

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๐๔/๕๐๖๗



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส6571
รับที่ : ส10691/55 / ๖๑(๒๗)
วันที่ : 03 ก.ย. 55 เวลา : 10:00

สค ๒/343
3 ก.ย. 55
10.20 น.

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๘๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๕

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ครั้งที่ ๗/๒๕๕๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุม กยอ. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๕ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๔ กำหนดให้มีคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) มีอำนาจหน้าที่ ในการจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ เพื่อสร้างความเชื่อมั่น ปั่นความเชื่อถือ และสร้างความมั่งคั่งและมั่นคงของประเทศจากวิกฤตภัยธรรมชาติให้ฟื้นคืนมาในระยะยาวอย่างยั่งยืนและเป็นระบบ โดยให้ รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นประจำ หรือตามความเหมาะสมหรือจำเป็นเร่งด่วน

๒.สาระสำคัญ

กยอ. ได้มีการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๕ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๕.๑๕ น. ณ ห้องประชุมชั้น ๓ ตึกแดง ๑ (สำนักงาน กปร. เก่า) ทำเนียบรัฐบาล โดยที่ประชุมได้พิจารณา เรื่องสำคัญที่สมควรเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๒.๑ แนวทางการปรับปรุงกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับการพัฒนา ระบบระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ

๒.๑.๑ ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

สศช. ได้นำเสนอแนวทางการปรับปรุงกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อรองรับการพัฒนา ระบบระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑) ความเป็นมา ในคราวประชุม กยอ. ครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ได้มีความเห็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบราง ดังนี้

(๑) การลงทุนพัฒนาระบบราง ควรดำเนินการควบคู่กันไปทั้งการ ปรับปรุงระบบรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง โดยควรมีการวางแผนเพื่อใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงของทั้งสองระบบในลักษณะสนับสนุนกัน ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ควรให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าเพื่อช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของ

ประเทศ และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งกับท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันและฝั่งทะเลจีนใต้ เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายเสรีสินค้าและบริการ

(๒) การพิจารณาแนวทางปฏิรูประบบการขนส่งทางรางของประเทศ จะต้องครอบคลุมการปฏิรูประบบการขนส่งทางรางของประเทศทุกระบบอย่างบูรณาการ รวมทั้งจะต้องพิจารณาครอบคลุมประเด็นการพัฒนาศูนย์ที่รับผิดชอบในการให้บริการรถไฟความเร็วสูงด้วย

๒) สารสำคัญข้อเสนอ

(๑) ปี ๒๕๕๓ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงในเบื้องต้น พบว่า การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ มีความเหมาะสมในการพัฒนาจำนวน ๔ เส้นทาง ความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะทางรวม ๓,๑๓๓ กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม ๙๘๓,๔๗๒ ล้านบาท โดยการลงทุนในระยะแรกมีระยะทางรวม ๑,๔๔๗ กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม ๔๘๑,๐๖๖ ล้านบาท ขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงทั้ง ๔ เส้นทาง ตามขั้นตอนของระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป

(๒) สถานะปัจจุบันของ รฟท.

(๒.๑) รฟท. มีทางรถไฟขนาดมาตรฐาน ๑ เมตร ในความรับผิดชอบทั้งสิ้นประมาณ ๔,๔๒๙ กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ๔๗ จังหวัด โดยทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว ๓,๗๖๓ กิโลเมตร ทางคู่ ๓๔๕.๘๑ กิโลเมตร และทางสาม ๓๒๐.๑๖ กิโลเมตร สถานีรถไฟ ๔๔๐ แห่ง ๓ ย่านสถานี ป้ายหยุดรถ ๗๒ แห่ง ที่หยุดรถ ๑๗๖ ป้ายหยุดรถ สถานี ICD ๑ แห่ง และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ๕ แห่ง

