาที่เกิดการชุมนุม

๒.๒.๑.๓ มาตรการชดเชยความเสียหายอันเกิดจากสูญเสียรายได้ของกิจการ แนวทางชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นตามระยะเวลาที่เกิดขึ้นจริง ประกอบด้วย ๔ มาตรการ ได้แก่

- ๑) ชดเชยโดยให้ผู้ประกอบการหักกับภาษีมูลค่าเพิ่ม (ขาย) ที่ต้องนำส่ง
- ๒) ชดเชยโดยให้ผู้ประกอบการหักกับภาษีเงินได้นิติบุคคลของปี ๒๕๕๓
- ๓) ชดเชยโดยให้ผู้ประกอบการหักกับภาษีโรงเรือนที่ต้องชำระ
- ๔) หากไม่สามารถดำเนินการชดเชยความเสียหายโดยตรงได้ ขอให้พิจารณายกเว้นภาษีโรงเรือน และภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับภาษีปี ๒๕๕๓

๒.๒.๑.๔ มาตรการด้านการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สิน ประกอบด้วย ๔ มาตรการ ได้แก่

- ๑) ขอให้รัฐพิจารณาจัดทำประกันชีวิตเพื่อคุ้มครองพนักงานและลูกจ้าง และผู้ที่เข้ามาติดต่อธุรกิจในพื้นที่ดังกล่าว
- ๒) ขอให้รัฐจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับอาคารและทรัพย์สินและประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก
- ๓) หากมิสามารถจัดทำประกันภัย ขอให้รัฐเป็นผู้รับผิดชอบหากเกิดความเสียหายขึ้น
- ๔) ขอให้รัฐบาลสั่งการให้กรมการประกันภัยเป็นผู้อำนวยการในการจัดทำประกันภัยให้กับบริษัทธุรกิจในอัตราที่เป็นธรรม

๒.๒.๑.๕ มาตรการเพื่อป้องกันการชุมนุมในระยะยาว โดยให้มีการพิจารณาร่าง พ.ร.บ. ว่าด้วยการควบคุมการชุมนุมที่ทันสมัยและเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศประชาธิปไตยที่เจริญแล้ว

๒.๒.๑.๖ มาตรการฟื้นฟูและส่งเสริมธุรกิจภายหลังจากเหตุการณ์กลับสู่ภาวะปกติ โดยให้มีการจัดสรรงบประมาณและจัดทำแผนการส่งเสริมการขายของธุรกิจในบริเวณที่ได้รับผลกระทบ

๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๒.๒.๑ มาตรการเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาสภาพคล่อง

๑) มาตรการเพื่อชะลอกระแสเงินสดจ่ายออกให้แก่หน่วยงานของภาครัฐในการผ่อนผันการจ่ายภาษี เป็นการผ่อนผันระยะเวลาชำระภาษี โดยภาษีโรงเรือนและที่ดินนั้น อาจยกเว้นการคิดภาษีในช่วงที่มีการชุมนุมทางการเมือง ให้แก่ผู้ประกอบการที่มีกรรมสิทธิ์ในสถานประกอบการ นอกจากนี้การผ่อนผันการจ่ายเงินประกันสังคมและเงินกองทุนทดแทนแรงงานเฉพาะรายสามารถกระทำได้ตามมติ ครม.

/๒) มาตรการ...

๒) มาตรการสนับสนุนสภาพคล่องโดยรัฐให้เงินกู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยต่ำแก่ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) นั้น ระยะเวลาที่ต้องช่วยเหลือในขั้นนี้ไม่ควรนานถึง ๕ ปี โดยเงื่อนไขวงเงินสินเชื่อที่จะพิจารณาให้ความช่วยเหลือควรพิจารณาบนพื้นฐานของมูลค่าสินค้ายอดคงคลังของผู้ประกอบการ ซึ่งอาจใช้สินค้าคงคลังดังกล่าวเป็นหลักประกัน สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่คาดว่าจะไม่น่าจะมีปัญหาสภาพคล่อง

