

# ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๒๒๕



สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓

เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง, กรม

อ้างอิง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๒๑๐  
ลงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๔๕๕๓ ลงวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๓

ตามที่ได้ยืนยัน/แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๓) เกี่ยวกับ  
ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๓ มาเพื่อทราบ ความละเอียด  
แจ้งแล้ว นั้น

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการ  
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓  
มาเพื่อดำเนินการ โดยในการประชุมดังกล่าวได้มีการพิจารณาเรื่องต่าง ๆ รวม ๒ เรื่อง ดังนี้

๑. ความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม)

๒. สรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทย  
ในรายงาน Global Competitiveness Report 2010-2011

ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๓ ลงมติว่า

๑. รับทราบและเห็นชอบตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓  
เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเสนอ ยกเว้นในส่วน of สรุปผลการหารือร่วมกับ  
World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report  
2010-2011 ข้อ ๒.๒.๓.๒ มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการรวบรวมและบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดอันดับ  
ของประเทศไทยที่จะให้แก่ World Economic Forum โดยให้กระทรวงการต่างประเทศเป็นหน่วยงานสนับสนุน  
และประสานงานเพื่อการดังกล่าว

๒. มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรวบรวม  
ตัวชี้วัดและสาเหตุที่ทำให้ประเทศไทยถูกปรับลดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในรายงาน  
Global Competitiveness Report 2010-2011 และให้นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ  
ในคราวประชุมครั้งต่อไป

จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)  
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

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

# ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕/๕๕๕๓



สำนักงานคณะกรรมการ  
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓ ธันวาคม ๒๕๕๓

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ด่วนที่สุด ที่ ๑/๕๖๘๒/๒๕๕๓ วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๓  
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ  
ที่ กต ๐๗๐๓/๑๕๗๔ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๓

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอตั้งกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) รวมทั้งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้กำหนดว่า “เมื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติเป็นประการใดให้นำเสนอนายกรัฐมนตรีอนุมัติและบรรจุไว้ในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากคณะรัฐมนตรีไม่มีข้อทักท้วงหรือมีความเห็นเป็นประการอื่น ให้มติคณะรัฐมนตรีเป็นไปตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจนั้น ยกเว้นเฉพาะกรณีที่นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาจึงจะบรรจุในระเบียบวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป”

## ๒. สารระสำคัญ

คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุมสี่เขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) กระทรวงคมนาคมได้เสนอความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยมีสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

๒.๑.๑ สารระสำคัญ ประกอบด้วย ๒ ส่วน ได้แก่ สถานะปัจจุบัน และการปรับแผนการลงทุนฯ สรุปได้ดังนี้

/๒.๑.๑.๑ สถานะปัจจุบัน...

### ๒.๑.๑.๑ สถานะปัจจุบัน

(๑) การลงทุนตามแผนฯ ของ รฟท. สามารถแบ่งได้เป็น ๒ กลุ่มตามแหล่งเงินที่ใช้ในการลงทุน โดยคาดว่าจะสามารถเบิกจ่ายลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ รวม ๓๒,๔๕๐ ล้านบาท ดังนี้

(๑.๑) แผนงาน/โครงการที่รัฐบาลรับภาระ วงเงินลงทุนรวม ๑๕๒,๓๓๔ ล้านบาท คาดว่าจะเบิกจ่ายในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ รวม ๒๙,๑๔๙ ล้านบาท แต่ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๔ จำนวน ๒,๐๕๓ ล้านบาท เพื่อจ่ายลงทุนในแผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที ๗ รายการ สำหรับโครงการที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการ จำนวน ๗ รายการ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๔

(๑.๒) แผนงาน/โครงการที่ รฟท. รับผิดชอบ เพื่อจัดหารถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการลงทุนอื่นๆ ที่ไม่ใช้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน วงเงินรวม ๒๔,๔๗๔ ล้านบาท คาดว่าจะสามารถเบิกจ่ายลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ จำนวน ๓,๓๐๑ ล้านบาท ประกอบด้วย ๑) แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที ๓ รายการ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงาน (TOR) และคาดว่าจะสามารถเริ่มประกวดราคาได้ในเดือน พ.ย. ๒๕๕๓ ๒) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน ๓ โครงการ และ ๓) โครงการที่อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสม ๑ โครงการ ทั้งนี้ แผนงาน/โครงการข้างต้น รฟท. จะใช้แหล่งเงินจากเงินกู้ ซึ่ง รฟท. ยังไม่ได้เสนอขอใช้เงินกู้กับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ในการดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ

(๒) ผลการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง วงเงินลงทุนรวม ๑๙,๐๑๓ ล้านบาท พบว่า ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ทั้งกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) มีแผนการก่อสร้างวงเงินลงทุนรวมประมาณ ๒,๖๙๓ ล้านบาท แต่ทั้ง ๒ หน่วยงานไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณดำเนินการตามแผน

### ๒.๑.๑.๒ การปรับแผนการลงทุนฯ

(๑) การลงทุนที่รัฐบาลรับภาระ จะมีความล่าช้ากว่าแผนประมาณ ๑ ปี เนื่องจากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๔ ตามแผนการลงทุนที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยในเบื้องต้นจากการประสานงานกับ รฟท. ทล. และ ทช. ได้ปรับแผนเบิกจ่ายลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ดังนี้ ๑) รฟท. มีความพร้อมในการลงทุนจำนวน ๑๑,๖๓๑ ล้านบาท ซึ่งได้รับจัดสรรงบประมาณแล้ว ๒,๐๕๓ ล้านบาท และได้รับการบรรจุอยู่ในแผนการก่อสร้างหนี้สาธารณะประจำปี ๒๕๕๔ แล้ว ๒ โครงการ (โครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕-๖) จำนวน ๒,๓๐๒ ล้านบาท คงเหลือวงเงินที่ยังไม่มีแหล่งเงินในการดำเนินงาน ๗,๒๒๖ ล้านบาท ๒) ทล. มีความพร้อมในการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๒๕ แห่ง วงเงิน ๑,๐๗๒ ล้านบาท โดยยังไม่มีแหล่งเงินในการดำเนินงาน ๓) ทช. มีความพร้อมในการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๒ แห่ง วงเงิน ๑๙๕ ล้านบาท โดยยังไม่มีแหล่งเงินในการดำเนินงาน

/ดังนั้น...

ดังนั้น แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ยังขาดแหล่งเงินลงทุนจำนวนทั้งสิ้น ๘,๕๕๓ ล้านบาท

(๒) การลงทุนที่ รฟท. รับภาระ ยังอยู่ในเป้าหมายที่กำหนดไว้เดิมตามแผนที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

## ๒.๑.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๑.๒.๑ ปลัดกระทรวงคมนาคมได้รายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพิ่มเติม สรุปได้ ดังนี้

(๑) การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๕ วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๓ ล้านบาท นั้น ได้มีการปรับลดลงเหลือ ๑๑๒ แห่ง ตามความเหมาะสมและความจำเป็น แต่เนื่องจากการปรับขนาดโครงการให้ใหญ่ขึ้น จึงทำให้วงเงินลงทุนเพิ่มขึ้นเป็น ๑๙,๔๗๕ ล้านบาท จากเดิม ๑๙,๐๑๓ ล้านบาท

(๒) รฟท. ได้เริ่มดำเนินการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ โดยแยกหน่วยธุรกิจออกเป็น ๓ หน่วย ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และหน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุงแล้ว ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๓ ส่วนการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารจัดการโครงการ Airport Rail Link กระทรวงคมนาคมจะเสนอขอเพิ่มทุนจดทะเบียนต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

(๓) รฟท. ได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานของโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งผลการดำเนินโครงการโดยรวมเป็นไปตามแผน อย่างไรก็ตาม รฟท. จะพยายามเร่งการดำเนินงานให้แล้วเสร็จเร็วกว่าแผนที่กำหนดไว้

(๔) กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการประชุมหารือร่วมกับกระทรวงมหาดไทย และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เพื่อแก้ไขปัญหาทางลักผ่านที่อยู่ในพื้นที่เขตความรับผิดชอบของ อปท. แล้ว ซึ่งผลการประชุมได้มีการกำหนดมาตรฐานของการก่อสร้างทาง เพื่อให้การเดินรถมีความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๒.๑.๒.๒ กระทรวงคมนาคมควรทบทวนแผนการใช้เงินกู้ โดยพิจารณาให้มีการเบิกจ่ายเงินกู้ในแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องกับการดำเนินงานจริง เพื่อให้การใช้จ่ายเงินกู้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากที่สุด

## ๒.๑.๓ มติที่ประชุม

๒.๑.๓.๑ รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม)

๒.๑.๓.๒ มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เร่งเสนอแผนการลงทุนเพื่อประกอบการพิจารณาขอรับการจัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) จากกระทรวงการคลัง

๒.๑.๓.๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเร่งรัดติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเวลาดำเนินงาน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานเป็นรายเดือนต่อคณะรัฐมนตรี

๒.๒ สรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐ - ๒๐๑๑ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานสรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐ - ๒๐๑๑ ตามที่กระทรวงการต่างประเทศเสนอ โดยมีสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปราย และมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