(๒.๒) สภาพโครงสร้างพื้นฐานทาง ส่วนใหญ่จะมีสภาพเสื่อมโทรมตามอายุการใช้งานและขาดการบำรุงรักษา โดยทางส่วนใหญ่มีขนาดรางต่ำกว่า ๑๐๐ ปอนด์และมีอายุการใช้งาน ๓๔ ปีถึงร้อยละ ๖๔ รวมทั้ง มีบางส่วนที่ใช้หมอนไม้เป็นหมอนรองราง ระยะทาง ๑,๓๘๑.๓๙ กิโลเมตร (ร้อยละ ๒๙.๓๗) และยังมีปัญหาด้านโครงสร้างสะพานที่ส่วนใหญ่เป็นสะพานที่สามารถรองรับน้ำหนักกดเพลลา ๑๕ ตัน/เพลลา และมีหมอนรองรางเป็นไม้ จำนวน ๑,๖๔๘ แห่ง นอกจากนี้ ยังมีจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ ประมาณ ๑,๐๐๐ จุด ที่ยังไม่มีเครื่องกั้นและจำเป็นต้องปรับปรุงเป็นจุดตัดทางรถไฟกับถนนต่างระดับ และขาดแคลนรถจักรและล้อเลื่อนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ

(๒.๓) ด้านการให้บริการ ในช่วงปี ๒๕๔๕ - ๒๕๕๓ ปริมาณผู้โดยสารของ รฟท. มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๒.๖ ต่อปี ส่วนใหญ่เป็นการลดลงของผู้โดยสารชั้น ๒ ในขณะที่ผู้โดยสารชั้น ๑ อยู่ในระดับคงที่มาโดยตลอด และผู้โดยสารชั้น ๓ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการดำเนินการมาตรการลดค่าครองชีพ (ด้านการเดินทาง) ของประชาชน สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีแนวโน้มคงที่อย่างต่อเนื่องเฉลี่ย ๑๑ ล้านตันต่อปี

(๒.๔) ด้านผลประกอบการ ในช่วงปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ รฟท. มีผลขาดทุนสุทธิเฉลี่ยปีละประมาณ ๙,๐๑๗.๖๔ ล้านบาท เนื่องจากต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ดอกเบี้ยจ่าย และค่าใช้จ่ายด้านบุคคลในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากการข่าวดูและเสื่อมสภาพของทางรถจักร และรถพ่วง ทำให้ผู้ใช้บริการขาดความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยรถไฟ และผลกระทบจากการเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline)

จากผลประกอบการขาดทุนดังกล่าว ทำให้ รฟท. จำเป็นต้องพึ่งพาเงินกู้สำหรับเสริมสภาพคล่องในการประกอบการให้อยู่ในสภาพที่ดีต่อการให้บริการแก่ประชาชน ส่งผลให้มีภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นทุกปี

(๒.๕) **ด้านการบริหารจัดการบุคลากร** เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๑ ที่กำหนดให้ รฟท. รับพนักงานใหม่ได้เพียงร้อยละ ๕ ของผู้เกษียณอายุ นอกจากนี้ รฟท. ยังมีโครงสร้างองค์กรมีสายการบังคับบัญชาที่ซับซ้อน ทำให้การบังคับบัญชาไม่สามารถดำเนินการได้เบ็ดเสร็จและการทำงานและการบริหารจัดการเกิดความลักลั่น ทำให้การวัดและประเมินผลการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมไม่อาจทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้ว่าที่ผ่านมารัฐบาลจะให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยได้มีมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ตั้งแต่ปี ๒๕๔๓ ก็ตาม แต่ยังไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาองค์กรอย่างเป็นรูปธรรมได้

(๒.๖) การแก้ไขปัญหา รฟท. ในปัจจุบัน

(๒.๖.๑) วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ คณะรัฐมนตรี

ได้มีมติเห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท วงเงินรวม ๑๙๕,๘๒๐.๕๐ ล้านบาท โดยมีแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. วงเงินรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย (๑) แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท (๒) โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท (๓) เห็นชอบแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ประกอบด้วย ๓ หน่วยธุรกิจภายใน และ ๑ บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง บริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดย รฟท. ถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้ง การปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลางตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และ (๔) เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. เร่งดำเนินการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางสายใหม่และรถไฟความเร็วสูง