๓) มาตรการสนับสนุนวงเงินจากบัตรเครดิต โดยการปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์กลางของบัตรเครดิตที่ทางผู้ประกอบการเสนอให้ลดหย่อนอัตราค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตขั้นต่ำ จากร้อยละ ๑๐ เหลือร้อยละ ๓ รวมทั้งลดอัตราดอกเบี้ยบัตรเครดิตนั้น อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจบัตรเครดิตโดยรวม ซึ่งขณะนี้ธนาคารแห่งประเทศไทยได้ประสานกับสมาคมธนาคารไทยในการให้ความช่วยเหลือด้านสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการแต่ละรายแล้ว และในส่วนของธนาคารพาณิชย์ผู้ออกบัตรเครดิตก็สามารถพิจารณาให้ความช่วยเหลือดังกล่าวได้เป็นกรณี ๆ ไป โดยไม่ขัดกับประกาศธนาคารแห่งประเทศไทยสำหรับธนาคารพาณิชย์ และสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจบัตรเครดิต

๔) ที่ประชุมเห็นควรให้กระทรวงการคลังดำเนินการพิจารณาแนวทางการให้ความช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองข้างต้นโดยเร็วต่อไป

๒.๒.๒.๒ การชดเชยความเสียหายอันเกิดจากสูญเสียรายได้ของกิจการ เห็นควรปรับเป็นการให้ความช่วยเหลือเพื่อลดผลกระทบจากการสูญเสียรายได้ของกิจการ โดยประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก คือ การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการร้านค้าย่อยในศูนย์การค้าที่ไม่สามารถชำระค่าเช่าพื้นที่ได้เนื่องจากสูญเสียรายได้ในระหว่างที่มีการชุมนุมทางการเมือง โดยมอบหมายให้ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิธรรม) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) เป็นผู้ประสานกับผู้ประกอบการศูนย์การค้าในพื้นที่เพื่อรวบรวมข้อมูลรายละเอียดจำนวนร้านค้าปลีกที่เช่าอยู่ในอาคารศูนย์การค้าที่ชัดเจน แล้วจึงพิจารณาแนวทางการให้ความช่วยเหลือที่เหมาะสมต่อไป

๒.๒.๒.๓ มาตรการเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือพนักงานและลูกจ้างของกิจการที่ได้รับผลกระทบ ควรให้ความช่วยเหลือแก่แรงงานที่ถูกเลิกจ้างเป็นลำดับแรก ซึ่งขณะนี้ กระทรวงแรงงานได้จัดศูนย์รับลงทะเบียนผู้ได้รับความเดือดร้อน ที่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเรียบร้อยแล้ว โดยระหว่างวันที่ ๒๐-๒๕ เมษายน ๒๕๕๓ พบว่า มีลูกจ้างมาลงทะเบียนเพียง ๘๐ ราย ซึ่งลูกจ้างที่มีได้มาลงทะเบียนอาจมีสาเหตุจากไม่ทราบข้อมูลดังกล่าว จึงมิได้มาแสดงตน ในเรื่องนี้ที่ประชุมเห็นควรมอบให้กระทรวงแรงงาน ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิธรรม) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับจำนวนพนักงานและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว เพื่อให้ทราบจำนวนผู้ถูกเลิกจ้าง และกรอบวงเงินในการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถให้ความช่วยเหลือได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๓

๒.๒.๒.๔ สำหรับมาตรการด้านการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สิน มาตรการเพื่อป้องกันการชุมนุมในระยะยาว และมาตรการฟื้นฟูและส่งเสริมธุรกิจภายหลังเหตุการณ์กลับสู่ภาวะปกติ ที่ประชุมเห็นควรให้มีการประเมินผลกระทบจากการชุมนุมในภาพรวมภายหลังจากที่เหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองยุติลงแล้วจึงพิจารณามาตรการช่วยเหลือเป็นกรณี ๆ ไป

๒.๒.๒.๕ นอกจากนี้ ที่ประชุมเห็นควรให้มาตรการเยียวยา ชำต้นครอบคลุมการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการ พนักงาน และลูกจ้างในสถานประกอบการ ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองในพื้นที่บริเวณแยกราชประสงค์ และพื้นที่บริเวณสะพาน ผ่านฟ้าลีลาศ ทั้งนี้หากตรวจสอบพบว่าผู้ประกอบการรายใดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ก่อการร้าย ทาง ภาครัฐจะยกเลิกการให้ความช่วยเหลือทั้งหมด และจะดำเนินคดีกับผู้ประกอบดังกล่าวต่อไป

๒.๒.๓ มติคณะกรรมการ รศก.

