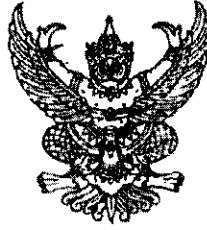


# ด่วนที่สุด

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 ๑๐๓  
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 ความละเอียดแข็งแรงแล้ว นั้น

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ  
และเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ  
ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ มาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีดำเนินการ โดยในการประชุมดังกล่าวได้มีการพิจารณา  
เรื่องต่างๆ รวม ๒ เรื่อง ดังนี้

๑. แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (เพิ่มเติม)
  ๒. มาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมือง
- ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

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

จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)  
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๕

[www.cabinet.thaigov.go.th](http://www.cabinet.thaigov.go.th)



๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

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

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

#### ๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ได้กำหนดว่า “เมื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติเป็นประการใดให้นำเสนอนายกรัฐมนตรีอนุมัติและบรรจุไว้ในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากคณะรัฐมนตรีไม่มีข้อทักท้วงหรือมีความเห็นเป็นประการอื่น ให้มติคณะรัฐมนตรีเป็นไปตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจนั้น ยกเว้นเฉพาะกรณีที่นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาจึงจะบรรจุในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป”

#### ๒. สาระสำคัญ

คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รตค.) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๓ เวลา ๙.๐๐-๑๑.๔๕ น. ณ ห้องประชุมอาคารศาสนสถาน กรมทหารราบที่ ๑๑ รักษาพระองค์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (เพิ่มเติม) คณะกรรมการ รตค. ได้พิจารณาแผนการลงทุนฯ ซึ่งเป็นเรื่องสืบเนื่องจากการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไปพิจารณาจัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟและข้อมูลเพิ่มเติมตามที่คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอก่อนเสนอคณะกรรมการ รตค. พิจารณาต่อไป โดยสรุปได้ดังนี้

##### ๒.๑.๑ ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วยวงเงินลงทุนในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ จำนวน ๑๗๒,๗๙๓.๔๘ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๔,๐๑๔.๗๙ ล้านบาท

## 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 และเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างพื้นฐานสามารถรองรับการขนส่งของขบวนรถที่มีน้ำหนักกวดเพลลาเพิ่มขึ้นเป็น ๒๐ ตัน/เพลลา ลดระยะเวลาการเดินทางและขนส่งสินค้า และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางจากประมาณร้อยละ ๒ เป็นร้อยละ ๖

๒.๑.๓.๒ เป้าหมาย ดำเนินการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด ๑๐๐ ปอนด์/หลา การใช้หมอนรองรางประเภทหมอนคอนกรีต มีสะพานที่สามารถรองรับน้ำหนัก ๒๐ ตัน/เพลลาทั่วประเทศ 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 ๕๖,๗๖๓.๗๕ ล้านบาท ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย รวมโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕-๖ วงเงินลงทุนรวม ๓๘,๗๕๗.๗๕ ล้านบาท โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ ๔,๕๐๖ ล้านบาท และโครงการ Refurbish รถจักร จำนวน ๕๖ คัน วงเงินลงทุนรวม ๓,๓๖๐ ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพทางและจุดตัดให้การเดินรถไฟสามารถดำเนินงานได้อย่างปลอดภัยก่อน

ประมาณการวงเงินลงทุนที่มีความสำคัญเร่งด่วนในลำดับแรก

หน่วย ล้านบาท

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.	๒,๕๐๖	๗,๐๕๓	๔,๖๘๑	๕,๓๗๖	-	๒๓,๖๑๖
๔. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน ๔๕๐ แห่ง	๔๕๐	๔๕๐	๖๑๒	๑,๐๘๕	๑,๘๕๐	๔,๔๕๖
๕. Refurbish รถจักร ๕๖ คัน	๒๒๘	๑	๑,๙๓๗	๑,๑๙๓	-	๓,๓๖๐
รวมโครงการสำคัญเร่งด่วน	๓,๒๑๘	๑๖,๗๘๒	๑๖,๒๖๗	๑๒,๖๗๕	๑,๘๕๐	๕๖,๗๖๓