(๒.๖.๒) อย่างไรก็ตาม จากการติดตามผลการ

ดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี ดังกล่าว พบว่า (๑) ด้านการลงทุน ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๕๕ รฟท. มีผลการเบิกจ่ายในภาพรวมเพียงร้อยละ ๑๐ เท่านั้น ส่วนใหญ่เป็นผลจาก รฟท. ไม่ได้มีการจัดสรรแหล่งเงินลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐรับภาระได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ทำให้ รฟท. มีผลเบิกจ่ายในส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน จำนวน ๑๘,๔๑๔.๑๐ ล้านบาท จากวงเงินรวม ๑๕๒,๓๓๓ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๒ ในขณะเดียวกัน การลงทุนในส่วนที่ รฟท. รับภาระ (การลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งโรงซ่อมบำรุงรถจักร) วงเงิน ๒๔,๔๗๔.๔๒ ล้านบาท รฟท. ยังไม่สามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้ เนื่องจากมีปัญหาในขั้นตอนการประกวดราคาโครงการ และ (๒) ด้านการปรับโครงสร้างองค์กร รฟท. ยังไม่สามารถดำเนินการปรับปรุงระบบบัญชีและการปรับโครงสร้างองค์กรได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างองค์กร

(๓) แนวทางการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูง

(๓.๑) จากผลการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง

ของกระทรวงคมนาคมในเบื้องต้น พบว่า ส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้างบนพื้นที่บริเวณตามแนวเขตทางของ รฟท. โดยการพัฒนาขยายโครงข่ายระบบรถไฟที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงข่ายต่อขยายจากโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ดังนั้น การพิจารณารูปแบบการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูงดังกล่าว ในเบื้องต้นเห็นว่าจำเป็นต้อง

เป็นหน่วยงานเดียวกันกับการบริหารโครงการ ARL ที่ปัจจุบันบริหารโดยบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟท.) ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ รฟท.

(๓.๒) เมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ของ รฟท. พบว่า การดำเนินงานภายใต้รูปแบบดังกล่าวยังมีปัญหาทั้งทางด้านการเงินและการบริหารจัดการองค์กร ที่สำคัญได้แก่ (๑) รฟท. ขาดความพร้อมทางการเงินในการสนับสนุนกิจการของบริษัทลูก ส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระหนี้สินที่เกิดจากการลงทุนอยู่ในระดับสูง และจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อดำเนินการบริหารกิจการ ส่งผลให้บริษัทฯ มีปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินตั้งแต่เริ่มดำเนินกิจการ และ (๒) การบริหารกิจการของบริษัทฯ ขาดความคล่องตัว เนื่องจากการดำเนินการของบริษัทต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการของบริษัทฯ และคณะกรรมการ รฟท. ส่วนใหญ่เป็นผู้บริหารของ รฟท. ทำให้การบริหารขาดความเป็นมืออาชีพ

(๓.๓) ดังนั้น เพื่อให้การบริหารกิจการรถไฟความเร็วสูงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในเบื้องต้นควรกำหนดแนวทางการกำหนดรูปแบบการบริหารกิจการ โดย (๑) จัดตั้งรัฐวิสาหกิจใหม่เพื่อบริหารกิจการรถไฟความเร็วสูง (รวม ARL) ภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นหลัก และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมลงทุนในกิจการ โดยบริษัทฯ จะทำหน้าที่กำกับดูแลสัญญาสัมปทานฯ และ (๒) การใช้พื้นที่แนวเขตทางของรถไฟ เห็นควรให้มีการโอนกรรมสิทธิ์การใช้พื้นที่เขตทางสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แก่รัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นใหม่ โดยมีการชำระค่าใช้ประโยชน์พื้นที่ให้แก่ รฟท. บนหลักการเดียวกับการขอใช้พื้นที่ในเขตทางของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ เพื่อรายได้ไปแก้ไขปัญหานี้สินของ รฟท. ต่อไป

