

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๒

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗ มกราคม ๒๕๕๓

เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗

เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง, กรม

อ้างอิง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๒๐๐ ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๙๕๓ ลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๒

ตามที่ได้ยืนยัน/แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒) เกี่ยวกับเรื่อง
ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ มาเพื่อทราบ ซึ่งผลการประชุมดังกล่าว
มีกรอบวงเงินลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗
จำนวน ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท รวมอยู่ด้วยความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอเรื่อง
แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗
มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ลงมติว่า

๑. รับทราบความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ

๒. ยืนยันแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำ
แผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟและข้อมูลเพิ่มเติม แล้วให้ดำเนินการตามที่
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ

๓. อนุมัติในหลักการให้เพิ่มกรอบวงเงินลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ จากเดิม “๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท” ตามมติ
คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ (เรื่องผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ
ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๒) เป็น “๑๕๓,๐๕๓ ล้านบาท”

จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๕๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๓๒-๓๓๓

โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๙๐๖๕

www.cabinet.thaigov.go.th. [อุตมพร/K18-01-53]

หมายเหตุ รัฐ-คค. : จึงเรียนยืนยันมาและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



ด้านที่สุด

บันทึกข้อความ

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

ที่ นร 1115/ 5443 วันที่ 2๕ ธันวาคม 2552

เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ตามที่ กระทรวงคมนาคม ได้เสนอแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป นั้น

สำนักงานฯ ได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาในการประชุมคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2552 โดยสรุปความเป็นมาสาระสำคัญ ความเห็นและข้อเสนอเพื่อพิจารณา ดังนี้

1. ความเป็นมา

1.1 17 พฤศจิกายน 2552 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16 /2552 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 เรื่องการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีมติเห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งสามารถยกระดับคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน ช่วงปี 2553 – 2557 ที่ชัดเจน โดยมีกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้น 100,000 ล้านบาท และให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดส่งรายละเอียดแผนการลงทุนดังกล่าวให้ สศช. ภายใน 7 วัน และให้ สศช. พิจารณาภายใน 45 วัน และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป

1.2 20 พฤศจิกายน 2552 กระทรวงคมนาคม ได้ส่งเรื่องแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรี ครั้งที่ 16/2552 ให้ สศช. พิจารณาก่อนเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป

1.3 3 ธันวาคม 2552 สศช. ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมในประเด็นต่างๆ ที่สำคัญ โดยเฉพาะการกำหนดเป้าหมายและดัชนีชี้วัดที่สามารถสะท้อนถึงผลลัพธ์จาก

การดำเนินการตามแผนการลงทุนที่เสนอ รวมทั้งความชัดเจนของแผนดำเนินงานปรับปรุงทาง การจัดการกริดอัจฉริยะไฟฟ้า การปรับปรุงระบบอัตโนมัติสัญญาณที่มีระยะเวลาและ เป้าหมายที่สอดคล้องรองรับกัน ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้ส่งข้อมูลเพิ่มเติมดังกล่าว ประกอบการพิจารณาให้ สศช. เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2552

2. สรุปสาระสำคัญของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟ แห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557

2.1 วัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจาก อุบัติเหตุขบวนรถไฟตกรางและอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ กับถนนเสมอระดับ และเพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างพื้นฐาน สามารถรองรับการ ชนส่งของขบวนรถที่มีน้ำหนักกดเพลลาเพิ่มขึ้นเป็น 20 ตัน/เพลลา ลดระยะเวลาการเดินทาง ของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางจากประมาณร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 6

2.2 เป้าหมาย ดำเนินการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด 100. ปอนด์/หลา การใช้หมอนรองราง ประเภทหมอนคอนกรีต มีสะพานที่สามารถรองรับน้ำหนัก 20 ตัน/เพลลาทั่วประเทศ โดยสามารถทำความเร็วเฉลี่ยสูงสุดได้ประมาณ 120 กม./ชม. มีระบบอัตโนมัติสัญญาณ ไฟสี มีประแจที่สัมพันธ์กับระบบอัตโนมัติสัญญาณไฟสี รวมถึงมีเครื่องกั้นจุดตัดทางรถไฟ กับถนนในทุกจุดตัด และทางต่างระดับ (สะพานข้ามหรือทางลอด) ระหว่างถนนกับทาง รถไฟในเส้นทางที่มีปริมาณรถยนต์สูงกว่า 100,000 คัน - ขบวนต่อวัน

2.3 ระยะเวลาดำเนินงาน 5 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 – 2557)

2.4 วงเงินลงทุนของโครงการ 153,053 ล้านบาท ประกอบด้วย ตารางที่ 1 ประมาณการวงเงินเบิกจ่ายของโครงการ.