ที่มา กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ \* เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคมได้จัดส่งให้ สตช. พิจารณาก่อนจัดส่งแผนลงทุนฯ

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

ประมาณการวงเงินลงทุนที่มีความสำคัญเร่งด่วนในลำดับรอง

หน่วย ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวมวงเงินลงทุน (๒๕๕๓-๒๕๕๗)	รวมวงเงินลงทุน (๒๕๕๓-๒๕๕๘)
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗		
๑. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๕๓๔ แห่ง	-	๒,๕๙๕	๓,๖๒๗	๔,๕๓๘	๑,๕๑๒	๑๒,๖๖๗	-
๒. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	-	๑,๕๒๒	๓๕๘	๓๒๐	-	๒,๒๐๐	-

/รายการ...

รายการ	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวมวงเงิน ลงทุน (๒๕๕๓- ๒๕๕๖)	ปี ๒๕๕๘	รวมวงเงิน ลงทุน (๒๕๕๓- ๒๕๕๘)
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗			
๓. โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกัน จำนวน ๒๙๖ แห่ง	-	-	๕๗๒	๕๓๙	-	๑,๑๑๑	-	๑,๑๑๑
๔. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน ๒๒๔ สถานี	-	๕๓๓	๒,๓๖๒	๕,๕๓๒	๓,๑๓๑	๑๑,๕๖๐	-	๑๑,๕๖๐
๕. งานติดตั้งราวสองข้างทางตามแนวเขต ทาง จำนวน ๑,๖๕๙ กม.	๕๖๙	๑,๑๒๓	๑,๒๒๕	๑,๑๓๘	๖๘๓	๕,๗๓๘	-	๕,๗๓๘
<b>รวมงานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ</b>	<b>๕๖๙</b>	<b>๕,๖๓๓</b>	<b>๕,๑๕๙</b>	<b>๑๑,๘๖๑</b>	<b>๕,๒๑๖</b>	<b>๓๑,๕๗๘</b>	<b>-</b>	<b>๓๑,๕๗๘</b>
๑. รถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน	๕๙๑	๓	๓,๐๑๒	๒,๓๖๖	๕๙๑	๖,๕๖๓	-	๖,๕๖๓
๒. รถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ตัน/เพลา)*	๑๙๕	๓	๑,๗๕๒	๑๙๕	-	๒,๑๙๕	-	๒,๑๙๕
๓. รถโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน ๑๑๕ คัน	-	-	๕๕๐	๖	๕,๐๗๕	๕,๕๗๑	๕๕๐	๕,๕๗๑
๔. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	-	๑๐๐	๖๐๐	๓๐๐	-	๑,๐๐๐	-	๑,๐๐๐
๕. โครงการสร้างโรงรถ ศรีราชาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	-	๑๘๐	๑๘๐	-	-	๓๖๐	-	๓๖๐
<b>รวมงานรถจักรและล้อเลื่อน</b>	<b>๗๘๖</b>	<b>๒๘๖</b>	<b>๕,๙๙๓</b>	<b>๒,๘๖๓</b>	<b>๕,๖๖๖</b>	<b>๑๘,๕๙๐</b>	<b>๕๕๐</b>	<b>๑๘,๕๙๐</b>
๑. ทางคู่สายจะเข้เกรา คลองสิบเก้า -แก่งคอย- ระยะทาง ๑๐๖ กม.	-	๓,๔๙๕	๓,๓๖๖	๓,๓๖๖	๑,๑๒๒	๑๑,๓๕๙	-	๑๑,๓๕๙
๒. ทางคู่สายมาบะเคาะ - ถนนจิระ นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓๒ กม.	-	๑,๐๕๐	๕,๑๕๘	๕,๐๒๘	๒,๓๖๘	๑๓,๖๐๔	-	๑๓,๖๐๔
๓. ทางคู่สายนครปฐม - หนองปลา ดุก-หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กม.	-	๑,๔๓๐	๖,๐๑๙	๕,๗๗๕	๓,๓๗๖	๑๖,๖๐๐	-	๑๖,๖๐๐
๔. ทางคู่สาย ลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๔ กม.	-	๗๑๕	๒,๘๒๙	๒,๗๑๖	๑,๖๐๐	๗,๘๖๐	-	๗,๘๖๐
๕. ทางคู่สายถนนจิระ- ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กม.	-	๒๐๕	๒,๕๕๘	๕,๖๖๖	๕,๐๑๒	๑๑,๔๖๑	๑,๕๕๓	๑๓,๐๑๔
๖. ทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กม.	-	๒๐๕	๓,๓๖๙	๖,๑๒๕	๕,๒๘๐	๑๕,๙๗๙	๒,๐๒๒	๑๗,๐๐๑
<b>รวมโครงการก่อสร้างทางคู่</b>	<b>-</b>	<b>๗,๐๙๙</b>	<b>๒๒,๓๖๗</b>	<b>๒๖,๖๖๖</b>	<b>๑๗,๗๕๕</b>	<b>๗๓,๕๕๓</b>	<b>๓,๕๖๕</b>	<b>๗๗,๑๑๘</b>
๑. ICD แห่งที่ ๒	-	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐	๒,๐๖๖	-	๖,๐๖๖	-	๖,๐๖๖
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>๑,๓๕๕</b>	<b>๑๕,๐๙๘</b>	<b>๓๘,๕๐๑</b>	<b>๔๗,๕๐๑</b>	<b>๒๗,๖๘๕</b>	<b>๑๖๖,๑๓๐</b>	<b>๕,๐๑๕</b>	<b>๑๗๑,๑๔๕</b>