เห็นชอบในหลักการมาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับ ผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองในพื้นที่บริเวณแยกราชประสงค์ และพื้นที่บริเวณสะพาน ผ่านฟ้าลีลาศ ตั้งแต่วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๓ เป็นต้นมา และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่ง ดำเนินการ ดังนี้

๒.๒.๓.๑ มาตรการเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาสภาพคล่อง มอบหมายกระทรวงการคลังพิจารณากำหนดแนวทางการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการใน รายละเอียด ดังนี้ (๑) มาตรการชะลอกระแสเงินสดจ่ายออกของผู้ประกอบการ อาทิ การขยาย ระยะเวลาการชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีหัก ณ ที่จ่าย ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ค่าสาธารณูปโภค เงินนำเข้าประกันสังคม และเงินกองทุนทดแทนแรงงาน และ (๒) มาตรการสินเชื่อ เพื่อเสริมสภาพคล่องให้แก่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) โดยจัดหาเงินกู้อัตรา ดอกเบี้ยต่ำ ทั้งนี้ในส่วนของการสนับสนุนวงเงินบัตรเครดิต โดยการลดหย่อนอัตราดอกเบี้ย การผ่อน ชำระขั้นต่ำ และลดอัตราดอกเบี้ยบัตรเครดิต รวมทั้ง การเพิ่มวงเงินบัตรเครดิต และบัตรเครดิตแก่ ร้านค้าที่มีประวัติดี มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยรับไปพิจารณาแนวทางการให้ความ ช่วยเหลือที่เหมาะสมต่อไป

๒.๒.๓.๒ มาตรการเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือพนักงานและ ลูกจ้างที่ถูกปลดออกจากงานระหว่างการชุมนุม มอบหมายให้กระทรวงแรงงาน ประสานผู้แทน การค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิอมร) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับจำนวนพนักงานและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบ ดังกล่าว เพื่อให้ทราบข้อมูลจำนวนผู้ถูกเลิกจ้าง และกรอบวงเงินในการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถให้ความช่วยเหลือได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๓

๒.๒.๓.๓ มาตรการช่วยเหลือผลกระทบจากการสูญเสีย รายได้ของกิจการ มอบหมายให้ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิอมร) และรองเลขาธิการ นายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ประสานกับผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ เพื่อตรวจสอบจำนวนผู้เช่าพื้นที่รายย่อยที่ชัดเจน รวมทั้ง ประสานสำนักงบประมาณเพื่อพิจารณา กำหนดแนวทางการให้ความช่วยเหลือในเรื่องการลดภาระค่าเช่าของผู้ประกอบการ รายย่อยที่เช่าพื้นที่ภายในศูนย์การค้าที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมที่เหมาะสมต่อไป

ทั้งนี้ หากตรวจสอบพบว่าผู้ประกอบการรายใดให้ ความช่วยเหลือแก่ผู้ก่อการร้าย ทางภาครัฐจะยกเลิกการให้ความช่วยเหลือทั้งหมด และจะดำเนินคดี กับผู้ประกอบดังกล่าวต่อไป

/๓. ข้อเสนอ...

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓

๓.๒ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม วงเงินรวม ๑๙๕,๘๒๐.๕๐ ล้านบาท โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินการต่อไป ดังนี้

๓.๒.๑ แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๘๔,๐๒๕ ล้านบาท และ การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุน วงเงินลงทุนรวม ๓,๕๐๔ ล้านบาท

๒) โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๖๘,๓๑๐ ล้านบาท และ การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุน วงเงินลงทุนรวม ๒๐,๙๖๙ ล้านบาท

๓.๒.๒ การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง ปิงปประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙ ของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๒.๕๐ ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด และให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการปรับแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗

๓.๓ เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ หน่วยธุรกิจภายใน และ ๑ บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง บริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลาง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๓.๔ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. นำความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการ รศก. เรื่องแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางสายใหม่ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รวมทั้งให้กระทรวงการคลัง เร่งพิจารณารูปแบบการลงทุนโครงการการรถไฟความเร็วสูง ในเส้นทางกรุงเทพ - ระยอง ในลักษณะ PPP ที่มีความเหมาะสมตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓.๕ เห็นชอบในหลักการมาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองในพื้นที่บริเวณแยกราชประสงค์ และพื้นที่บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ตั้งแต่วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๓ เป็นต้นมา และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการ ดังนี้