### ๒.๒.๑ สาระสำคัญ

๒.๒.๑.๑ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๓ กระทรวงการต่างประเทศ ได้จัดให้มีการหารือทางไกล (video conference) ร่วมกับ World Economic Forum (WEF) เพื่อหารือเกี่ยวกับวิธีการประเมินจัดลำดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ WEF รวมทั้งตรวจสอบความถูกต้องในเรื่องข้อมูลสำหรับการจัดอันดับประเทศไทย

#### ๒.๒.๑.๒ ประเด็นและผลของการหารือ

(๑) การปรับลดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเป็นอันดับที่ ๓๘ ในปี ๒๐๑๐-๒๐๑๑ จากอันดับที่ ๓๖ ในปี ๒๐๐๙ - ๒๐๑๐ มีสาเหตุที่สำคัญดังนี้ ๑) การจัดอันดับของไทยในบางเกณฑ์ชี้วัดปรับลดลงอย่างมาก ๒) จำนวนประเทศที่ได้รับการจัดอันดับเพิ่มมากขึ้นจาก ๑๓๓ ประเทศ เป็น ๑๓๙ ประเทศ ดังนั้น ในภาพรวมอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่เปลี่ยนแปลง

#### (๒) หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ของ WEF

(๒.๑) ใช้หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ ๒ ลักษณะ ได้แก่ ข้อมูลเชิงประจักษ์ในสัดส่วนร้อยละ ๓๐ ซึ่งมีที่มาจากองค์การระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญในสัดส่วนร้อยละ ๗๐

(๒.๒) ข้อมูลเชิงประจักษ์ส่วนใหญ่ได้จากองค์การระหว่างประเทศ โดยไม่ได้ตรวจสอบความถูกต้องกับข้อมูลแหล่งอื่นๆ ส่งผลทางลบต่อการจัดอันดับของไทย ซึ่งข้อมูลหลายตัวมีข้อผิดพลาด ไม่ตรงกับข้อเท็จจริง และไม่สอดคล้องกัน ตัวอย่างเช่น ด้านเศรษฐกิจมหภาค เกณฑ์ชี้วัดด้านหนี้สาธารณะ (Indicator ๓.๐๕: Government debt) ปรับลดอันดับไทยเป็น ๘๖ (ลดลง ๒๐ อันดับ) ซึ่งข้อมูลสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ที่ WEF ใช้ ในปี ๒๕๕๒ อยู่ที่ร้อยละ ๔๙ ไม่สอดคล้องกับข้อมูลที่ทางฝ่ายไทยซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๔๕.๒๓๔ แม้ว่าอ้างอิงจากแหล่งเดียวกันคือ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ด้านการศึกษา เกณฑ์ชี้วัดด้านการเข้าศึกษาระดับประถม (Indicator ๔.๑๐: Primary education enrollment rate) ไทยอยู่ในอันดับที่ ๑๐๐ (ลดลง ๔๗ อันดับ) โดย WEF ใช้ข้อมูลอัตราการศึกษาระดับประถมของไทยจาก ๒ แหล่ง โดยในปี ๒๕๕๐ ใช้ข้อมูลจากองค์การการศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) อยู่ที่ร้อยละ ๙๕ และใน

ปี ๒๕๕๑ ใช้ข้อมูลจาก ธนาคารโลกอยู่ที่ร้อยละ ๘๙.๐๗๐๗ ซึ่งการเปรียบเทียบข้อมูลจากฐานข้อมูลที่มีวิธีการเก็บแตกต่างกันอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ความถูกต้องและน่าเชื่อถือลดลง ด้านสาธารณสุข เกณฑ์ชี้วัดด้านการเสียชีวิตของทารก (Indicator ๔.๐๗: Infant mortality) ไทยอยู่ที่อันดับ ๖๐ (ลดลง ๒๔ อันดับ) ซึ่งมีการใช้ข้อมูลจากธนาคารโลกอยู่ที่ร้อยละ ๑๓ และได้เปลี่ยนไปใช้ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกแทน ทำให้ข้อมูลมีความผันผวนในระดับสูง

(๓) การประเมินข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ พบว่า ๑) ในบางเกณฑ์ชี้วัด การใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการประเมินผลเกณฑ์ชี้วัดแทนการใช้แบบสอบถามความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญจะทำให้ข้อมูลมีความเที่ยงตรงและชัดเจนกว่า เช่น เกณฑ์ชี้วัดด้านภาระของกระบวนการด้านศุลกากร และเกณฑ์ชี้วัดด้านค่าใช้จ่ายของนโยบายเกษตร เป็นต้น ซึ่งมีความยากลำบากที่จะประเมินโดยการสำรวจความคิดเห็น และ ๒) จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามมีจำนวนน้อยเกินไป และน่าจะไม่มีอยู่ในระดับที่จะเป็นตัวแทนความคิดเห็นภาคธุรกิจได้ อาจส่งผลกระทบต่อการประเมินจัดอันดับของไทย โดยไทยมีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ๘๒ และ ๘๖ ราย ในปี ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๒ ตามลำดับ แต่ลดลงเหลือเพียง ๕๔ ราย ในปี ๒๕๕๓ (คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๐๐๐๘๗ ของประชากรไทย) ในขณะที่บรูไน เวียดนาม และมาเลเซียมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ๑๑๑ ๑๐๔ และ ๑๑๐ ราย ตามลำดับ

## ๒.๒.๒ ความเห็นและประเด็นอภิปราย

๒.๒.๒.๑ ข้อมูลสถิติหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ที่นำมาใช้สำหรับจัดอันดับของไทยควรมีความถูกต้อง ทันสมัย และเป็นข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเพียงชุดเดียว ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการสอบทาน และดำเนินการร่วมกันเพื่อปรับปรุงและรวบรวมข้อมูลสถิติดังกล่าวให้มีความสอดคล้องกัน และสะท้อนการพัฒนาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะช่วยให้การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยจัดทำโดย WEF และ IMD สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศมากขึ้น

๒.๒.๒.๒ เนื่องจาก WEF ให้น้ำหนักกับข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญมากถึงร้อยละ ๗๐ ดังนั้นควรมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดกับ WEF และกำหนดกลไกที่ชัดเจนในการประสานการให้ข้อมูล รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยเข้าเป็นสมาชิกของ WEF เพื่อสร้างโอกาสให้ WEF สามารถเข้าถึงข้อมูลได้หลากหลายและสะดวกมากขึ้น และจะทำให้ได้ความคิดเห็นที่ถูกต้องตรงตามข้อเท็จจริง รวมทั้งจะส่งผลในทางบวกต่อการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ในปีต่อๆ ไปด้วย

๒.๒.๒.๓ ควรสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจไทยที่มีศักยภาพ เช่น บริษัทในกลุ่ม ปตท. และ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น พิจารณาเข้าเป็นสมาชิก WEF เพื่อส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของภาคเอกชนกับ WEF โดยชี้ชวนให้รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนเล็งเห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ในการเป็นสมาชิกของ WEF เช่น เป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการลงทุนในต่างประเทศ เป็นต้น

### ๒.๒.๓ มติที่ประชุม

๒.๒.๓.๑ รับทราบสรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐-๒๐๑๑

๒.๒.๓.๒ มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศเป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานด้านข้อมูลสถิติ และประสาน WEF ขอเพิ่มเติมผู้ประสานงานจากสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของภาคเอกชนกับ WEF

๒.๒.๓.๓ มอบหมายให้ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) รับความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศไปประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว รวมทั้งผลักดันภาคเอกชนที่มีศักยภาพในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของ WEF ต่อไป

### ๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๓

๓.๒ เห็นชอบตามมติของคณะกรรมการ รศก. ตามข้อ ๒.๑.๓ และ ข้อ ๒.๒.๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail Danucha@nesdb.go.th





๑๗ กันยายน 2553

เรื่อง รายงานความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553  
(ฉบับปรับปรุง)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. แผนงบประมาณการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557  
2. แผนการดำเนินงานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557

#### เรื่องเดิม

1. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้นำเสนอแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ต่อคณะกรรมการ สศช. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2553 และที่ประชุมได้มีมติ ดังต่อไปนี้.-

1.1 เห็นชอบในหลักการของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 และกรอบวงเงินลงทุน 176,808 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบอาณัติสัญญาณ วงเงินลงทุนรวม 152,334 ล้านบาท และ รฟท. รับภาระการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวม 24,474 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากเป็นการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพการดำเนินงานและการให้บริการขนส่งทางรถไฟ มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่เน้นการพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรถไฟให้ได้มาตรฐาน เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งสอดคล้องกับแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550-2554) ในด้านการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางเพิ่มขึ้น และสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในภาคการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

1.1.1 แผนงาน/โครงการ ที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม 84,024 ล้านบาท และ รฟท.รับภาระการลงทุน วงเงินรวม 3,505 ล้านบาท

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>โครงการลงทุน</b>		
1. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 5 (ระยะทาง 308 กม.)	2553-2556	8,508
2. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 6 (ระยะทาง 278 กม.)	2553-2556	6,779
3. โครงการก่อสร้างทางคู่สายละเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (ระยะทาง 106 กม.)	2554-2557	11,348
4. โครงการจัดการจรัลดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20คัน/เพลลา)	2553-2556	2,145
<b>แผนลงทุนระยะยาว</b>		
5. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย (ระยะทาง 2,406 กม.)	2553-2556	23,671
6. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง	2554-2557	12,167
7. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน 224 สถานี	2554-2557	11,358
8. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 1,284 แห่ง	2553-2557	5,456
9. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (ระยะทาง 1,649 กม.)	2553-2557	4,737
10. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	2554-2556	1,000
11. โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย 10 ลาดกระบัง	2554-2555	360
<b>รวม</b>		<b>87,529</b>