ที่มา กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ \*เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคมได้จัดส่งให้ สศข. พิจารณาก่อนจัดส่งแผนลงทุนฯ

### ๒.๑.๓.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุน

๑) ด้านความปลอดภัย คาดว่าจะมีจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุลดลงจาก ๐.๘๕ ครั้งต่อการเดินรถล้าน กม. ในปี ๒๕๕๓ เป็น ๐.๑๙ ครั้งต่อการเดินรถล้าน กม. ในปี ๒๕๖๒ หรือคิดเป็นจำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก ๒๓ ครั้งต่อปี ในปี ๒๕๕๒ เหลือ ๑๑ ครั้งต่อปี ในปี ๒๕๕๘ ( คำนวณจากระยะทางให้บริการในปี ๒๕๕๒ จำนวน ๒๗.๒๕ 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 ๔๗.๕๙ 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
<b>ด้านความปลอดภัย (ครั้ง/ล้าน กม.)</b>											
ความปลอดภัย	๐.๘๔	๐.๘๕	๐.๗๙	๐.๗๒	๐.๖๓	๐.๕๒	๐.๓๙	๐.๓๕	๐.๒๙	๐.๒๔	๐.๑๙
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง/ปี)	๒๓	๒๓	๒๒	๒๐	๑๗	๑๔	๑๑	๙	๘	๗	๕
<b>ด้านความตรงต่อเวลา (ร้อยละ)</b>											
รถโดยสารเชิงพาณิชย์	๕๕	๕๕	๕๗	๕๘	๕๙	๖๐	๖๒	๖๒	๖๕	๖๙	๘๕
รถโดยสารเชิงสังคม	๔๖	๕๓	๕๕	๕๖	๕๗	๕๘	๖๐	๖๔	๖๑	๖๕	๘๐
<b>ด้านความเร็ว (กม./ชม.)</b>											
รถโดยสาร	๖๙	๕๖	๕๘	๕๘	๕๘	๕๘	๖๐	๘๐	๘๕	๘๘	๙๓
รถสินค้า	๓๘	๓๕	๓๗	๓๗	๓๗	๓๗	๓๙	๕๙	๕๐	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 รวมทั้งจะช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินทางได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

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. รับผิดชอบการลงทุน วงเงินรวม ๓,๕๐๕ ล้านบาท