(๓.๔) อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถรองรับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคตได้ จำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ ดังนี้ (๑) เร่งปรับปรุงระบบบัญชีสินทรัพย์และการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และ (๒) เร่งจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางราง เพื่อกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการควบคุมระดับคุณภาพการให้บริการแก่ประชาชน

๒.๑.๒ ความเห็นที่ประชุม

๑) การจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟท.) ซึ่งเป็นบริษัทลูกภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ไม่ประสบผลสำเร็จตามที่คาดหวัง โดยเฉพาะเรื่องความคล่องตัวในการบริหารงาน เนื่องจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่างๆ ยังคงต้องดำเนินการผ่าน รฟท. ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่มีประสิทธิภาพ

๒) รูปแบบการปรับปรุงโครงสร้างและองค์การบริหารและพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ประเทศไทยควรพิจารณาใช้เป็นแบบอย่าง คือ รูปแบบของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งในอดีตได้ถูกใช้เป็นเครื่องมือทางการเมืองและมีหนี้สินจำนวนมหาศาล อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันกิจการรถไฟของญี่ปุ่นประสบความสำเร็จค่อนข้างสูง และมีรายได้จำนวนมากมาจากการขายของที่ระลึกและอาหาร ตลอดจนการค้าปลีก เช่น มีการจัดตั้งตลาดเกษตรกรอยู่ในสถานีใหญ่ๆ เพื่อหารายได้จากทรัพย์สินของรถไฟ เป็นต้น

๓) แนวทางในการบริหารจัดการกับบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟท.) มี ๒ แนวทาง คือ (๑) นำ รฟท. มาลดทุน (Write Off) และให้กระทรวงการคลังเพิ่มทุนให้ใหม่แล้วตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ โดยไม่ต้องจัดตั้งรัฐวิสาหกิจใหม่ และ (๒) เปลี่ยนสถานะ รฟท. ให้เป็นรัฐวิสาหกิจใหม่อีกแห่งหนึ่ง โดยไม่ต้องขึ้นอยู่กับ รฟท. โดยให้รัฐวิสาหกิจใหม่ที่ตั้งขึ้นนี้รับผิดชอบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง รวมทั้งรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – พัทยาด้วย

๔) กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังควรทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดในโครงการปรับปรุงกิจการรถไฟเพื่อรองรับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และควรเสนอจำนวนเงินงบประมาณที่ต้องใช้ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๖ เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขการใช้เงินตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕

๒.๑.๓ มติ กยอ.

๑) เห็นชอบแนวทางการปรับปรุงกิจการรถไฟเพื่อรองรับการพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูงตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ

๒) เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง รับข้อเสนอ แนวทางดังกล่าวไปประกอบการพิจารณารายละเอียดก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๒ การชี้แจงการดำเนินงานของ กยอ. ต่อศาลปกครองกลาง กรณี สมาคมต่อต้าน สภาวะโลกร้อน กับพวกรวม ๓๙ คน ฟ้องร้องต่อศาลปกครอง

๒.๒.๑ ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

สศช. ได้นำเสนอเรื่องการชี้แจงการดำเนินงานของ กยอ. ต่อศาลปกครองกลาง กรณี สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวกรวม ๓๙ คน ฟ้องร้องต่อศาลปกครอง สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑) **ความเป็นมา** วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๕ สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวก รวม ๓๙ คนฟ้องร้องต่อศาลปกครอง เพื่อดำเนินคดีกับ (๑) กยอ. (๒) อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม (๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม (๔) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (๕) ผู้อำนวยการธนาคารออมสิน (๖) คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อวางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (กยน.) และ (๗) คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ในการสนับสนุนและอนุญาตให้ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการ อุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำถาวร เพื่อล้อมรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม และเมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ฝ่ายเลขานุการ กยอ. ได้รับคำสั่งศาลปกครองกลางจากทำเนียบรัฐบาล ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ให้ กยอ. ทำคำให้การแก้คำฟ้องพร้อมพยานหลักฐาน ๑ ชุด จัดส่งสำเนาคำให้การและสำเนาพยานหลักฐานอีก ๔ ชุด รวม ๕ ชุด ต่อศาลภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งนี้