ทั้งนี้ สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่สายละเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยจะดำเนินการได้ภายหลังจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการตลอดเส้นทางแล้ว

1.1.2 โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 รายการ วงเงินลงทุนรวม 89,279 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม 68,310 ล้านบาท และ รฟท. รับผิดชอบการลงทุน วงเงินรวม 20,969 ล้านบาท โดยให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการลงทุน โครงการที่มีศักยภาพ และจัดทำแผนบริหารจัดการจรัลดีเซลในภาพรวม (Fleet management) ให้สอดคล้องกับแผนการส่งเสริมการตลาด การประมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟ แผนการเดินทางและโครงสร้างพื้นฐานของทาง รวมทั้งความคุ้มค่าในการบูรณะรถจักร เพื่อให้การจัดการจรัลดีเซลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
1. โครงการทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ (ระยะทาง 118 กม.)	2554-2557	7,860
2. โครงการทางคู่สายมาบกะเบา-นครราชสีมา (ระยะทาง 132 กม.)	2554-2557	11,640
3. โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น (ระยะทาง 185 กม.)	2554-2558	13,010
4. โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาจุก-หัวหิน (ระยะทาง 165 กม.)	2554-2557	16,600
5. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (ระยะทาง 167 กม.)	2554-2558	17,000
6. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน	2553-2557	6,563
7. โครงการ Refurbish รถจักร จำนวน 56 คัน	2553-2556	3,359
8. โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน	2555-2558	4,981
9. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ 2	2554-2556	6,066
10. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	2554-2556	2,200
<b>รวม</b>		<b>89,279</b>

1.2 ปัจจัยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว ขึ้นอยู่กับการพัฒนา และปฏิรูปการบริหารจัดการรถไฟของประเทศ เพื่อให้มีรูปแบบองค์กรที่เหมาะสมในการดำเนินกิจการรถไฟ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท.เร่งจัดทำรายละเอียดของแผนการปรับโครงสร้างองค์กรและการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ และนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน แล้วจึงอนุมัติให้ รฟท.ดำเนินการลงทุนตามแผนงาน/โครงการ ที่ มีความพร้อมจำนวน 11 รายการในข้อ 1.1.1 ต่อไป โดยแผนปรับโครงสร้างองค์กรฯ ดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเชิงธุรกิจ การพัฒนาบุคลากรและอัตราค่าจ้างให้สอดคล้องกับแนวทางการปรับ โครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการด้านการเงินและสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อแก้ไขปัญหาทางการเงินและลดภาระทางการเงินของภาครัฐ การบันทึกบัญชีสินทรัพย์ที่ถูกต้องตามหลักการบัญชี เพื่อให้ เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ และให้แยกบัญชีการดำเนินงานของ รฟท.ที่ดำเนินการในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคมเพื่อให้เกิดความชัดเจน หากเป็นการดำเนินการในเชิงสังคมตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลจะต้อง รับผิดชอบจ่ายเงินอุดหนุนให้ รวมทั้งการแก้ไขข้อตกลงหรือข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบ รถไฟของประเทศ

1.3 สำหรับแหล่งเงินลงทุนตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว เห็นควรยึดหลักการตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 เรื่อง ผลการประชุมของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ 1/2552 (ข้อเสนอกระทรวงคมนาคม) โดยให้ภาครัฐเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

และระบบอาณัติสัญญาณ และ รฟท.รับภาระลงทุนจัดการจักรและล้อเลื่อน แต่โดยที่แผนงาน/โครงการที่เสนอส่วนใหญ่เป็นแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการกลั่นกรอง และบริหารโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับแหล่งเงินที่ใช้ในการลงทุน เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและฐานะการคลังของประเทศในปัจจุบัน ดังนั้น จึงเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการต่อไป

1.4 เพื่อให้การดำเนินการตามแผนการลงทุนฯที่เสนอเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและ รฟท.พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

1.4.1 กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำกับการดำเนินงาน ตรวจสอบและติดตามประเมินผลเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานตามแผนการลงทุนฯที่เสนอ กำหนดมาตรการลดผลกระทบระหว่างการก่อสร้างโครงการ และการบริหารความเสี่ยงของการลงทุนภายใต้แผนการลงทุนดังกล่าวอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้

1.4.2 กระทรวงคมนาคม ประสานกับกระทรวงมหาดไทย เพื่อเร่งศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาทางลักผ่านที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

1.4.3 พิจารณาแนวทางและมาตรการลดผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการติดตั้งรัฐสองเขตทางตามแนวทางเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟทั้งสองฝั่ง

1.4.4 เร่งรัดจัดตั้งบริษัทลูก (ARL) เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ภายในเดือนเมษายน 2553 ซึ่งหาก รฟท.สามารถดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกดังกล่าวได้ จะช่วยสร้างรายได้และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ รฟท.และจะนำไปสู่ความสำเร็จในการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการต่อไป

1.5 เร่งศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในระยะต่อไป ทั้งในด้านการก่อสร้างทางคู่ภายในประเทศ การขยายเส้นทางใหม่ และการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมต่อไป

1.6 เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟจำนวน 114 แห่ง ปีงบประมาณ พ.ศ.2554-2559 วงเงินลงทุน 19,012.50 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากการลงทุนดังกล่าวเป็นเงื่อนไขสำคัญในการแก้ไขปัญหาจุดตัดและเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดโครงการและแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน

ปีงบประมาณ พ.ศ.2557 โดยประสานกับสำนักงานงบประมาณในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายจริงและความพร้อมในการดำเนินโครงการ

2. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 รับทราบและเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเสนอ โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ ดังต่อไปนี้-

2.1 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม วงเงินรวม 195,820.50 ล้านบาท ดังนี้-

2.1.1 แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินลงทุนรวม 176,808.28 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม 84,024 ล้านบาท และ รฟท.รับภาระการลงทุน วงเงินรวม 3,505 ล้านบาท

2) โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 รายการ วงเงินลงทุนรวม 89,279 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม 68,310 ล้านบาท และ รฟท. รับภาระการลงทุน วงเงินรวม 20,969 ล้านบาท

2.1.2 การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 114 แห่ง ปีงบประมาณ พ.ศ.2554-2559 ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท วงเงินลงทุนรวม 19,012.50 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด และให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการปรับแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ.2557 โดยประสานกับสำนักงานงบประมาณในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายจริง และความพร้อมในการดำเนินโครงการ

2.2 เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจภายใน และ 1 บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง บริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลางตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

2.3 ให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการต่อไป

2.4 ให้กระทรวงคมนาคมและ รฟท.นำความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการ รศก. เรื่องแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางสายใหม่ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รวมทั้งให้กระทรวงการคลัง เร่งพิจารณารูปแบบการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางสายกรุงเทพ-ระยอง ในลักษณะ PPP ที่มีความเหมาะสมตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

**ข้อเท็จจริง**

จากมติที่ประชุมคณะรัฐมนตรีดังกล่าวข้างต้น การรถไฟฯ ได้ดำเนินการดังนี้

1. นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อขอความเห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 เมื่อคราวประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 7/2553 เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2553 และที่ประชุม ได้มีมติเห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 ก่อนดำเนินการตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยให้การรถไฟฯ ไปจัดทำรายละเอียดแผนงานและแผนเงินให้สอดคล้องกันตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้นในแต่ละ โครงการด้วย

2. เนื่องจากมีแผนงาน/โครงการในแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (เพิ่มเติม) บางส่วน มีการปรับรายละเอียดในเนื้อหา และสถานะของแผนงาน/โครงการใหม่ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.1 แผนงบประมาณการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

2.2 แผนการดำเนินงานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

2.3 รายงานสถานะปัจจุบันของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 ประกอบด้วย

2.3.1 แผนงาน/โครงการ ที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท มีความคืบหน้า ดังนี้.-

รายการ	สถานะปัจจุบัน
โครงการลงทุน	
1. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 5 (ระยะทาง 308 กม.)	- คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2553 - ลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดการประกวดราคาเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2553 - คาดว่าจะประกาศประกวดราคาจ้างผู้รับเหมาได้ภายในเดือนมกราคม 2554