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>โครงการลงทุน</b>		
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. โครงการจัดการจราจรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้น/เพลลา)	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒,๑๔๕
<b>แผนลงทุนระยะยาว</b>		
๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒๓,๖๗๑
๖. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๒,๑๖๗
๗. โครงการอำนวยการสัญจรไฟสี จำนวน ๒๒๔ สถานี	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๓๕๘
๘. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน ๑,๒๘๔ แห่ง	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๕,๔๕๖
๙. งานติดตั้งหัวสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๔,๗๓๗
๑๐. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๑,๐๐๐
๑๑. โครงการสร้างโรงรถศรียา และหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๕	๓๖๐
รวม		๘๗,๕๒๙

ทั้งนี้ สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่สาย ฉะเชิงเทรา- คลองสิบเก้า-แก่งคอย จะดำเนินการได้ภายหลังจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการตลอดเส้นทางแล้ว

๒) โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๖๘,๓๑๐ ล้านบาท และ รฟท. รับผิดชอบการลงทุน วงเงินรวม ๒๐,๙๖๙ ล้านบาท โดยให้ความสำคัญกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการลงทุนโครงการที่มีศักยภาพ และจัดทำแผนบริหารจัดการจกรในภาพรวม (Fleet management) ให้สอดคล้องกับแผนการส่งเสริมการตลาด การประมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟ แผนการเดินทางและโครงสร้างพื้นฐานของทาง รวมทั้งความคุ้มค่าในการบูรณะรถจักร เพื่อให้การจัดการจกรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

/รายการ...

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. โครงการทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๘ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๗,๘๖๐
๒. โครงการทางคู่สายมาบะเปา-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓๒ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๖๔๐
๓. โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๘	๑๓,๐๑๐
๔. โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาตึก-หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๖,๖๐๐
๕. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๘	๑๗,๐๐๐
๖. โครงการจัดการถจกรดีเซลไฟฟ้าทดแทน 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. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ ๒	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๖,๐๖๖
๑๐.โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๒,๒๐๐
<b>รวม</b>		<b>๘๙,๒๗๙</b>

๒.๑.๔.๒ ปัจจัยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการ  
ลงทุนฯ ดังกล่าว ขึ้นอยู่กับการพัฒนาและปฏิรูปการบริหารจัดการรถไฟของประเทศ เพื่อให้มีรูปแบบ  
องค์กรที่เหมาะสมในการดำเนินกิจการรถไฟ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะต้องกำหนดเป็น  
เงื่อนไขสำคัญให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. เร่งจัดทำรายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างองค์กร  
และการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน  
แล้วจึงอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการลงทุนตามแผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมจำนวน ๑๑ รายการใน  
ข้อ ๒.๑.๔.๑ (๑) ต่อไป โดยแผนปรับโครงสร้างองค์กรฯ ดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับการ  
บริหารจัดการเชิงธุรกิจ การพัฒนาบุคลากรและอัตรากำลังให้สอดคล้องกับแนวทางการปรับ  
โครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการด้านการเงินและสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อแก้ไข  
ปัญหาทางการเงินและสถานะทางการเงินของภาครัฐ การบันทึกบัญชีสินทรัพย์ที่ถูกต้องตามหลักการ  
บัญชีเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ และให้แยกบัญชีการดำเนินงานของ รฟท. ที่  
ดำเนินการในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคมเพื่อให้เกิดความชัดเจน หากเป็นการดำเนินการในเชิงสังคม  
ตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลจะต้องรับผิดชอบจ่ายเงินอุดหนุนให้ รวมทั้งการแก้ไขข้อตกลง  
หรือข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

๒.๑.๔.๓ สำหรับแหล่งเงินลงทุนตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว  
เห็นควรยึดหลักการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ เรื่อง ผลการประชุมของ  
คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ (ข้อเสนอกระทรวงคมนาคม)  
โดยให้ภาครัฐเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบอาณัติสัญญาณ และ รฟท. รับภาระ  
ลงทุนจัดการถจกรดีเซลและล้อเลื่อน แต่โดยที่แผนงาน/โครงการที่เสนอส่วนใหญ่เป็นแผนงาน/โครงการ  
ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการกำนกรองและบริหารโครงการ  
ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับแหล่งเงินที่ใช้ในการลงทุน  
เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและฐานะการคลังของประเทศในปัจจุบัน  
ดังนั้น จึงเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่  
เหมาะสมสำหรับการดำเนินการต่อไป