๒) **สาระสำคัญ**

(๑) **ผู้ฟ้องคดี** ประกอบด้วย นายศรีสุวรรณ จรรยา นายกสมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน นายผดุงศักดิ์ เทียนไพโรจน์ นายกมล ศรีสวัสดิ์ และ ว่าที่ ร.ต. สมชาย อามื่น ในฐานะผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องคดี รวม ๓๙ คน

(๒) **ข้อกล่าวหาต่อผู้ถูกฟ้องคดี (กรณี กยอ.)** ศาลปกครองกลางรับคำฟ้อง เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย และละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ซึ่งจากคำร้อง พบว่า ผู้กล่าวหาฟ้องร้องคดี กยอ. ในเรื่อง การสนับสนุนและอนุญาตให้ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการ อุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำถาวร เพื่อล้อมรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรมตามตัวอย่างเอกสารข่าวของ กยอ. วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ โดยไม่ผ่านกระบวนการ ขั้นตอน หรือหลักเกณฑ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเสียก่อน อันเป็นการขัดหรือแย้งหรือละ

เว้นต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗, ละเว้นพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๔๖ ถึงมาตรา ๕๑ และละเว้นพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๐ มาตรา ๕ มาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ และละเว้นพระราชบัญญัติการชุดและถมดิน พ.ศ.๒๕๔๓ มาตรา ๒๖ และมาตราอื่น ๆ รวมทั้งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๒๘ ประกอบมาตรา ๘๔ โดยชัดแจ้ง

(๓) คำขอของผู้ฟ้องคดี

(๓.๑) ขอให้ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีร่วมกัน ระบุและเพิกถอนการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมการก่อสร้างเขื่อนหรือพังกั้นน้ำของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้พัฒนานิคมอุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรม/สวน อุตสาหกรรม ทั้ง ๑๑ แห่ง ทั้งหมด

(๓.๒) ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีร่วมกันจัดทำแผน การระบายน้ำอย่างเป็นรูปธรรมโดยรอบนิคมอุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรม/สวน อุตสาหกรรม ทั้ง ๑๑ แห่งทั้งหมด โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนหรือชาวบ้านที่อยู่โดยรอบนิคม อุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรม/สวนอุตสาหกรรมในรัศมี ๑๐ กิโลเมตร

(๓.๓) ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีร่วมกันกำหนด หลักเกณฑ์การขุดเซยเยียวและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรอบนิคม/เขต/สวนอุตสาหกรรม ทั้ง ๑๑ แห่งอย่างเป็นรูปธรรม และจัดตั้งกองทุนพัฒนาคุณภาพชีวิตและชดเชยประชาชน โดยการเก็บค่าธรรมเนียมเข้ากองทุนจากผู้พัฒนานิคมฯและหรือโรงงาน ในนิคมฯ ต่าง ๆ โดยกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้ฟ้องคดีรอบนิคมอุตสาหกรรมในการวางหลักเกณฑ์และบริหารกองทุน

(๓.๔) ขอให้ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีปฏิบัติตาม รัฐธรรมนูญ พ.ศ.๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗, พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๔๖ ถึงมาตรา ๕๑ และพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕ มาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ และพระราชบัญญัติการชุดและถมดิน พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๒๖ และมาตราอื่นๆ ก่อนที่จะดำเนินการเห็นชอบหรืออนุมัติการสร้างเขื่อนหรือพังกั้นน้ำ

๒.๒.๒ ความเห็นที่ประชุม

๑) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมการก่อสร้างเขื่อนหรือพังกั้นน้ำรอบนิคม/เขต/สวนอุตสาหกรรม ที่ผ่านมานั้น กยอ. มีมติเพียงรับทราบสถานการณ์และความคืบหน้าการฟื้นฟูและมาตรการเพื่อการให้ความช่วยเหลือโรงงานและนิคม/เขต/สวนอุตสาหกรรมตามมติของคณะรัฐมนตรีผ่านการรายงานของ กนอ. และกระทรวงอุตสาหกรรม เนื่องจาก กยอ. ไม่มีอำนาจโดยตรงในการให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติการสร้างเขื่อนหรือพังกั้นน้ำ

๒) ฝ่ายเลขานุการควรศึกษาผลกระทบจากการฟ้องร้องดังกล่าวเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาแผนงาน/โครงการอื่นๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคตที่ กยอ. อาจต้องให้ความเห็นประกอบหรือให้ความเห็นชอบในกรณีที่อยู่ในอำนาจของ กยอ.