รายการ	สถานะปัจจุบัน
2. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 6 (ระยะทาง 278 กม.)	<ul style="list-style-type: none"><li>- คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2553</li><li>- ลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดการประกวดราคาเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2553</li><li>- คาดว่าจะประกาศประกวดราคาจ้างผู้รับเหมาได้ภายในเดือนมกราคม 2554</li></ul>
3. โครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า-แก่งคอย (ระยะทาง 106 กม.)	<ul style="list-style-type: none"><li>- คาดว่าจะได้รับความเห็นชอบ EIA จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในวันที่ 28 กันยายน 2553</li><li>- คาดว่าจะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติภายในเดือนธันวาคม 2553</li><li>- อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการ</li><li>- คาดว่าจะได้ผู้รับเหมาภายในเดือนตุลาคม 2554</li></ul>
4. โครงการจัดการจัดกรีตเซลล์ไฟฟ้า 13 คัน (20คัน/เพลลา)	<ul style="list-style-type: none"><li>- คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2553</li><li>- จัดทำ Spec แล้วเสร็จ</li><li>- อยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะกรรมการ TOR</li></ul>
แผนลงทุนระยะยาว 5. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย (ระยะทาง 2,406 กม.)	<ul style="list-style-type: none"><li>- แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงาน (TOR) และร่างเอกสารประกวดราคา พร้อมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลาง จำนวน 12 โครงการ</li><li>- คาดว่าจะได้ราคากลางภายในวันที่ 15 ตุลาคม 2553 และพร้อมประกวดราคาภายในเดือนพฤศจิกายน 2553</li></ul>
6. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง	<ul style="list-style-type: none"><li>- อยู่ระหว่างการรอผลการอนุมัติงบประมาณปี 2554 จำนวน 1,599.1507 ล้านบาท (239 แห่ง)</li><li>- อยู่ระหว่างการเตรียมเอกสารประกวดราคาและแต่งตั้งคณะกรรมการ TOR และ คณะกรรมการกำหนดราคากลาง</li></ul>

รายการ	สถานะปัจจุบัน
	<p>- พร้อมประกวดราคาประมาณต้นเดือนพฤศจิกายน 2553</p> <p>- เริ่มงานก่อสร้างได้ประมาณต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2554</p>
7. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน 224 สถานี	<p>- อยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาร่างเอกสารข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) ว่าจ้างที่ปรึกษา และเตรียมเอกสารการประกวดราคาจ้างที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการสำรวจรายละเอียดต่าง ๆ พร้อมออกแบบปรับปรุงมาตรฐานอาณัติสัญญาณ ระยะเวลาการดำเนินงาน 1 ปี</p> <p>- ในปีงบประมาณ 2554 คาดว่าจะว่าจ้างที่ปรึกษาและผู้รับเหมาได้ ทั้งนี้จะต้องขออนุมัติงบประมาณเพื่อดำเนินการโครงการต่อเนื่องจนถึงปีงบประมาณ 2557</p>
8. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 1,284 แห่ง	<p>8.1 การจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน 988 แห่ง</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● ระยะที่ 1 การจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน จำนวน 200 แห่ง การรถไฟฯ ได้ของบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2554 ในส่วนของงานจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน จำนวน 200 แห่ง วงเงิน 892.9314 ล้านบาท แต่ถูกปรับลดวงเงินจากการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณฯ เหลือ 453.6383 ล้านบาท ซึ่งสามารถที่จะดำเนินการได้จำนวน 121 แห่ง แต่เนื่องจากการรถไฟฯ คำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินรถ จึงประสงค์จะจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนส่วนที่เหลืออีก 79 แห่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างการหาแหล่งเงินเพื่มาดำเนินการ</li></ul>



รายการ	สถานะปัจจุบัน
	<ul style="list-style-type: none"><li>● ระยะที่ 2 การจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน จำนวน 136 แห่ง อยู่ระหว่างการตรวจสอบสถานะของทางผ่าน ทั้งนี้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น จะเป็นผู้ขอรับการจัดสรรงบประมาณในส่วนนี้</li><li>● ระยะที่ 3 การจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน จำนวน 241 แห่ง อยู่ระหว่างการตรวจสอบสถานะของทางผ่าน ทั้งนี้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น จะเป็นผู้ขอรับการจัดสรรงบประมาณในส่วนนี้</li><li>● ระยะที่ 4 การจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน จำนวน 411 แห่ง อยู่ระหว่างการตรวจสอบสถานะและสำรวจ ออกแบบเครื่องกั้น</li></ul>
	<p>8.2 - <u>การจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน จำนวน 294 แห่ง</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>● โครงการพัฒนาเครื่องต้นแบบเครื่องกั้นถนนอัตโนมัติ การรถไฟฯ ร่วมกับ บริษัท วิฑูการบิณ จำกัด พัฒนารูปแบบการทำงานและแสดงผลสถานะของเครื่องกั้น ทางผ่าน ชนิดคานทำงานอัตโนมัติ โดยมีต้นแบบ ที่ กม.221+045.05 ถนนเข้าสวนสนประดิพัทธ์ ขณะนี้ได้ดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการทดสอบการทำงานและการแสดงผลสถานะต่าง ๆ ซึ่งจะต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐาน RAILWAY SAFETY</li></ul>

รายการ	สถานะปัจจุบัน
	<ul style="list-style-type: none"><li>● การจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน (ปรับปรุงจาก ข.2 เป็น ข.1) จำนวน 18 แห่ง ระยะเวลาที่ 1-2554 อยู่ระหว่างจัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ TOR พิจารณาราคากลาง เพื่อดำเนินการสรรหาผู้รับเหมาการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน (ปรับปรุงจาก ข.2 เป็น ข.1) จำนวน 20 แห่ง ระยะเวลาที่ 2-2554 ได้จัดเตรียมรายละเอียดสถานที่/ตำแหน่งที่จะต้องปรับปรุงเรียบร้อยแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการภายในปีงบประมาณ 2555</li><li>● การจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน (ปรับปรุงจาก ก.2, ก.3 ก.4 เป็น ก.1) จำนวน 128 แห่ง ระยะเวลาที่ 1-2555 ได้จัดเตรียมรายละเอียดสถานที่/ตำแหน่งที่จะต้องปรับปรุงเรียบร้อยแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการภายในปีงบประมาณ 2555</li><li>● การจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน (ปรับปรุงจาก ก.2, ก.3 ก.4 เป็น ก.1) จำนวน 128 แห่ง ระยะเวลาที่ 2-2556 ได้จัดเตรียมรายละเอียดสถานที่/ตำแหน่งที่จะต้องปรับปรุงเรียบร้อยแล้วและพร้อมที่จะดำเนินการภายในปีงบประมาณ 2556</li></ul>
9. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (ระยะทาง 1,649 กม.)	- การรถไฟฯ จะดำเนินการติดตั้งรั้วฯ ในปี 2554 ความยาว 880 กิโลเมตร และในปี 2555 ความยาว 769 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างสำรวจจัดทำแผนผังประมาณการ(ร่าง)รายการละเอียด และสำรวจข้อคิดเห็นจากประชาชนสองข้างทางรถไฟ คาดว่าจะเริ่มประกวดราคาได้ภายในเดือนมกราคม 2554 และว่าจ้างผู้รับเหมาได้ประมาณเดือนเมษายน 2554

รายการ	สถานะปัจจุบัน
10. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	- อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อขอใช้งบประมาณทำการของการรถไฟฯ ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดและจัดทำ BOQ รวมทั้งเอกสารประกวดราคาว่าจ้างทำการก่อสร้าง
11. โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย 10 ลาดกระบัง	- อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดเพื่อดำเนินการว่าจ้าง

2.3.2 โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 รายการ วงเงินลงทุนรวม 89,279 ล้านบาท มีความคืบหน้า ดังนี้.-

รายการ	สถานะปัจจุบัน
1. โครงการทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ (ระยะทาง 118 กม.)	- การรถไฟฯ ของงบประมาณแผ่นดินปีงบประมาณ 2554 ในการออกแบบรายละเอียด แต่ไม่ได้รับการสนับสนุน - ขณะนี้การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการหาแหล่งเงินเพื่อดำเนินการต่อไป
2. โครงการทางคู่สายมาบกะเบา-นครราชสีมา (ระยะทาง 132 กม.)	- การรถไฟฯ ของงบประมาณแผ่นดินปีงบประมาณ 2554 ในการออกแบบรายละเอียด แต่ไม่ได้รับการสนับสนุน - ขณะนี้การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการหาแหล่งเงินเพื่อดำเนินการต่อไป
3. โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น (ระยะทาง 185 กม.)	✓ สนข เป็นผู้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดและรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. โครงการทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน (ระยะทาง 165 กม.)	- การรถไฟฯ ของงบประมาณแผ่นดินปีงบประมาณ 2554 ในการออกแบบรายละเอียด แต่ไม่ได้รับการสนับสนุน - ขณะนี้การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการหาแหล่งเงินเพื่อดำเนินการต่อไป

รายการ	สถานะปัจจุบัน
5. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (ระยะทาง 167 กม.)	- สนข. เป็นผู้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดและรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน	- แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำรายละเอียดด้านเทคนิคตามคำสั่งเลขที่ ก.31/230 ลงวันที่ 14 มกราคม 2553 - จัดทำ Spec แล้วเสร็จ - อยู่ระหว่างการเสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรี
7. โครงการ Refurbish รถจักร จำนวน 56 คัน	- แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำรายละเอียดด้านเทคนิค ตามคำสั่งเลขที่ ก.31/230 ลงวันที่ 14 มกราคม 2553 - อยู่ระหว่างการจัดทำ Spec และเสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรี
8. โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน	- อยู่ระหว่างนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี
9. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ 2	- อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการก่อสร้าง ICD แห่งที่ 2 ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจรับฯ พิจารณา Final Report และให้ที่ปรึกษาแก้ไขตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการตรวจรับฯ
10. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	- ขณะนี้อยู่ระหว่างการว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดเพื่อนำเสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรี

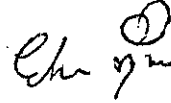
### ข้อพิจารณา

การรถไฟฯ พิจารณาแล้ว เห็นควรรายงานความคืบหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ฉบับปรับปรุง ต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อ โปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายชุตนา ทักษเจริญ)

ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา

การรถไฟแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ : 02-220-4072

โทรสาร : 02-220-4075

แผนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐาน การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557  
(ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553)

หน่วย: ล้านบาท

โครงการ	วงเงินรวม ของโครงการ	ปีงบประมาณ								ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (เดือน)	กำหนด แล้วเสร็จ
		2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560			
แผนงาน/โครงการที่กระทรวงมหาดไทยสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ												
1. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5	3,508.0000	-	1,280.0000	2,545.0000	2,545.0000	2,138.0000	-	-	-	308		2557
2. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6	5,779.0000	-	1,022.0000	2,028.0000	2,028.0000	1,701.0000	-	-	-	278		2557
3. โครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา - คลองจั่นเก่า - แก่งคอย	11,348.3555	-	8.0000	4,333.1480	3,363.4596	3,363.4596	280.2883	-	-	106	48	2558
4. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คัน/ผลา)	2,145.0000	-	195.0000	3.0000	1,947.0000	-	-	-	-			2556
5. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย	23,670.7500	-	4,737.0000	14,693.2000	4,240.5500	-	-	-	-			2556
6. โครงการปรับปรุงสะพาน	12,167.0002	-	1,599.1507	3,348.0100	3,253.6060	3,966.2335	-	-	-			2557
7. โครงการอาณัติสัญญาณไฟฟ้า	11,358.0000	-	433.3000	2,362.0000	5,431.6000	3,131.1000	-	-	-			2557
8. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น	5,456.2000	5.0000	872.1380	1,128.6000	1,518.1000	1,932.3620	-	-	-			
8.1 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ	4,446.0000	-	809.1380	620.0000	1,084.5000	1,932.3620	-	-	-			2557
8.2 โครงการจัดทမ်းและปรับปรุงเครื่องกั้น	1,010.2000	5.0000	63.0000	508.6000	433.6000	-	-	-	-			2556
9. งานติดตั้งราวตงข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	4,736.5500	-	1,004.8620	1,731.6880	-	-	-	-	-	1,649		2555
10. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	1,000.0000	-	-	453.0000	547.0000	-	-	-	-			2557
11. โครงการสร้างโรงรถศรัทธา และหน่วย 10 ลาดกระบัง	359.8700	-	179.9350	179.9350	-	-	-	-	-			2555
<b>รวม</b>	<b>87,528.7257</b>	<b>5.0000</b>	<b>11,331.3857</b>	<b>34,805.5810</b>	<b>24,874.3156</b>	<b>16,232.1551</b>	<b>280.2883</b>	<b>-</b>	<b>-</b>			
โครงการที่ขอใช้งบประมาณจากกรมการคลัง จำนวน 10 รายการ												
1. โครงการทางคู่สายสทบุรี - ปากน้ำโพ	7,860.0000	-	75.0000	1,758.0000	2,333.0000	2,333.0000	1,361.0000	-	-	118	48	2558
2. โครงการทางคู่สายมาบตาพุด - ดอนจระ	11,640.0000	-	135.0000	2,597.0000	3,449.0000	3,449.0000	2,010.0000	-	-	132	48	2558
3. โครงการทางคู่สายดอนจระ - ขอนแก่น	13,010.0000	-	-	1,740.0000	3,864.0000	3,864.0000	3,542.0000	-	-	185	48	2558
4. โครงการทางคู่สายนครปฐม - หนองปลาจุก - หัวหิน	16,600.0000	-	90.0000	3,722.0000	4,950.0000	4,950.0000	2,888.0000	-	-	165	48	2558
5. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	17,000.0000	-	-	2,239.0000	5,061.0000	5,061.0000	4,639.0000	-	-	167	48	2558
6. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน	5,562.5000	-	590.6500	3.0000	3,872.2500	2,096.6000	-	-	-			2557
7. โครงการ Refurbish รถจักร 56 คัน	3,360.0000	-	13.8250	1,290.5050	1,827.1900	228.4800	-	-	-			2557
8. โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการ เชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน	4,981.0500	-	448.2950	3.0000	4,081.4600	448.2950	-	-	-			2557
9. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้าถ่วง ICD แห่งที่ 2	5,066.0000	-	2,000.0000	2,000.0000	2,066.0000	-	-	-	-			2556
10. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	2,200.0000	-	370.0000	945.0000	885.0000	-	-	-	-			2556
<b>รวม</b>	<b>89,279.5500</b>	<b>-</b>	<b>3,722.7700</b>	<b>16,297.5050</b>	<b>32,388.9000</b>	<b>22,430.3750</b>	<b>14,440.0000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>			
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>176,808.2757</b>	<b>5.0000</b>	<b>15,054.1557</b>	<b>51,103.0860</b>	<b>57,263.2156</b>	<b>38,662.5301</b>	<b>14,720.2883</b>	<b>-</b>	<b>-</b>			



ที่ กต ๐๗๐๓/๑๕๗๔

~~กระทรวงการต่างประเทศ~~  
ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๕๐๐

๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๓

เรื่อง สรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum เกี่ยวกับการจัดอันดับของไทยในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๒๐-๒๐๑๑

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๔/๓๙๑๗ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานสรุปผลการหารือร่วมกับ World Economic Forum

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แจ้งว่าจะส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมการหารือในรูปแบบ video conference เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ของ World Economic Forum (WEF) เกี่ยวกับการจัดทำ Global Competitiveness Report ๒๐๑๐-๒๐๑๑ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศได้จัดการหารือแบบ video conference ร่วมกับ WEF เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๓ ระหว่างเวลา ๑๔.๐๐ – ๑๖.๓๐ น. โดยมีผู้แทนจาก สศช. และสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Trade Management Association : TMA) เข้าร่วม สรุปผลการหารือพร้อมข้อพิจารณา ดังนี้

๑. วัตถุประสงค์ของการหารือ เพื่อหารือเกี่ยวกับวิธีการประเมินจัดลำดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ WEF รวมทั้งตรวจสอบความถูกต้องในเรื่องข้อมูลสำหรับการจัดอันดับประเทศไทย

๒. ในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐-๒๐๑๑ WEF ได้ปรับลดการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย เป็นอันดับที่ ๓๘ จากลำดับ ๓๖ ในรายงานปี ๒๐๐๙-๒๐๑๐ โดยการจัดอันดับของไทยในบางตัวชี้วัดปรับลดลงเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม WEF ระบุว่า ในภาพรวม อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่เปลี่ยนแปลง การลดอันดับลงเกิดจากจำนวนประเทศที่เพิ่มมากขึ้นจาก ๑๓๓ เป็น ๑๓๙ ประเทศ ทั้งนี้ ในเกณฑ์ชี้วัดที่จัดให้ไทยอยู่ในอันดับสูงกว่า ๓๘ นับเป็นความได้เปรียบด้านการแข่งขัน (competitive advantage) ที่ไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ในการสร้างความตระหนักรู้ต่อประชาคมธุรกิจรวมทั้งพัฒนาต่อยอดเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยต่อไป อาทิ ไทยอยู่ที่อันดับที่ ๒๔ และ ๒๓ ในเสาหลักด้านความมีประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน (7<sup>th</sup> Pillar: Labor market efficiency) และเสาหลักด้านขนาดของตลาด (10<sup>th</sup> Pillar: Market size) และไทยอยู่ที่อันดับที่ ๘ ในเกณฑ์ชี้วัดด้านอัตราเงินเฟ้อ (Indicator 3.03: Inflation) และอันดับที่ ๑๒ ในเกณฑ์ชี้วัดด้านความเข้มแข็งของการคุ้มครองผู้ลงทุน (Indicator 1.21: Strength of investor protection เป็นต้น

### ๓. หลักเกณฑ์การวิเคราะห์และข้อมูลเชิงประจักษ์

๓.๑ WEF ได้พัฒนาหลักเกณฑ์การวิเคราะห์ร่วมกับศาสตราจารย์ ดร. Xavier Sala-i-Martin นักเศรษฐศาสตร์จากมหาวิทยาลัยโคลัมเบีย โดยให้ความสำคัญกับข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญมากกว่าข้อมูลเชิงประจักษ์ในรูปสถิติ (อัตราส่วน ๗๐ : ๓๐)

๓.๒ WEF ใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ส่วนมากจากองค์การระหว่างประเทศโดยไม่ได้ตรวจสอบความถูกต้องกับข้อมูลแหล่งอื่นๆ ทั้งนี้ จากการหารือพบว่า ระบบการประเมินข้อมูลสถิติของ WEF และข้อมูลสถิติในด้านเศรษฐกิจมหภาคและสาธารณสุข และการศึกษาของไทยยังมีข้อบกพร่องไม่ตรงกับข้อเท็จจริง อีกทั้งมีความไม่สอดคล้องกัน (inconsistency) ในแต่ละปี ซึ่งส่งผลกระทบต่อการจัดลำดับของไทย ดังนี้