หน่วย ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวม
	2553	2554	2555	2556	2557	
1. งานเปลี่ยนแปลงพัฒนาสภาพทาง การอัตโนมัติสัญญาณ และรางรถไฟ และสิ่งเกี่ยวข้อง	6,749	13,869	29,920	18,617	10,791	80,946
1.1 งานเปลี่ยนราง	6,731	13,825	13,793	10,309	6,766	51,424
1) โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 5 (308 กม.)	860	2,552	2,552	2,545	-	8,508
2) โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 6 (278 กม.)	687	2,030	2,030	2,032	-	6,779
3) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย (2,406 กม.)	5,185	5,890	5,073	3,534	3,989	23,671
4) โครงการปรับปรุงสะพาน (1,434 แห่ง)	-	3,053	4,138	2,199	2,777	12,167
1.2 งานอัตโนมัติสัญญาณ	808	4,996	5,261	4,561	3,434	19,059
1) โครงการไฟสี (224 แห่ง)	-	2,076	3,295	3,552	2,435	11,358
2) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	353	1,349	498	-	-	2,200
3) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (1,184 แห่ง)	450	1,571	1,438	999	999	5,456

รายการ	ปีงบประมาณ พ.ศ.					รวม
	2553	2554	2555	2556	2557	
1.5 รถจักรดีเซลและล้อเลื่อน	1,215	343	10,897	3,757	591	16,804
1) รถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 ตัน/เพลา จำนวน 13 คัน	195	3	1,752	195	-	2,145
2) รถโดยสารรูปแบบชุด 6 ขบวน	429	6	3,872	429	-	4,737
3) รถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน	591	3	2,581	2,797	591	6,562
4) Refurbish รถจักร 56 คัน	-	336	2,688	336	-	3,360
2. โครงการก่อสร้างทางคู่ Long Loop 767 กม.		6,611	26,500	23,500	12,499	66,110
2.1 ทางคู่สาย ลพบุรี - ปกน้ำโพ (118 กม.)	-	786	3,000	3,000	1,074	7,860
2.2 ทางคู่สายมาบกะเบา - นครราชสีมา (132 กม.)	-	1,164	4,000	4,000	2,476	11,640
2.3 ทางคู่สายนครราชสีมา - ขอนแก่น (185 กม.)	-	1,304	5,000	5,000	1,709	13,010
2.4 ทางคู่สายนครปฐม - หนองปลาตึก-หัวหิน (165 กม.)	-	1,660	5,500	5,500	3,940	16,600
2.5 ทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (167 กม.)	-	1,700	6,000	6,000	3,300	17,000
รวมทั้งสิ้น	8,749	25,480	53,417	42,117	23,290	153,053

ที่มา กระทรวงคมนาคม

3. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม ได้เสนอแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 ให้ สศช. พิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 153,053 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- 3.1 การปรับปรุงพัฒนา สภาพงานทาง ระบบอาณัติสัญญาณ การจัดการจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวม 86,943 ล้านบาท เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถ ในระยะเร่งด่วน ระหว่างปี พ.ศ. 2553 - 2557 ประกอบด้วย
 - 3.1.1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อฟื้นฟูสภาพทาง วงเงินลงทุน 70,139 ล้านบาท เพื่อมุ่งไปสู่ความปลอดภัย และประสิทธิภาพในการเดินรถ
 - 3.1.2 การจัดการจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุน 16,804 ล้านบาท เพื่อทดแทนรถจักรเดิมที่มีอายุการใช้งานสูงมากและสมควรจะตัดบัญชีการใช้งาน¹
- 3.2 โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะทาง 767 กม. วงเงินลงทุนรวม 66,110 ล้านบาท ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานตามผลการศึกษาค่าความเหมาะสมเบื้องต้น²

¹ ไม่รวมกรอบวงเงินจัดหา รถจักรใหม่จำนวน 14 คัน แบ่งเป็น โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 ตัน/เพลา จำนวน 7 คัน (มติ ครม. 11 พ.ย. 2551) และโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 15 ตัน/เพลา จำนวน 7 คัน (มติ ครม. 9 มีนาคม 2547)

² ไม่รวมโครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กม. ซึ่งอยู่ระหว่างการนำเสนอ ครม. พิจารณานุมัติดำเนินโครงการตามขั้นตอน