๓.๕.๑ มาตรการเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาสภาพคล่อง มอบหมายกระทรวงการคลังพิจารณากำหนดแนวทางการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการในรายละเอียด ดังนี้ (๑) มาตรการชะลอกระแสเงินสดจ่ายออกของผู้ประกอบการ อาทิ การขยายระยะเวลาการชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีหัก ณ ที่จ่าย ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ค่าสาธารณูปโภค เงินนำเข้าประกันสังคม และเงินกองทุนทดแทนแรงงาน และ (๒) มาตรการสินเชื่อเพื่อเสริมสภาพคล่องให้แก่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) โดยจัดหาเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ ทั้งนี้ ในส่วนของมาตรการสนับสนุนวงเงินบัตรเครดิต โดยการลดหย่อนอัตราดอกเบี้ยขั้นต่ำ และลดอัตราดอกเบี้ยบัตรเครดิตลง รวมทั้ง การเพิ่มวงเงินบัตรเครดิต และบัตรเงินสดแก่ร้านค้าที่มีประวัติดี มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยรับไปพิจารณาแนวทางการให้ความช่วยเหลือที่เหมาะสมต่อไป

๓.๕.๒ มาตรการเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือพนักงานและลูกจ้างที่ถูกปลดออกจากระหว่างการชุมนุม มอบหมายให้กระทรวงแรงงาน ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิธรรม) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับจำนวนพนักงานและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว เพื่อให้ทราบข้อมูลจำนวนผู้ถูกเลิกจ้าง และกรอบวงเงินในการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถให้ความช่วยเหลือได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๓

๓.๕.๓ มาตรการช่วยเหลือผลกระทบจากการสูญเสียรายได้ของกิจการ มอบหมายให้ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิธรรม) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ประสานกับผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ เพื่อตรวจสอบจำนวนผู้เข้าพื้นที่รายย่อยที่ชัดเจน รวมทั้ง ประสานสำนักงานงบประมาณเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการให้ความช่วยเหลือในเรื่องการลดภาระค่าเช่าของผู้ประกอบการรายย่อยที่เข้าพื้นที่ภายในศูนย์การค้าที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมที่เหมาะสมต่อไป

ทั้งนี้ หากตรวจสอบพบว่าผู้ประกอบการรายใดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ก่อการร้าย ทางภาครัฐจะยกเลิกการให้ความช่วยเหลือทั้งหมด และจะดำเนินคดีกับผู้ประกอบการดังกล่าวต่อไป

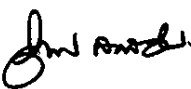
จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

กราบเรียน นรม.

เห็นควรอนุมัติให้เสนอ ครม. พิจารณา
ในวันที่ ๒๗/๓/๕๓ เนื่องจากมีความจำเป็น
เร่งด่วน ตาม ม.๑ แห่ง พรฎ. ว่าด้วยการเสนอเรื่องฯ

๙๔ -
(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ


(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

อนุมัติ


(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)
นายกรัฐมนตรี

๒๗/๓/๕๓

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail danucha@nesdb.go.th

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.2/ ๑๕14



30 มีนาคม 2553

สนง.คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
รับที่ 4207
วันที่ 30 มี.ค. 2553
เวลา 14.00

กรมเลขาธิการ รพช.-อาคม

รับที่ 1548

วันเดือนปี 30 มี.ค. 2553

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ 10100

เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805/2002 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2553

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/1789/2553 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2553

2. แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม)

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ตามกรอบมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 และ 29 ธันวาคม 2552 ภายใต้กรอบวงเงินลงทุน 168,262.226 ล้านบาท และได้ประมวลข้อมูลเพิ่มเติม ในประเด็นเป้าหมายตัวชี้วัด ภาพรวมการพัฒนา ระบบรถไฟของประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อประกอบเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์นำเสนอต่อคณะกรรมการ สศช. พิจารณา ความทราบแล้ว นั้น