๓.๒.๑ ในเกณฑ์ชี้วัดด้านหนี้สาธารณะ (Indicator 3.05: Government debt) WEF ได้ปรับลดอันดับไทยเป็น ๘๖ (ลดลง ๒๐ อันดับ) โดยระบุที่มาของข้อมูลสถิติจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพบว่า ตัวเลขสถิติสัดส่วนหนี้สาธารณะของไทยสำหรับปี ๒๕๕๒ ที่ WEF ใช้ในการประเมินการจัดอันดับ คือ ร้อยละ ๔๙ ของ GDP ที่ไม่สอดคล้องกับสถิติของ IMF ที่ระบุสัดส่วนหนี้สาธารณะของไทยในปี ๒๕๕๒ อยู่ที่ร้อยละ ๔๕.๒๓๔ ของ GDP ทั้งนี้ ในการหารือ WEF แจ้งว่า ตัวเลขร้อยละ ๔๙ ของไทยอาจเป็นข้อมูลจากธนาคารพัฒนาเอเชียไม่ใช่ของ IMF ตามที่ระบุไว้ และจะตรวจสอบที่มาของข้อมูลดังกล่าวอีกครั้ง

๓.๒.๒ ในเกณฑ์ชี้วัดด้านการเข้าศึกษาระดับประถม (Indicator 4.10: Primary education enrollment rate) WEF ได้ปรับให้ไทยเป็นอันดับที่ ๑๐๐ (ลดลง ๔๗ อันดับ) โดยระบุที่มาของข้อมูลจากองค์การการศึกษา วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) และธนาคารโลกสำหรับปี ๒๕๕๑ อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบข้อมูลของธนาคารโลกพบว่า อัตราการเข้าศึกษาระดับประถมของไทยในปี ๒๕๕๑ คือ ร้อยละ ๘๙.๐๗๐๗ (อันดับที่ ๗๕ จาก ๑๑๖) ซึ่งเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๘๗.๑๗๓๗ (อันดับที่ ๙๕ จาก ๑๓๓) ในปี ๒๕๕๐ ซึ่งหากข้อมูลธนาคารโลกดีขึ้น อันดับของ WEF ก็น่าจะขยับขึ้น ซึ่งสุดท้าย WEF เปลี่ยนเป็นชี้แจงว่า การจัดทำรายงานปีก่อนหน้านี้ ได้ใช้ข้อมูลของ UNESCO ที่ระบุว่าอัตราเข้าศึกษาระดับประถมของไทยในปี ๒๕๕๐ คือร้อยละ ๙๕ แต่สำหรับการจัดทำรายงานของปีนี้ WEF ใช้ข้อมูลของธนาคารโลกที่ระบุอัตราการเข้าศึกษาระดับประถมของไทยในปี ๒๕๕๑ คือ ร้อยละ ๘๙.๐๗๐๗ ดังกล่าว ซึ่งการเปรียบเทียบข้อมูลจากฐานข้อมูลที่มีวิธีการเก็บแตกต่างกันก็อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ความถูกต้องและน่าเชื่อถือลดทอนลง

๓.๒.๓ ในเกณฑ์ชี้วัดด้านการเสียชีวิตของทารก (Indicator 4.07: Infant mortality) WEF ได้ปรับให้ไทยอยู่ที่อันดับ ๖๐ (ลดลง ๒๔ อันดับ) โดยระบุที่มาของข้อมูลจากธนาคารโลกปี ๒๕๕๑ อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบข้อมูลของธนาคารโลกดังกล่าวพบข้อขัดแย้งว่า อัตราการเสียชีวิตของทารกของประเทศไทยในปี ๒๕๕๑ คือ ๑๒.๕ (อันดับที่ ๖๗ จาก ๑๙๑ ประเทศ) ลดลงเมื่อเทียบกับ ๑๓ (อันดับที่ ๖๘ จาก ๑๙๑) ในปี ๒๕๕๐ ซึ่ง WEF ระบุว่า ในการจัดทำรายงานปี ๒๐๑๐-๒๐๑๑ ได้ใช้ข้อมูลสถิติจากองค์การอนามัยโลกแทนข้อมูลของธนาคารโลกที่ใช้ในปีก่อนหน้า ซึ่งก็เป็นการเปลี่ยนฐานข้อมูลในการวิเคราะห์เช่นเดียวกับข้อ ๓.๒.๒ ทำให้ความถูกต้องและน่าเชื่อถือลดทอนลงเช่นกัน



๓.๓ โดยที่ข้อมูลสถิติของ WEF หลายตัวมีความผิดพลาด WEF จึงเสนอให้ฝ่ายไทย พิจารณาส่งข้อมูลสถิติต่างๆ ให้ WEF ในช่วงเดือนพฤษภาคม – มิถุนายน ของทุกปี เพื่อเปรียบเทียบกับข้อมูล ของ WEF ก่อนที่ WEF จะเสร็จสิ้นกระบวนการทำรายงานจัดลำดับขีดความสามารถในการแข่งขัน นอกจากนี้ ไทยควรพิจารณาส่งข้อมูลที่ทันสมัยล่าสุดให้กับองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

#### ๔. การประเมินข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ

๔.๑ แบบสอบถามความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญของ WEF หลายข้อมีความยากลำบากที่จะประเมินโดยการสำรวจความคิดเห็น อาทิ ในเกณฑ์ชี้วัดด้านภาระของกระบวนการด้านศุลกากร (Indicator 6.13: Burden of customs procedure และเกณฑ์ชี้วัดด้านค่าใช้จ่ายของนโยบายเกษตร (Indicator 6.08: Agricultural policy costs) ซึ่งการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการประเมินผลเกณฑ์ชี้วัดดังกล่าวอาจมีความเที่ยงตรงและชัดเจนกว่า

๔.๒ การประเมินความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญที่ดีควรสะท้อนความเห็นของภาคธุรกิจในประเทศนั้นๆ ได้ อย่างไรก็ดี ในส่วนของไทย จำนวนผู้ตอบการสำรวจความเห็นมีจำนวนน้อย และน่าจะ ไม่อยู่ในระดับที่จะเป็นตัวแทนความคิดเห็นภาคธุรกิจได้ (representative) และอาจส่งผลกระทบต่อ การประเมิน จัดอันดับของไทย โดยไทยมีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ๘๒ และ ๘๖ ราย ในปี ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๒ ตามลำดับ แต่ลดลงเหลือเพียง ๕๙ ราย ในปี ๒๕๕๓ (คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๐๐๐๘๗ ของประชากรไทย) ในขณะที่บรูไน เวียดนามและมาเลเซียมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ๑๑๑ ๑๐๔ และ ๑๑๐ ราย ตามลำดับ

๔.๓ WEF แจ้งว่า ได้ขอให้ผู้ประสานงานของ WEF ในแต่ละประเทศผลักดันจำนวน ผู้ตอบแบบสอบถามมาโดยตลอด โดยเน้นบริษัทขนาดใหญ่ รวมทั้งบริษัทข้ามชาติ และอาจมีวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมในจำนวนน้อย ระหว่างการหารือ ฝ่ายไทยได้เสนอให้ WEF พิจารณาถึงการเพิ่มผู้ประสานงานใน ประเทศไทย โดยอาจพิจารณาหน่วยงานที่มีความเชื่อมโยงกับภาคเอกชน อาทิ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย แต่ WEF แจ้งว่าการเพิ่มผู้ประสานงานจะทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น

#### ๕. ข้อสังเกตและข้อพิจารณา

๕.๑ แม้ว่า WEF จะจัดลำดับไทยลดลงในรายงานฉบับล่าสุด แต่ไทยยังคงอยู่ในลำดับ ที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ดี ทั้งนี้ ไทยควรพิจารณาใช้ประโยชน์จากการจัดลำดับดังกล่าวผลักดันการ ปฏิรูปโครงสร้างและการบริหารจัดการในระบบต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๕.๒ ผู้ประสานงานในประเทศมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อกระบวนการจัดลำดับขีด ความสามารถในการแข่งขันของ WEF ในส่วนการตอบแบบสำรวจความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ ทั้งในแง่ของปริมาณ และคุณภาพของการตอบแบบสำรวจ ดังนั้น ผู้ประสานงานควรจะสามารถเข้าถึงเครือข่ายของภาคธุรกิจที่สำคัญ ของประเทศได้ ทั้งนี้ ผู้ประสานงานของ WEF ในหลายประเทศเป็นหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กระทรวงเศรษฐกิจ ของเม็กซิโก Malaysia Productivity Corporation (IMPC) ของมาเลเซีย Economic Development Board ของสิงคโปร์ และ Central Institute for Economic Management ของเวียดนาม และในบางประเทศเป็น สภาหอการค้า อาทิ Confederation of Industry, SME & Business ของอินเดีย เป็นต้น

๕.๓ ข้อมูลการจัดลำดับขีดความสามารถในการแข่งขันเป็นข้อมูลอ้างอิงสำคัญที่ ประชาคมธุรกิจระหว่างประเทศใช้ประกอบการตัดสินใจทางธุรกิจ ดังนั้น การผลักดันให้ WEF มีข้อมูลเชิง

ประจักษ์ที่ถูกต้องและข้อมูลการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญที่สามารถเป็นผู้แทนความคิดเห็นของประเทศไทยได้ (representative) จึงมีความสำคัญ ในการนี้ ภาครัฐและเอกชนไทยสามารถสนับสนุนกระบวนการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ WEF ได้ดังนี้

๕.๓.๑ จัดส่งข้อมูลเชิงประจักษ์สำหรับเกณฑ์ชี้วัดต่างๆ ให้ WEF ในช่วงเดือน พฤษภาคม-มิถุนายนของทุกปี เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบอ้างอิงกับข้อมูลของ WEF