/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 ประสานกับกระทรวง มหาดไทย เพื่อเร่งศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางลัดผ่านที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจาก อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

๓) พิจารณาแนวทางและมาตรการลดผลกระทบที่ เกิดจากการดำเนินการติดตั้งรั้วสองเขตทางตามแนวเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะผลกระทบต่อวิถี ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟทั้งสองฝั่ง

๔) เร่งรัดจัดตั้งบริษัทบริษัทลูก (Airport Rail Link) เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการรถไฟไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ภายในเดือน เมษายน ๒๕๕๓ ซึ่งหาก รฟท. สามารถดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกดังกล่าวได้ จะช่วยสร้างรายได้ และ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเป็นการสร้างความ น่าเชื่อถือให้แก่ รฟท. และจะนำไปสู่ความสำเร็จในการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการต่อไป

๒.๑.๔.๕ เร่งศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในระยะ ต่อไป ทั้งในด้านการก่อสร้างทางคู่ภายในประเทศ การขยายเส้นทางใหม่ และการพัฒนาเส้นทางรถไฟ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าภายในประเทศ และระหว่าง ประเทศ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมต่อไป

๒.๑.๔.๖ เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบให้กรม ทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟจำนวน ๑๑๔ แห่ง ปังบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙ วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๒.๕๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอ เนื่องจากการลงทุนดังกล่าวเป็นเงื่อนไขสำคัญในการแก้ไขปัญหาจุดตัดและเพิ่มความปลอดภัย ในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทาง รถไฟกับถนนเสมอระดับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายโครงการทั้งหมด และ ให้กระทรวงคมนาคม จัดทำรายละเอียดโครงการและแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ปังบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยประสานกับสำนักงบประมาณ ในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณตาม แผนการใช้จ่ายจริงและความพร้อมในการดำเนินโครงการ

## ๒.๑.๕ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๕.๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้รายงานให้ที่ ประชุมทราบถึงผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ดังนี้

๑) กระทรวงคมนาคม ได้ร่วมกับ รฟท. ในการดำเนินการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ (การจัดตั้งหน่วยธุรกิจ ๓ หน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย เติมน้ำมันรถ ช่อมบำรุง และบริหารทรัพย์สิน และการจัดตั้ง ๑ บริษัท (Airport Rail Link : ARL)) ให้แก่สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในเบื้องต้นคาดว่าจะสามารถจัดตั้ง หน่วยธุรกิจทั้ง ๓ หน่วย และสรรหาผู้บริหารดำเนินการ แต่ละหน่วยธุรกิจได้ประมาณเดือนตุลาคม ๒๕๕๓ นอกจากนี้ รฟท. ได้ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ในการพัฒนาหลักสูตรโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟเพื่อพัฒนาบุคลากร เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรโดยเฉพาะพนักงานขับรถและช่างซ่อมบำรุงแล้ว

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

๓) ในส่วนของ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงนั้น กระทรวงคมนาคม ได้เสนอผลการศึกษาพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงให้กระทรวงการคลังพิจารณา ตามมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ ซึ่งกระทรวงการคลัง ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอให้ คณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ PPPs พิจารณาดำเนินการ ต่อไปแล้ว

๔) สำหรับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม ของเส้นทางเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน 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 ควรให้ความสำคัญกับการศึกษาแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในภูมิภาค โดยนำผลการประชุมจากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องมาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยให้ความสำคัญกับการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาโครงข่ายดังกล่าว โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมต่อไป

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 และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุน วงเงินลงทุนรวม ๓,๕๐๕ ล้านบาท