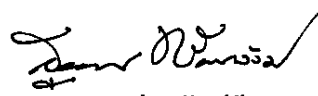
กระทรวงคมนาคม ได้รับรายงานจาก รฟท. ขอเพิ่มเติมโครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน วงเงิน 4,981.050 ล้านบาท ไว้ภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 เพื่อให้เกิดความครบถ้วนของแผนในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการในการเพิ่มรายได้ด้านการโดยสาร พัฒนาภาพลักษณ์และยกระดับคุณภาพการให้บริการด้วยรถนอนรุ่นใหม่ที่มีความทันสมัย และอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดย รฟท. ได้จัดทำข้อมูลตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงานด้านการเดินรถ และตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงานด้านการเงินมาด้วยแล้ว และการเพิ่มโครงการภายใต้แผนดังกล่าวจะส่งผลให้กรอบวงเงินลงทุนระหว่างปี พ.ศ. 2553 - 2557 มีวงเงินเพิ่มสูงขึ้นเป็น 172,793.330 ล้านบาท รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

/ในการนี้ ...

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงเห็นสมควร
ส่งรายละเอียดโครงการดังกล่าวข้างต้น ส่งให้ สศช. พิจารณาภาพรวมภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้าง
พื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม)
ปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 4023

โทรสาร 0 2215 1469

ที่ 1/ 1789 /2553



การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง กรุงเทพฯ 10330

๒๑ มีนาคม ๒๕๕๓

คำนำขึ้นทะเบียนเอกสาร	รับที่ 1331
เลขรับที่	๒๙ ส.อ. ๕๓
วันที่	๑๐.๐๖.๕๓
เวลา	

เรื่อง นำส่งแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (เพิ่มเติม)

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักพัฒนาระบบ การขนส่งและจราจร
รับที่ ๖๓๔(๕)
วันที่ ๒๙ ส.พ. ๒๕๕๓
เวลา ๑๓.๐๖

กรมการขนส่งทางบก
รับที่ ๒๑๐๘ (๔)
วันที่ ๒๙ ส.พ. ๒๕๕๓
เวลา ๑๐.๐๑

อ้างถึง - หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/1607/2553 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2553

เรื่อง แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (เพิ่มเติม)

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/1607/2553 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2553
เรื่อง แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (เพิ่มเติม)
 2. แผนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐาน การรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีที่ 4 (แก้ไข)
 3. รายละเอียดโครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน
 4. ตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงานด้านการเดินรถ โดยเริ่มต้นจากปี พ.ศ.2553-2562
 5. ข้อมูลการประหยัดพลังงาน
 6. ตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงานด้านการเงิน

เรื่องเดิม

1. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้นำเสนอแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 ต่อคณะกรรมการสศช. และนำมติเสนอคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ดังนี้.

(1) รับทราบความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ

(2) ยืนยันแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ และข้อมูลเพิ่มเติม แล้วให้ดำเนินการตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ

(3) อนุมัติในหลักการให้เพิ่มกรอบวงเงินลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 จากเดิม “100,000 ล้านบาท” ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่

17 พฤศจิกายน 2552 (เรื่องผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552) เป็น “153,053 ล้านบาท”

2. กระทรวงคมนาคม (คค.) จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2553 ณ ห้องประชุม 1 กระทรวงคมนาคม โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เพื่อพิจารณาประเด็นแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ซึ่งที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้.-

(1) มอบหมายให้ รฟท. พิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการในระยะแรกและปรับปรุงวงเงินรายโครงการเพื่อให้อยู่ภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณ 100,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะดำเนินการในระยะถัดไป ทั้งนี้ ให้รวมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ไว้ภายใต้การลงทุนด้วย รวมถึงการจัดทำดัชนีชี้วัดรายปี (ระบุกิโลเมตรที่ปรับปรุงทาง/ก่อสร้างได้) ที่สามารถดำเนินการได้ และรายงานผลให้ คค. พิจารณาโดยเร็วที่สุด

(2) มอบหมายให้ รฟท. พิจารณาความเหมาะสมในการให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุน เช่น การพัฒนาระบบโทรคมนาคม การให้บริการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

(3) มอบหมายให้ รฟท. พิจารณาความเหมาะสมของโครงการจัดรถโดยสารรูปแบบชุด 6 ขบวน โดยอาจพิจารณาการปรับปรุงตู้รถโดยสารชั้น 1 และชั้น 2 ที่มีอยู่หรืออาจซื้อใหม่ เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับ รฟท. ซึ่งให้บรรจุไว้ในแผนระยะที่ 2