๕.๓.๒ จัดส่งข้อมูลที่ทันสมัยล่าสุดให้กับองค์การระหว่างประเทศที่ดูแลข้อมูลตัวเลขบางตัวที่สำคัญ เช่น ธนาคารโลก กองทุนการเงินระหว่างประเทศ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ องค์การอนามัยโลก เป็นต้น

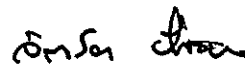
๕.๓.๓ หากหรือร่วมกับผู้ประสานงานของ WEF ในไทย ได้แก่ ดร.พงษ์ศักดิ์ ชุณตระกูล จากสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และดร. สมชัย จิตต์สุชน จากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ถึงแนวทางการขยายเครือข่ายการสนับสนุนของภาคเอกชนไทย รวมทั้ง อาจเสนอให้ผู้แทนจากหอการค้าต่างประเทศ เช่น หอการค้าอเมริกัน หอการค้าระหว่างประเทศ ฯลฯ เข้ามาร่วมตอบแบบสอบถามด้วย เพราะน่าจะเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ตรง

๕.๓.๔ พิจารณาความเป็นไปได้ในการเสนอให้ WEF พิจารณาเพิ่มผู้ประสานงานในประเทศไทยที่เป็นผู้แทนจากภาคเอกชน อาทิ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของภาคเอกชนกับ WEF รวมทั้งเพิ่มการใช้ประโยชน์จากการจัดทำลำดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ WEF

๕.๓.๕ กระทรวงการต่างประเทศขอความอนุเคราะห์ให้นักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติโปรดพิจารณาเสนอผลการหารือร่วมกับ WEF และข้อพิจารณาในข้อ ๕ เข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในโอกาสแรกด้วย จักขอบคุณมาก

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและกรุณาแจ้งผลการพิจารณาให้กระทรวงการต่างประเทศ ทราบด้วย จักขอบคุณมาก

ขอแสดงความนับถือ



(นางจิตริยา ปิ่นทอง)

รองปลัดกระทรวงฯ ปฏิบัติราชการแทน  
ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

กองนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๔๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๔๑๔๒

โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๒๔๗

รายงานสรุปผลการประชุม VDO Conference  
เรื่อง Global Competitiveness Report 2010-2011 ในกรณีของประเทศไทย  
ร่วมกับ World Economic Forum (WEF)  
วันศุกร์ที่ 29 ตุลาคม 2553 เวลา 14.00-16.30 น.  
ณ ห้องประชุม ICT กระทรวงการต่างประเทศ

---

**ผู้เข้าร่วมประชุม**

World Economic Forum

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| 1. Mr. Thierry Geiger     | Economist, Associate Director<br>Centre for Global Competitiveness and Performance<br>World Economic Forum |
| 2. Ms. Margareta Drzeniek | Senior Economist<br>Centre for Global Competitiveness and Performance<br>World Economic Forum              |

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 3. นางจุฬามณีชาติสุวรรณ     | ผู้อำนวยการกองนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ |
| 4. นายรองวุฒิ วีรบุตร       | นักการทูตชำนาญการ                         |
| 5. นางสาวปิลัญญา นิยมไทย    | นักการทูตชำนาญการ                         |
| 6. นางสาวสิริกัญญา น้อยอรุณ | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์และประสานโครงการฯ     |

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- |                               |                                       |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| 7. นางสาวมารยาท สมุทรสาคร     | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |
| 8. นางสาวจิตราภรณ์ เมฆกระจ่าง | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ      |

สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย

- |                              |                   |
|------------------------------|-------------------|
| 9. นายธีรนนท์ ศรีหงส์        | กรรมการอำนวยการ   |
| 10. นางสาววรรณวิภา รัชฎาวงศ์ | กรรมการบริหาร     |
| 11. นางพรกนก วิภูษณวรรณ      | Knowledge Advisor |

**สรุปประเด็นสำคัญจากการหารือ**

ในรายงาน Global Competitiveness Report ๒๐๑๐-๒๐๑๑ WEF ได้ปรับลดการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย เป็นอันดับที่ 38 จาก 36 ในปีก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยไม่เปลี่ยนแปลง การลดอันดับลงเกิดจากจำนวนประเทศที่เพิ่มมากขึ้นจาก 133 เป็น 139 ประเทศ ทั้งนี้ ในเกณฑ์ชี้วัดที่จัดให้ไทยอยู่ในอันดับสูงกว่า 38 นับเป็นความได้เปรียบ

ด้านการแข่งขัน (competitive advantage) ที่ไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ในการสร้างความตระหนักคู่ต่อประชาคมธุรกิจรวมทั้งพัฒนาต่อยอดเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยต่อไป อาทิ

ไทยอยู่ที่อันดับที่ 24 และ 23 ในเสาหลักด้านความมีประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน (7<sup>th</sup> Pillar: Labor market efficiency) และเสาหลักด้านขนาดของตลาด (10<sup>th</sup> Pillar: Market size)

ไทยอยู่ที่อันดับที่ 8 ในเกณฑ์ชี้วัดด้านอัตราเงินเฟ้อ (Indicator 3.03: Inflation) และ

ไทยอยู่ที่อันดับที่ 12 ในเกณฑ์ชี้วัดด้านความเข้มแข็งของการคุ้มครองผู้ลงทุน (Indicator 1.21: Strength of investor protection เป็นต้น

## 1. Research Methodology

### 1) Hard Data

- 1.1) **ถาม :** WEF มีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลหรือไม่ อย่างไร และสำหรับแต่ละเกณฑ์ชี้วัด WEF ได้ใช้แหล่งที่มาของข้อมูลเดียวกันสำหรับแต่ละประเทศหรือไม่  
**ตอบ :** WEF ไม่มีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล และมีความพยายามที่จะใช้แหล่งข้อมูลเดียวกันสำหรับแต่ละประเทศในแต่ละเกณฑ์ชี้วัด WEF ทั้งนี้ ไทยประสานควรส่งข้อมูลสถิติที่ทันสมัยไปยังสถาบัน/องค์กรระหว่างประเทศ เพื่อให้ข้อมูลที่มีสถานะการปรับปรุงล่าสุดแก่องค์กรต่างๆ เช่น UNESCO ITU FAO WHO เป็นต้น
- 1.2) **ถาม :** WEF มี Screening method หรือหลักเกณฑ์ในการเลือกเกณฑ์ชี้วัดอย่างไร เนื่องจากในแต่ละปี พบว่า WEF ใช้เกณฑ์ชี้วัดที่แตกต่างกัน  
**ตอบ :** WEF พยายามที่จะไม่เปลี่ยนแปลงเกณฑ์ชี้วัดมากนักในแต่ละปี แต่บางครั้งอาจมีการจัดหมวดหมู่เกณฑ์ชี้วัดบ้าง
- 1.3) **ถาม :** มีความเป็นไปได้ที่ฝ่ายไทยจะร่วมมือกับ WEF ในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ในช่วงเวลาใด อย่างไร  
**ตอบ :** WEF เสนอให้รัฐบาลไทยส่งข้อมูลให้ WEF พร้อมแหล่งที่มาของข้อมูลในช่วงเดือนพฤษภาคม-มิถุนายนของทุกปี ก่อนที่ WEF จะ finalize รายงาน Global Competitiveness ในแต่ละปี

### 2) Executive Opinion Survey

- 2.1) **ถาม :** WEF มีวิธีการหรือหลักเกณฑ์อย่างไรในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อสอบถามความคิดเห็น  
**ตอบ :** WEF จะร่วมมือกับ Partner Institutes ในแต่ละประเทศ โดยมีการจัดทำ Guideline และแต่ละประเทศจะมีวิธีการเฉพาะที่เหมาะสม ซึ่งแตกต่างกันสำหรับประเทศนั้นๆ ทั้งนี้ รัฐบาลไทยอาจหารือในเรื่อง Research Methodology ร่วมกับ Partner Institutes ในไทย

2.2) **ถาม :** จากการเปรียบเทียบรายงานการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันระหว่างของ WEF กับ IMD ตามผลรายงานการศึกษาของสศช. พบว่า Definition, Methodology และ Criteria of scoring and ranking of competitiveness index ของทั้ง WEF และ IMD มีความใกล้เคียงกันมาก แต่เหตุใดผลคะแนนที่ได้จึงต่างกัน และตามที่ WEF ให้น้ำหนักกับข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็น (Executive Opinion Survey) มาก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ซึ่งมากกว่า IMD ในขณะที่โดยปกติความคิดเห็นจากการสำรวจมีความอ่อนไหวมาก ทาง WEF มี Certain measurement/criteria ที่จะควบคุมหรือคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อสอบถามความคิดเห็น นอกจากนี้ โดยที่ WEF ให้ความสำคัญกับ Executive Opinion Survey แต่จำนวนผู้แสดงความคิดเห็นที่ WEF ได้สอบถามความคิดเห็น ซึ่งมีจำนวนเพียง 82 คน ในปี 2552 เป็นจำนวนที่น้อยไปหรือไม่ และกลุ่มผู้แสดงความคิดเห็นมาจากหน่วยงานประเภทใด