๓) เนื่องจากสมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อนฟ้องร้องต่อศาลปกครองให้ดำเนินคดีกับผู้ถูกกล่าวหา ๗ ราย ผู้ดำเนินการแทน กยอ. ควรหารือกับผู้ถูกกล่าวหารายอื่นๆ ร่วมกับสำนักงาน

อัยการสูงสุดและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพร้อมกัน เพื่อให้การดำเนินการชี้แจงต่อศาลปกครองกลาง เป็นไปตามข้อเท็จจริงอย่างรอบด้านและครบถ้วน

๒.๒.๓ มติ กยอ.

๑) มอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยื่นหนังสือต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอขยายระยะเวลาการจัดทำคำชี้แจงต่อศาลออกไป อย่างน้อย ๓๐ วัน นับจากวันที่ครบกำหนด

๒) มอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยื่นหนังสือขอความอนุเคราะห์สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อทำคำให้การแก้ต่างทางคดีดังกล่าวแทน กยอ.

๓) มอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายปรเมธี วิมลศิริ) เป็นผู้แทน กยอ. ในการนำส่งเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการนำพยานบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงและให้ถ้อยคำ ต่างๆ ต่อพนักงานอัยการและประสานงานกับสำนักงานอัยการสูงสุดจนกว่าการดำเนินการทางคดีจะแล้วเสร็จ

๒.๓ ความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย (กบอ.)

๒.๓.๑ ข้อเสนอ

เลขาธิการ กบอ. รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานของ กบอ. ให้ที่ประชุมทราบว่า กบอ. ได้มีการพิจารณาโครงการบริหารจัดการน้ำตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อวางระบบการบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ วงเงินกู้ ๓๕๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาคณะรัฐมนตรีได้มีการอนุมัติกรอบวงเงินให้กับหน่วยงานไปดำเนินการแล้ว รวมเป็นเงิน ๔๗,๙๖๓ ล้านบาท และอนุมัติเบิกจ่ายไปแล้วทั้งสิ้น ๒๘,๙๑๘ ล้านบาท ซึ่งแผนงานที่ได้รับอนุมัติไปแล้วมีดังนี้ (๑) แผนการดำเนินการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (๒) แผนการป้องกันปัญหาอุทกภัยระยะเร่งด่วนในพื้นที่ตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา (๓) แผนการฟื้นฟู การอนุรักษ์ป่าและดิน การทำฝาย (๔) แผนการพัฒนาประสิทธิภาพการเก็บและการระบายน้ำในพื้นที่รับน้ำนอง และ (๕) แผนการก่อสร้างระบบป้องกันอุทกภัยสำหรับนิคม/สวน/เขตอุตสาหกรรม สำหรับวงเงินที่เหลือ จำนวน ๓๐๒,๐๓๖ ล้านบาท กบอ. ได้ประกาศเชิญชวนผู้สนใจร่วมเสนอกรอบแนวคิด เพื่อออกแบบก่อสร้างระบบบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน และระบบการแก้ไขปัญหาอุทกภัยของประเทศไทยในอนาคต

๒.๓.๒ มติ กยอ. ที่ประชุมรับทราบ

๒.๔ ความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๒.๔.๑ ข้อเสนอ

ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้รายงานความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) การสำรวจสถานะของผู้ประกอบการในนิคม/เขต/สวนอุตสาหกรรม ณ วันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๕ พบว่ามีผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการเต็มกำลังการผลิต จำนวน ๔๐๒ ราย เปิดดำเนินการบางส่วน จำนวน ๒๗๙ ราย และยังไม่ได้เปิดดำเนินการจำนวน ๑๕๘ ราย จากจำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น ๘๓๙ ราย หรือคิดเป็นผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการรวม จำนวน ๖๘๑ ราย หรือร้อยละ ๘๑.๑๗