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>โครงการลงทุน</b>		
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. โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้น/เพลลา)	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒,๑๔๕
<b>แผนลงทุนระยะยาว</b>		
๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๕๐๖ กม.	๒๕๕๓ - ๒๕๕๖	๒๓,๖๗๑
๖. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน ๑,๕๓๔ แห่ง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๒,๑๖๗
๗. โครงการอำนวยการสัญญาณไฟสี จำนวน ๒๒๔ แห่ง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๓๕๘
๘. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน ๑,๒๘๔ แห่ง	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๕,๔๕๖
๙. งานติดตั้งราวสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง ๑,๖๔๙ แห่ง	๒๕๕๓ - ๒๕๕๗	๔,๗๓๗
๑๐. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	๒๕๕๔ - ๒๕๕๖	๑,๐๐๐
๑๑. โครงการสร้างโรงรถศรียา และหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	๒๕๕๔ - ๒๕๕๕	๓๖๐
<b>รวม</b>		<b>๘๗,๕๒๙</b>

- โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ประกอบด้วยส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๖๘,๓๑๐ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุน วงเงินลงทุนรวม ๒๐,๙๖๙ ล้านบาท

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. โครงการทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง ๑๑๘ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๗,๘๖๐
๒. โครงการทางคู่สายมาบะเขา-นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓๒ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๑,๖๕๐
๓. โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น ระยะทาง ๑๘๕ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๘	๑๓,๐๑๐
๔. โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน ระยะทาง ๑๖๕ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๗	๑๖,๖๐๐
๕. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กม.	๒๕๕๔ - ๒๕๕๘	๑๗,๐๐๐
๖. โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน 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
<b>รวม</b>		<b>๘๙,๒๗๙</b>

๒) การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง งบประมาณ 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

๒.๒.๑.๓ มาตรการชดเชยความเสียหายอันเกิดจากสูญเสียรายได้ของกิจการ แนวทางชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นตามระยะเวลาที่เกิดจริง ประกอบด้วย ๔ มาตรการ ได้แก่

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

๒.๒.๑.๔ มาตรการด้านการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สิน ประกอบด้วย ๔ มาตรการ ได้แก่

- ๑) ขอให้รัฐพิจารณาจัดทำประกันชีวิตเพื่อคุ้มครองพนักงานและลูกจ้าง และผู้ที่เข้ามาติดต่อธุรกิจในบริเวณดังกล่าว
- ๒) ขอให้รัฐจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับอาคารและทรัพย์สินและประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก
- ๓) หากมิสามารถจัดทำประกันภัย ขอให้รัฐเป็นผู้รับผิดชอบหากเกิดความเสียหายขึ้น
- ๔) ขอให้รัฐบาลสั่งการให้กรมการประกันภัยเป็นผู้ประสานงานในการจัดทำประกันภัยให้กับบริษัทธุรกิจในอัตราที่เป็นธรรม

๒.๒.๑.๕ มาตรการเพื่อป้องกันการชุมนุมในระยะยาว โดยให้มีการพิจารณาร่าง พ.ร.บ. ว่าด้วยการควบคุมการชุมนุมที่ทันสมัยและเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศประชาธิปไตยที่เจริญแล้ว

๒.๒.๑.๖ มาตรการฟื้นฟูและส่งเสริมธุรกิจภายหลังจากเหตุการณ์กลับสู่ภาวะปกติ โดยให้มีการจัดสรรงบประมาณและจัดทำแผนการส่งเสริมการขายของธุรกิจในพื้นที่ได้รับผลกระทบ

## ๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๒.๒.๑ มาตรการเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาสภาพคล่อง

๑) มาตรการเพื่อชะลอกระแสเงินสดจ่ายออกให้แก่หน่วยงานของภาครัฐในการผ่อนผันการจ่ายภาษี เป็นการผ่อนผันระยะเวลาชำระภาษี โดยภาษีโรงเรือนและที่ดินนั้น อาจยกเว้นการคิดภาษีในช่วงที่มีการชุมนุมทางการเมือง ให้แก่ผู้ประกอบการที่มีกรรมสิทธิ์ในสถานประกอบการ นอกจากนี้การผ่อนผันการจ่ายเงินประกันสังคมและเงินกองทุนทดแทนแรงงานเฉพาะรายสามารถกระทำได้ตามมติ ครม.