**ตอบ :** WEF มีความพยายามที่จะเพิ่มจำนวนผู้แสดงความคิดเห็น และอยากให้ไทยมีจำนวนผู้เชี่ยวชาญแบบสำรวจมากขึ้น ทั้งนี้ บรูไน เวียดนามและมาเลเซียมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 111 104 และ 110 ราย ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี จากประสบการณ์พบว่า ความเห็นว่าการเพิ่มจำนวนผู้แสดงความคิดเห็นอาจไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงค่ามากนัก สำหรับกลุ่มผู้แสดงความคิดเห็นส่วนใหญ่มาจากบริษัทขนาดใหญ่ และจาก SMEs บ้างเล็กน้อย

2.3) **ถาม :** WEF มีแนวคิดในการเพิ่มจำนวน Partner Institutes เพื่อเข้าถึงข้อมูลที่เป็นตัวแทนของความคิดเห็นส่วนใหญ่หรือไม่

**ตอบ :** การเพิ่มจำนวน Partner Institutes ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ในขณะที่งบประมาณมีอย่างจำกัด

2.4) **ถาม :** แบบสอบถามความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญของ WEF หลายข้อมีความยากลำบากที่จะประเมินโดยการสำรวจความคิดเห็น อาทิ ในเกณฑ์ชี้วัดด้านภาระของกระบวนการด้านศุลกากร (Indicator 6.13: Burden of customs procedure และเกณฑ์ชี้วัดด้านค่าใช้จ่ายของนโยบายเกษตร (Indicator 6.08: Agricultural policy costs) ซึ่งการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการประเมินผลเกณฑ์ชี้วัดดังกล่าวอาจมีความเที่ยงตรงและชัดเจนกว่า

**ตอบ :** แม้การใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์จะให้ความเที่ยงตรง แต่การใช้แบบสำรวจความคิดเห็นในประเด็นดังกล่าวต้องการสะท้อนมุมมองของผู้เชี่ยวชาญในหลายแง่มุม อาทิ ความเหมาะสมในการใช้งบประมาณรัฐในด้านการเกษตร หรือ ประสิทธิภาพในการติดต่อประสานที่เกี่ยวกับพิธีการด้านศุลกากร

## 2. การตรวจสอบความถูกต้องของการประเมินจัดลำดับการแข่งขันของไทย

- 1) Government budget balance (Index 3.01) อันดับลดลงจากอันดับที่ 34 ในรายงานปี 2009-2010 เป็น 79 ในรายงานปี 2010-2011 (ลดลง 45 อันดับ)

หมายเหตุ : รายงานปัจจุบันใช้ข้อมูล Government budget balance ปี 2009

- 1.1) ถาม : รัฐบาลไทยได้ดำเนินนโยบายการคลังแบบขาดดุลในปี 2552 แต่หลายๆประเทศต่างดำเนินนโยบายการคลังแบบขาดดุลเพื่อที่จะกระตุ้นเศรษฐกิจ เหตุใดอันดับของประเทศไทยจึงเลื่อนลงมามากถึง 45 อันดับ

ตอบ : ในปี 2552 มีหลายประเทศที่ขาดดุลลงลงและมีลำดับดีขึ้นมาก เช่น อียิปต์ โมร็อกโก และมีหลายประเทศที่ขาดดุลเพิ่มขึ้น แต่ก็ขาดดุลเพิ่มขึ้นในระดับที่น้อยกว่าประเทศไทย จึงเป็นเหตุให้อันดับของประเทศไทยลดลงดังกล่าว

- 2) Government debt (Index 3.05)

อันดับลดลงจากอันดับที่ 66 ในรายงานปี 2009-2010 เป็น 86 ในรายงานปี 2010-2011 (ลดลง 20 อันดับ)

หมายเหตุ : รายงานปัจจุบันใช้ข้อมูล Government debt ปี 2009

- 2.1) ถาม : ข้อมูลจาก IMF ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลของรายงาน WEF ใน Index ดังกล่าว ปรากฏค่า Government debt ของประเทศไทยในปี 2009 คือ 45.234% ของ GDP แต่ในรายงาน WEF ปรากฏค่า Government debt ของประเทศไทย คือ 49.0% ของ GDP เพราะเหตุใดค่าดังกล่าวจึงไม่สอดคล้องกัน

ตอบ : ค่า 49.0% ของ GDP ตามรายงาน WEF นั้น มีที่มาจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมว่าอันดับดังกล่าวของประเทศไทยอยู่ในสถานะที่ค่อนข้างดี เมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้ว หลายๆ ประเทศ โดยเฉพาะยุโรปและสหรัฐซึ่งมีสถานะที่แย่กว่า

- 2.2) ถาม : ในการเปรียบเทียบข้อมูลเพื่อจัดอันดับ ทาง WEF ได้ใช้ข้อมูลจากแหล่งที่มาเดียวกันหรือไม่สำหรับทุกประเทศหรือไม่

ตอบ : WEF มีความพยายามในการใช้ข้อมูลจากแหล่งที่มาเดียวกัน

- 3) Infant mortality (Index 4.07)

อันดับลดลงจากอันดับที่ 36 ในรายงานปี 2009-2010 เป็น 60 ในรายงานปี 2010-2011 (ลดลง 24 อันดับ)

หมายเหตุ : รายงานปัจจุบันใช้ข้อมูล Infant mortality ปี 2008

3.1) **ถาม :** ข้อมูลจากธนาคารโลก (World Bank) ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลของรายงาน WEF ใน Index ดังกล่าว ปากฎค่า Infant mortality ของประเทศไทยในปี 2008 คือ 12.5 (อันดับที่ 67 จาก 191) เมื่อเทียบกับปี 2007 คือ 13 (อันดับที่ 68 จาก 191) จะเห็นได้ว่า Infant mortality และอันดับในเรื่องดังกล่าวของประเทศไทยดีขึ้น เหตุใดตามรายงาน WEF อันดับของประเทศไทย จึงลดลงมากถึง 24 อันดับ

**ตอบ :** ในรายงานปี 2009-2010 ทาง WEF ใช้ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (WHO) แต่ในรายงานปี 2010-2011 ทาง WEF ใช้ข้อมูลจากธนาคารโลก

3.2) **ถาม :** เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของแหล่งที่มาของข้อมูลเช่นดังข้อมูลข้างต้น ทาง WEF ได้แจ้งให้ ผู้อ่านรายงานได้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอย่างทั่วถึงหรือไม่ และเป็นการเปลี่ยนแปลงสำหรับทุกประเทศหรือไม่

**ตอบ :** WEF ได้ระบุเรื่องการเปลี่ยนแปลงของแหล่งที่มาของข้อมูลไว้ใน Technical Note และได้เปลี่ยนแปลงแหล่งที่มาของข้อมูลสำหรับทุกประเทศ

#### 4) Primary education enrollment rate (Index 4.10)

อันดับลดลงจากอันดับที่ 53 ในรายงานปี 2009-2010 เป็น 100 ในรายงานปี 2010-2011 (ลดลง 47 อันดับ)

หมายเหตุ : รายงานปัจจุบันใช้ข้อมูล Primary education enrollment rate ปี 2008

4.1) **ถาม :** ข้อมูลจากธนาคารโลก ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลของรายงาน WEF ใน Index ดังกล่าว ปากฎค่า Primary education enrollment rate ของประเทศไทยในปี 2008 คือ 89.0707 (อันดับที่ 75 จาก 116) เมื่อเทียบกับปี 2007 คือ 87.1737 (อันดับที่ 95 จาก 133) จะเห็นได้ว่า Primary education enrollment rate ของประเทศไทยดีขึ้น เหตุใดตามรายงาน WEF อันดับของประเทศไทย จึงลดลงมากถึง 47 อันดับ

**ตอบ :** ตามรายงานปี 2009-2010 ของ WEF ค่า Primary education enrollment rate ของประเทศไทย ซึ่งมีแหล่งที่มาจาก UNESCO คือ 95% แต่ในรายงานปี 2010-2011 ค่า Primary education enrollment rate ของประเทศไทย คือ 89.1% ในขณะที่ค่าของประเทศที่อยู่ใันดับที่ 20 (อิตาลี) คือ 98.6% จึงเป็นที่มาของอันดับดังกล่าว

#### 5) Time required to start a business (Index 6.07)

อันดับลดลงจากอันดับที่ 89 ในรายงานปี 2009-2010 เป็น 98 ในรายงานปี 2010-2011 (ลดลง 9 อันดับ)

หมายเหตุ : รายงานปัจจุบันใช้ข้อมูล Time required to start a business ปี 2009

5.1) **ถาม :** ข้อมูล Doing business 2010 ของธนาคารโลกซึ่งเป็นแหล่งที่มาของข้อมูลของรายงาน WEF ใน Index ดังกล่าว ปรากฏอันดับ 'Start a Business of Thailand' ของประเทศไทย ในปี 2009 เป็นอันดับที่ 55 จาก 183 เหตุใดตามรายงาน WEF อันดับของ Time required to start a business ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ 'Start a Business of Thailand' ของประเทศไทย จึงลดลง และอยู่ในอันดับที่ 98

**ตอบ :** ตามรายงานปี 2010-2011 ของ WEF พบว่า Time required to start a business ของประเทศไทยดีขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา คือ Time required to start a business ลดลง 1 วัน แต่ในขณะที่ Time required to start a business ของประเทศอื่นๆ ลดลงเป็นจำนวนวันมากกว่า จึงเป็นที่มาของอันดับที่ลดลง 9 อันดับดังกล่าว

---

กองนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ  
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ  
2 พฤศจิกายน 2553