(4) มอบหมายให้ รฟท. พิจารณาแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟฯ ซึ่งประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจ (BU) ภายใน รฟท. (หน่วยเดินรถ หน่วยบริหารทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง) และบริษัทลูกสำหรับดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดย รฟท. ถือหุ้น 100% พร้อมทั้งให้ผู้บริหาร รฟท. ทำความเข้าใจกับพนักงานระดับปฏิบัติงานให้ทราบถึงแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารฯ ด้วย โดยให้จัดทำความสอดคล้องของการดำเนินงานปรับปรุงองค์กรตามมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 16/2552 กับแผนการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถให้ประสานสอดคล้องกันด้วย

(5) กระทรวงคมนาคมรับที่จะนำแผนการก่อสร้างทางตัดผ่านทางรถไฟต่างระดับในพื้นที่ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบในรายงานรวมถึงงบประมาณด้วย

3. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีหนังสือด่วนที่สุดที่ คค0805.2/216 ลงวันที่ 28 มกราคม 2553 ถึงรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เชิญประชุมร่วมกันระหว่าง คค. สศช. สนข. รฟท. ทล. และ ทช. เมื่อวันพุธที่ 3 กุมภาพันธ์ 2553 ณ ห้องประชุม 1 กระทรวงคมนาคม เพื่อติดตามความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน ปี 2553 – 2557 โดยที่ประชุมได้มีมติว่าควรดำเนินการปรับแผนการดำเนินงานให้มีความ

รวดเร็วมากยิ่งขึ้น เช่น การจัดซื้อ/จัดหารถจักร ควรเร่งดำเนินการในปี 2553 เนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ การก่อสร้างทางคู่ระยะที่ 1 ควรเริ่มในปี 2554 ทั้ง 6 เส้นทาง (รวมเส้นทางฉะเชิงเทรา – แก่งคอย – คลองสิบเก้า ระยะทาง 106 กิโลเมตรตามความเห็นของ สศช.) การปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งสามารถดำเนินการในทุกเส้นทางได้พร้อมกัน การติดตั้งและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน เป็นต้น รวมทั้งพิจารณาปรับลดงบประมาณในบางรายการ เช่น การปรับปรุงสะพาน การติดตั้งเครื่องกั้นถนน เป็นต้น ทั้งนี้ ที่ประชุมเห็นสมควรจัดให้มีการประชุมหารือระหว่าง คค. สนข. และ รฟท. เพื่อพิจารณาลำดับความสำคัญ ระยะเวลาการดำเนินงาน เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานฯ ในวงเงิน 153,053 ล้านบาท ในวันจันทร์ที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553

4. สนข. มีหนังสือด่วนที่สุดที่ คค0805/286 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2553 ถึงปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อสรุปผลการประชุมการดำเนินงานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2552 และได้มีการประชุมหารือระหว่าง คค. สนข. และ รฟท. เพื่อพิจารณาลำดับความสำคัญ ระยะเวลาการดำเนินงาน เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานฯ ในวงเงิน 153,053 ล้านบาท เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 ณ ห้องประชุม 1 กระทรวงคมนาคม

ข้อเท็จจริง

- การรถไฟฯ มีหนังสือที่ 1/1607/2553 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2553 เรื่อง แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (เพิ่มเติม) (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

ข้อพิจารณา

1. จากการประชุมหารือร่วมกันระหว่าง สศช. สนข. และ รฟท. เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553 ณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ประชุมได้มีมติให้การรถไฟฯ พิจารณาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2557 (เพิ่มเติม) ดังต่อไปนี้-

1.1 แก้ไขชื่อ “โครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 6 ขบวน” ในกรณีที่ 4 เป็น “โครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน” วงเงิน 4,981.050 ล้านบาท รายละเอียดตาม (สิ่งที่ส่งมาด้วย 3) โดยมีวัตถุประสงค์ คือ

- เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ด้านการโดยสารหลังจากโครงการปรับปรุงทางรถไฟเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถและโครงการก่อสร้างทางคู่ระยะเร่งด่วนแล้วเสร็จ

- เพื่อเป็นการพัฒนาภาพลักษณ์และยกระดับคุณภาพการให้บริการด้วยรถนอนรุ่นใหม่ที่มีความทันสมัย และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นจากรถนอนรุ่นเก่า

- เพื่อเป็นทางเลือกระดับต้นๆ ในการเดินทางของผู้โดยสาร

- เพื่อเป็นการเพิ่มความถี่ในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