/๒) มาตรการ...

๒) มาตรการสนับสนุนสภาพคล่องโดยรัฐให้เงินกู้ยืม ในอัตราดอกเบี้ยต่ำแก่ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) นั้น ระยะเวลาที่ต้องช่วยเหลือในชั้นนี้ ไม่ควรนานถึง ๕ ปี โดยเงื่อนไขวงเงินสินเชื่อที่จะพิจารณาให้ความช่วยเหลือควรพิจารณาบนพื้นฐานของ มูลค่าสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการ ซึ่งอาจใช้สินค้าคงคลังดังกล่าวเป็นหลักประกัน สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่คาดว่าจะไม่น่าจะมีปัญหาสภาพคล่อง

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

๔) ที่ประชุมเห็นควรให้กระทรวงการคลังดำเนินการพิจารณาแนวทางการให้ความช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองข้างต้นโดยเร็วต่อไป

๒.๒.๒.๒ การชดเชยความเสียหายอันเกิดจากสูญเสียรายได้ของกิจการ เห็นควรปรับเป็นการให้ความช่วยเหลือเพื่อลดผลกระทบจากการสูญเสียรายได้ของกิจการ โดยประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก คือ การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการรายค้าย่อยในศูนย์การค้าที่ไม่สามารถชำระค่าเช่าพื้นที่ได้เนื่องจากสูญเสียรายได้ในระหว่างที่มีการชุมนุมทางการเมือง โดยมอบหมายให้ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ สิทธิอมร) 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 สิทธิอมร) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับจำนวนพนักงานและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว เพื่อให้ทราบจำนวนผู้ถูกเลิกจ้าง และกรอบวงเงินในการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถให้ความช่วยเหลือได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๓

๒.๒.๒.๔ สำหรับมาตรการด้านการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สิน มาตรการเพื่อป้องกันการชุมนุมในระยะยาว และมาตรการฟื้นฟูและส่งเสริมธุรกิจภายหลังจากเหตุการณ์กลับสู่ภาวะปกติ ที่ประชุมเห็นควรให้มีการประเมินผลกระทบจากการชุมนุมในภาพรวมภายหลังจากที่เหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองยุติลงแล้วจึงพิจารณามาตรการช่วยเหลือเป็นกรณี ๆ ไป

๒.๒.๒.๕ นอกจากนี้ ที่ประชุมเห็นควรให้มาตรการเยียวยา ข้างต้นครอบคลุมการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการ พนักงาน และลูกจ้างในสถานประกอบการ ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองในพื้นที่บริเวณแยกราชประสงค์ และพื้นที่บริเวณสะพาน ผ่านฟ้าลีลาศ ทั้งนี้หากตรวจสอบพบว่าผู้ประกอบการรายใดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ก่อการร้าย ทางภาครัฐจะยกเลิกการให้ความช่วยเหลือทั้งหมด และจะดำเนินคดีกับผู้ประกอบดังกล่าวต่อไป

### ๒.๒.๓ มติคณะกรรมาการ รศก.

เห็นชอบในหลักการมาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมืองในพื้นที่บริเวณแยกราชประสงค์ 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 ทั้งนี้ในส่วนของมาตรการสนับสนุนวงเงินบัตรเครดิต โดยการลดหย่อนอัตราค่าธรรมเนียม ชำระขั้นต่ำ และลดอัตราดอกเบี้ยบัตรเครดิต รวมทั้ง การเพิ่มวงเงินบัตรเครดิต และบัตรเงินสดแก่ ร้านค้าที่มีประวัติดี มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยรับไปพิจารณาแนวทางการให้ความ ช่วยเหลือที่เหมาะสมต่อไป

๒.๒.๓.๒ มาตรการเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือพนักงานและ ลูกจ้างที่ถูกปลดออกจากระหว่างการชุมนุม มอบหมายให้กระทรวงแรงงาน ประธานผู้แทน การค้าไทย (นายเกียรติ สิทธิอมร) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีย้ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับจำนวนพนักงานและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบ ดังกล่าว เพื่อให้ทราบข้อมูลจำนวนผู้ถูกเลิกจ้าง และกรอบวงเงินในการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถให้ความช่วยเหลือได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๓