๒) ในส่วนการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพังกั้นน้ำของนิคมอุตสาหกรรมคาดว่าจะสามารถสร้างเสร็จได้ทันภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๕ ยกเว้นนิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร โดยสามารถสรุปความคืบหน้าที่สำคัญ ได้ดังนี้

(๑) นิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร ประมาณการค่าก่อสร้าง ๕๓๕.๑๒๓ ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๒๒๖.๐๓๐ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม นิคมฯ สหรัตนนคร อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนป้องกันอุทกภัยชั่วคราว และได้ขอให้กนอ. ใช้เงินซ่อมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกของ กนอ. เพื่อดำเนินการสร้างเขื่อนดินชั่วคราว ระยะทาง ๖ กม. โดยกองพันทหารช่าง จะเริ่มเข้าไปดำเนินการให้ในวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๕ และคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนกันยายน ๒๕๕๕

(๒) นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) ประมาณการค่าก่อสร้าง ๕๕๘.๐๖๑ ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๓๒๘.๒๘๘ ล้านบาท ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ ๗๕.๘๘ ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา

(๓) นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน ประมาณการค่าก่อสร้าง ๗๐๔.๓๗๔ ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๓๑๖.๐๑๑ ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ ๖๗.๕๐ ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา

(๔) เขตประกอบการอุตสาหกรรมโรจนะ ประมาณการค่าก่อสร้าง ๒,๐๓๐ ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๑,๔๓๐.๓๐๓ ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ ๘๕.๗๐ ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา

(๕) นิคมอุตสาหกรรมนวนคร ประมาณการค่าก่อสร้าง ๑,๑๐๒.๑๐๐ ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๗๐๕.๔๕๕ ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ ๘๑.๑๖ ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา

(๖) สวนอุตสาหกรรมบางกระดี ประมาณการค่าก่อสร้าง ๕๘๓.๒๘๐ ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๒๓๐.๑๐๗ ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ ๗๑.๐๙ ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา

(๗) นิคมอุตสาหกรรมแพคตอรีแลนด์ ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

๒.๔.๒ มติ กยอ. ที่ประชุมรับทราบ

๒.๕ ความคืบหน้าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ

๒.๕.๑ ข้อเสนอ

เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้รายงานความคืบหน้าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) สถานการณ์ปัจจุบัน

(๑) สถานการณ์ของตลาดประกันภัยต่อในต่างประเทศปรับตัว ในทิศทางที่ดีขึ้นมีผู้รับประกันภัยต่อเข้ามาแข่งขันกันเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยลดลงเป็นลำดับ ในระยะถัดไป พัฒนาการของสถานการณ์การรับประกันภัยต่อในต่างประเทศขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญของผลของแผนการบริหารจัดการน้ำของรัฐอย่างเป็นรูปธรรม

(๒) ด้วยภาวะการณ์ที่ปรับตัวดีขึ้น บริษัทประกันภัยสามารถเสนออัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่ำกว่าที่กองทุนฯ กำหนดในบางกรณี และกองทุนฯ ได้ปรับหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องอย่างต่อเนื่อง เช่น การยืดหยุ่นให้บริษัทประกันภัยสามารถใช้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำกว่ากองทุนฯ ได้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ภัยพิบัติน้ำท่วมในภูมิภาคยังเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรับประกันภัยต่อ (Capacity) ที่มีอยู่ได้

(๓) โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดที่ประสบอุทกภัยในปีที่ผ่านมาเริ่มเปิดดำเนินการ นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัยส่วนใหญ่จะทยอยครบกำหนดต่ออายุในเดือนตุลาคม และขณะนี้เริ่มเข้าสู่ช่วงฤดูฝนแล้ว ดังนั้น การทำประกันภัยพิบัติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ และคณะกรรมการกองทุนฯ อยู่ระหว่างการเตรียมการในเรื่องการจัดหาประกันภัยต่อของกองทุนฯ ไว้ล่วงหน้า