- เพื่อเป็นการลดการใช้พลังงานของประเทศในการเดินทางของผู้โดยสาร ลมตลภาวะ และลดอัตราเกิดอุบัติเหตุทางถนน

กรณี 4

หน่วย: ล้านบาท

งาน	โครงการ	วงเงินรวมของโครงการ
งานโยธา	1. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5	8,508.000
	2. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6	6,779.000
	3. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	23,670.750
	4. โครงการปรับปรุงสะพาน	12,167.000
	รวมงานโยธา	51,124.750
งานอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	1. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	2,200.000
	2. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ	5,456.200
	2.1 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ	4,446.000
	2.2 โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น	1,010.200
	3. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี	11,358.000
	4. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	4,736.550
	รวมงานอาณัติสัญญาณ	23,750.750
งานรถจักรและล้อเลื่อน	1. รถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน	6,562.500
	2. Refurbish รถจักร 56 คัน	3,360.000
	3. รถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คัน/เพล)	2,145.000
	4. โรงซ่อมรถจักร	1,359.870
	5. จัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน	4,981.050
	รวมงานรถจักรและล้อเลื่อน	18,408.420
โครงการก่อสร้างทางคู่ Long Loop 767 กิโลเมตร	1. ทางคู่สายละเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	11,348.356
	2. ทางคู่สายมาบะเปา - ถนนจิระ	11,640.000
	3. ทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาชุก-หัวหิน	16,600.000
	4. ทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ	7,860.000
	5. ทางคู่สายถนนจิระ -ขอนแก่น	13,010.000
	6. ทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	17,000.000
	รวมโครงการก่อสร้างทางคู่	77,458.356
	โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ 2	6,066.000
	รวม ICD แห่งที่ 2	6,066.000
	รวมทั้งสิ้น	176,808.276

1.2 ปรับปรุงแก้ไขตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงานด้านการเดินรถ โดยเริ่มต้นจากปี พ.ศ. 2553-2562 รายละเอียดตาม (สิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

1.2.1 ความปลอดภัย (Safety)

จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุต่อการเดินรถหนึ่งล้านกิโลเมตรลดลงจาก 0.84 ครั้งต่อล้านกิโลเมตร ในปี 2553 เป็น 0.19 ครั้งต่อล้านกิโลเมตรในปี 2562

1.2.2 ความตรงต่อเวลาของขบวนรถ (Punctuality)

■ **ขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์**

ความตรงต่อเวลาของขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 85 ในปี 2562

■ **ขบวนรถโดยสารเชิงสังคม**

ความตรงต่อเวลาของขบวนรถโดยสารเชิงสังคมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 80 ในปี 2562

1.2.3 ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถ (Speed)

■ **ขบวนรถโดยสาร**

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 56 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี 2553 เป็น 93 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี 2562

■ **ขบวนรถสินค้า**

ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี 2553 เป็น 55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี 2562

1.3 ด้านการประหยัดพลังงาน (สิ่งที่ส่งมาด้วย 5)

ต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ สามารถประหยัดพลังงาน-(ปี พ.ศ.2552-2562) ได้ดังนี้. (น้ำมันดีเซลที่ราคาเฉลี่ย 28.79 บาท)

- | | |
|------------------------|---|
| - <u>ด้านการโดยสาร</u> | สามารถประหยัดพลังงานได้ 717,950 ล้านบาท |
| - <u>ด้านการสินค้า</u> | สามารถประหยัดพลังงานได้ 2,239.841 ล้านบาท |

1.4 ตัวชี้วัดและเป้าหมายการดำเนินงานด้านการเงิน (สิ่งที่ส่งมาด้วย 6)

1.4.1 กรณีรัฐบาลรับภาระด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการรถไฟฟ้า ภาระด้านรถจักร โรงซ่อม และ ICD แห่งที่ 2

■ **กำไร (ขาดทุน) สุทธิ จากการดำเนินงาน**

การรถไฟฟ้า มีผลประกอบการขาดทุนสุทธิเพิ่มขึ้น จาก (9,971.190) ล้านบาท ในปี 2553 เป็น (12,593.956) ล้านบาท ในปี 2560 หรือคิดเป็นขาดทุนเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 2.63 ต่อปี

แผนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานของการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2557 ที่กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ (กรณีเพิ่มร้อยละ 115 ตัน)