๒.๒.๓.๓ มาตรการช่วยเหลือผลกระทบจากการสูญเสีย รายได้ของกิจการ มอบหมายให้ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ สิทธิอมร) และรองเลขาธิการ นายกรัฐมนตรีย้ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ประสานกับผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ เพื่อตรวจสอบจำนวนผู้เข้าพื้นที่รายย่อยที่ชัดเจน รวมทั้ง ประสานสำนักงานประมาณเพื่อพิจารณา กำหนดแนวทางการให้ความช่วยเหลือในเรื่องการลดภาระค่าเช่าของผู้ประกอบการ รายย่อยที่เข้าพื้นที่ภายในศูนย์การค้าที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมที่เหมาะสมต่อไป

ทั้งนี้ หากตรวจสอบพบว่าผู้ประกอบการรายใดให้ ความช่วยเหลือแก่ผู้ก่อการร้าย ทางภาครัฐจะยกเลิกการให้ความช่วยเหลือทั้งหมด และจะดำเนินคดี กับผู้ประกอบการดังกล่าวต่อไป

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) ลดหย่อนอัตราการผ่อนชำระบัตรเครดิตขั้นต่ำ จากร้อยละ ๑๐ เหลือร้อยละ ๓ (ข) ลดอัตราดอกเบี้ยบัตรเครดิตให้ลดลงต่ำกว่า 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



### ๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓

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

๓.๒.๑ แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๘๕,๐๒๔ ล้านบาท และ การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระการลงทุน วงเงินลงทุนรวม ๓,๕๐๕ 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 เร่งพิจารณารูปแบบการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง 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 โดยการลดหย่อนอัตราการผ่อนชำระขั้นต่ำ และลดอัตราดอกเบี้ยบัตรเครดิต รวมทั้ง การเพิ่มวงเงินบัตรเครดิต และบัตรเงินสดแก่ร้านค้าที่มีประวัติดี มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยรับไปพิจารณาแนวทางการให้ความช่วยเหลือที่เหมาะสมต่อไป

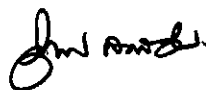
๓.๕.๒ มาตรการเร่งด่วนเพื่อช่วยเหลือพนักงานและลูกจ้างที่ถูกปลดออกจากงานระหว่างการชุมนุม มอบหมายให้กระทรวงแรงงาน ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิอมร) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรียฝ่ายการเมือง(นางอัญชลี เทพบุตร) ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับจำนวนพนักงานและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว เพื่อให้ทราบข้อมูลจำนวนผู้ถูกเลิกจ้าง และกรอบวงเงินในการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถให้ความช่วยเหลือได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๓

๓.๕.๓ มาตรการช่วยเหลือผลกระทบจากการสูญเสียรายได้ของกิจการ มอบหมายให้ประธานผู้แทนการค้าไทย (นายเกียรติ ลิทธิอมร) และรองเลขาธิการนายกรัฐมนตรียฝ่ายการเมือง (นางอัญชลี เทพบุตร) ประสานกับผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ เพื่อตรวจสอบจำนวนผู้เข้าพื้นที่รายย่อยที่ชัดเจน รวมทั้ง ประสานสำนักงบประมาณเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการให้ความช่วยเหลือในเรื่องการลดภาระค่าเช่าของผู้ประกอบการรายย่อยที่เข้าพื้นที่ภายในศูนย์การค้าที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุมที่เหมาะสมต่อไป

ทั้งนี้ หากตรวจสอบพบว่าผู้ประกอบการรายใดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ก่อการร้าย ทางภาครัฐจะยกเลิกการให้ความช่วยเหลือทั้งหมด และจะดำเนินคดีกับผู้ประกอบการดังกล่าวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีย เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๕๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๑๘๖๐

E-mail danucha@nesdb.go.th