๒) ผลการรับประกันภัยตั้งแต่ ๒๘ มีนาคม - ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๕ โดยกลุ่มผู้เอาประกันภัย ได้แก่ บ้านอยู่อาศัย SME และอุตสาหกรรม ได้ออกกรมธรรม์ไปแล้วรวม ๔๗,๐๑๕ ฉบับ ทุนประกันภัยพิบัติรวม ๖,๓๔๑.๙๑ ล้านบาท และเบี้ยประกันภัยรวม ๔๕.๑๙ ล้านบาท

๓) ประมาณการประกันภัยทรัพย์สิน (กันยายน - ธันวาคม ๒๕๕๕) โดยกลุ่มผู้เอาประกันภัย ได้แก่ บ้านอยู่อาศัย SME และอุตสาหกรรม จะมีการออกกรมธรรม์ ๓๖๔,๓๗๒ ฉบับ ทุนประกันภัย ๓,๖๕๕,๖๐๗ ล้านบาท และประมาณการทุนประกันภัย ๔๗๕,๕๕๐ ล้านบาท

๔) การดำเนินการต่อไป

(๑) การสรรหาที่ปรึกษาด้านการประกันภัยต่อ กองทุนฯ ได้จัดทำโครงการจัดจ้างที่ปรึกษาด้านการประกันภัยต่อและข้อกำหนดงาน (TOR) โดยขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาด้านการประกันภัยต่อเพื่อทำหน้าที่ในการให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่กองทุนฯ ในการจัดแผนการประกันภัยต่อที่เหมาะสม พร้อมทั้งติดต่อบริษัทประกันภัยต่อในต่างประเทศเพื่อเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยแก่กองทุนฯ ด้วย

(๒) การเดินทางไปเจรจากับบริษัทประกันภัยต่อ เพื่อให้สามารถเจรจาต่อรองเงื่อนไขความคุ้มครองรวมทั้งเบี้ยประกันภัยได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงสุด อาจจัดคณะเดินทางเยือนบริษัทประกันภัยต่อในต่างประเทศโดยตรง (เช่น สหราชอาณาจักร และญี่ปุ่น เป็นต้น) เพื่อแสดงความคืบหน้าของแผนการบริหารจัดการน้ำ และเชิญชวนให้ผู้รับประกันภัยต่อเข้ามาแข่งขันเสนออัตราเบี้ยประกันภัยต่อแก่กองทุนฯ

(๓) การประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย (๑) กองทุนฯ ได้เห็นชอบโครงการประชาสัมพันธ์กองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ และอยู่ระหว่างการคัดเลือกบริษัทที่จะได้จ้างดำเนินการวางแผนการประชาสัมพันธ์และการใช้สื่อในรูปแบบต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ เป็นต้น รวมทั้งการพบปะและสัมมนาให้ความรู้แก่กลุ่มต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มครัวเรือนและ SME และ (๒) สำนักงาน คปภ. ได้จัดกิจกรรมลงพื้นที่ในการบรรยายความรู้และประชุมชี้แจงเรื่องการประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยพิบัติในภูมิภาค โดยเฉพาะในพื้นที่ประสบภัยน้ำท่วม รวมทั้งหารือข้อปัญหาต่างๆ ให้แก่ผู้บริหาร ผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรม ส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในจังหวัดต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น อัยการ ปทุมธานี นครสวรรค์ สุราษฎร์ธานี พิชณุโลก อุบลราชธานี เป็นต้น

(๔) ติดตามปัญหาอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อปรับปรุงการประกันภัยพิบัติให้เหมาะสมกับสถานการณ์ตลาดประกันภัยที่เปลี่ยนแปลง เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

๒.๕.๒ มติ กยอ. ที่ประชุมรับทราบ

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

รับทราบผลการประชุม กยอ. ครั้งที่ ๗/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๕
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอานันท์ เตมพิตยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กรรมการและเลขานุการ

คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ

สำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๓๖๑๑ โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๑๘๒๑

E-mail: chuwit@nesdb.go.th