หน่วย : ล้านบาท

งาน	โครงการ	วงเงินรวมของโครงการ	ปีงบประมาณ					จำนวนงาน	ระยะเวลา (เดือน)	กำหนดแล้วเสร็จ
			ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557			
งานโยธา	1. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5	8,508.000	8.000	2,937.672	2,781.164	2,781.164	-	308 กม.		2556
	2. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6	6,779.000	8.000	2,340.382	2,215.309	2,215.309	-	278 กม.		2556
	3. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	23,670.750	2,561.000	7,053.000	8,681.000	5,375.750	-	2406 กม.		2556
	4. โครงการปรับปรุงสะพาน	12,167.000	-	2,595.000	3,627.000	4,533.500	1,411.500	1,434 แห่ง		2557
งานยานยนต์สัญญาณและโทรคมนาคม	1. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	2,200.000	-	1,522.000	358.000	320.000	-	1 ระบบ		2556
	2. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนสมรรถนะดี	5,456.200	450.000	450.000	1,183.600	1,523.100	1,849.500	1,284 แห่ง		2557
	2.1 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนสมรรถนะดี	4,446.000	450.000	450.000	612.000	1,084.500	1,849.500	988 แห่ง		2557
	2.2 โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น	1,010.200	-	-	571.600	438.600	-	296 แห่ง		2556
งานบริหารจัดการและปฏิบัติการ	3. โครงการอาณัติสัญญาณ ไฟฟ้า	11,358.000	-	433.300	2,362.000	5,431.600	3,131.100	224 สถานี		2557
	4. งานติดตั้งกล่องเข้าทางตามแนวเขตทางรถไฟ	4,736.550	568.814	1,123.265	1,223.813	1,137.629	683.029	1,649 กม.		2557
งานบริหารจัดการและเคลื่อน	1. รถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน	6,562.500	590.650	3.000	3,011.750	2,366.450	590.650	50 คัน		2557
	2. Rebuild รถจักร 56 คัน	3,360.000	228.480	1.000	1,937.340	1,193.180	-	56 คัน		2556
	3. รถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คัน/เหล่า)	2,145.000	195.000	3.000	1,752.000	195.000	-	13 คัน		2556
โครงการก่อสร้างทางคู่ Long Loop 767 กิโลเมตร	1. ทางคู่สายมาบะเมา - อนนิจะ	11,640.000	-	1,050.000	4,198.000	4,028.000	2,364.000	132 กม.	48	2557
	2. ทางคู่สายนครปฐม - ทนงปลาตุก - หัวหิน	16,600.000	-	1,430.000	6,019.000	5,775.000	3,376.000	165 กม.	48	2557
	3. ทางคู่สายพุนรี - ปากน้ำโพ	7,860.000	-	715.000	2,829.000	2,716.000	1,600.000	118 กม.	48	2557
	4. ทางคู่สายอนนิจะ - ขอนแก่น	13,010.000	-	205.000	2,584.000	4,666.000	4,012.000	185 กม.	48	2558
รวม	5. ทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - จุฬาร	17,000.000	-	204.000	3,369.000	6,125.000	5,280.000	167 กม.	48	2558
	รวม	4,609.944	22,065.619	48,131.976	50,382.682	24,297.779	3,565.000			
โครงการก่อสร้างทางคู่	1. ทางคู่สายจะเข้เขมรา - ดอนเจดีย์ - แม่ทอง	11,348.356	-	3,494.883	3,365.860	3,365.860	1,121.953	106 กม.	48	2557
	2. โครงการสร้างโรงรถจักรแก๊ส	1,000.000	-	100.000	600.000	300.000	-	1 แห่ง		2556
	3. โครงการสร้างโรงรถจักรไฟฟ้า และ หน่วยผลิตกระแส	359.870	-	179.935	179.935	-	-	2 แห่ง		2555
	4. โครงการก่อสร้าง ICD แห่งที่ 2	6,066.000	-	2,000.000	2,000.000	2,066.000	-	1 แห่ง		2556
รวม	รวม	4,609.944	27,840.237	54,277.771	56,114.542	25,419.732	3,565.000			
งานบริหารจัดการและเคลื่อน	จัดการโดยสถานีใหม่เชิงพาณิชย์ 115 คัน	4,981.050	-	-	449.794	6.310	4,075.152	449.794		2559
	รวม	4,609.944	27,840.237	54,277.565	56,120.852	29,494.884	4,014.794			