4. ข้อเท็จจริงเพิ่มเติม

- 4.1 วันที่ 3 มิถุนายน 2552 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างตามผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ โดยให้ รฟท. เป็นผู้ดำเนินการพัฒนา บริหารและดูแลรักษาระบบรางและอาณัติสัญญาณ โดยพนักงานทั้งหมดยังคงอยู่กับ รฟท. และยังคงมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่เป็นทรัพย์สินของ รฟท. และจัดตั้งบริษัทจำนวน 2 บริษัท ได้แก่ บริษัทเดินรถและบริษัทบริหารทรัพย์สิน เพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมทั้งการหารายได้เพิ่มเติมจากทรัพย์สินที่ รฟท. เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์
- 4.2 วันที่ 30 มิถุนายน 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบข้อตกลงร่วมระหว่างผู้แทนคณะรัฐมนตรีและสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยขอให้ชะลอการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 ออกไปก่อน
- 4.3 วันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลการประชุมของคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจที่ให้ความเห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ที่จะจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือและทำความเข้าใจกับ รฟท. และผู้เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวต่อไป

5. ความเห็นเบื้องต้นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณา แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 มีความเห็นเบื้องต้น ดังนี้

- 5.1 แผนการลงทุนฯ ที่เสนอ เป็นการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพการดำเนินงานและการให้บริการขนส่งทางรถไฟ มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่เน้นการพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรถไฟให้ได้มาตรฐาน เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (2550-2554) ในด้านการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางเพิ่มขึ้น และสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ
- 5.2 อย่างไรก็ตาม แผนการลงทุนฯ ที่เสนอ เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะในด้านกายภาพ ซึ่งยังไม่สามารถสร้างความมั่นใจและหลักประกันได้ว่า รฟท. จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการได้ตามวัตถุประสงค์ของแผนการลงทุน โดยคณะกรรมการฯ เห็นว่าเงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพการให้บริการในกิจการรถไฟได้อย่างแท้จริง จำเป็นต้องปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟของประเทศ

ทั้งระบบอย่างจริงจัง ซึ่งหากจะพิจารณาจากมติคณะรัฐมนตรีที่ผ่านมาหลายครั้งที่เกี่ยวข้องกับ การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของ รฟท. จะเห็นว่า ยังไม่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

5.3 คณะกรรมการฯ เห็นว่า การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟของประเทศ จะต้องมีความชัดเจนใน 2 ประการคือ

5.3.1 หลักการของการปรับโครงสร้างฯ รัฐบาลควรเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางราง เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟมีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน โดยอาจพิจารณาแยกบทบาทการให้บริการขนส่งทางรถไฟระหว่าง การให้บริการพื้นฐาน และบริการเชิงพาณิชย์ที่ชัดเจนเพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชน ซึ่งจะนำไปสู่ การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ และการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อแก้ไขปัญหาบุคลากร และพื้นฐานทางการเงินขององค์กร ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความเชื่อมั่นในบริการมากขึ้น โดยการดำเนินการต้องสร้างความเข้าใจกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

5.3.2 แนวทางการดำเนินการ ภายใต้หลักการข้างต้น คณะกรรมการฯ เห็นควรให้จัดตั้ง ส่วนราชการ เพื่อทำหน้าที่ก่อสร้าง บำรุงรักษา และกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนและรับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางรางทั้งหมดในลักษณะเดียวกับการบริหารจัดการขนส่งทางถนนซึ่งมีกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการ เป็นต้น และในส่วนของ การให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร อาจจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจหรือบริษัทลูก และ/หรือให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะทำให้เกิดความชัดเจนของการสนับสนุนงบประมาณลงทุนในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานทางรางได้อย่างเต็มที่ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในคราวประชุมครั้งที่ 16/2552 วันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 มีมติเห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ที่จะจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link

ดังนั้น คณะกรรมการฯ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟของประเทศตามความเห็นของ คณะกรรมการฯ หรือเห็นควรดำเนินการตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจข้างต้น เพื่อที่กระทรวงคมนาคมจะได้เร่งดำเนินการจัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟในรายละเอียดที่มีความชัดเจนทั้งในด้าน

ระยะเวลาและแผนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ ต่อไป

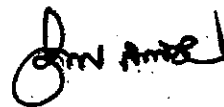
- 5.4 สำหรับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมนั้น เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาในขั้นสุดท้าย ดังนี้
- 5.4.1 การกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัด แผนการลงทุนฯ ที่เสนอควรต้องสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินงานและการให้บริการของ รฟท. ทั้งในด้านการเพิ่มความปลอดภัย ความตรงต่อเวลา ความเร็ว และลดต้นทุนการขนส่ง การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางและการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งของประเทศ โดยจะต้องกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดในเชิงปริมาณที่ชัดเจนทั้งในช่วงระหว่างกรดำเนินงานและหลังจากดำเนินการแล้วเสร็จ
- 5.4.2 แผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำเป็นต้องพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทาง โดยคำนึงถึงการประมาณปริมาณความต้องการเดินทาง ความจุของทางในโครงข่ายรถไฟทั่วประเทศ และการจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่และเส้นทาง รวมทั้งภาพรวมการพัฒนาการรถไฟทางเดี่ยว ทางคู่ และการพัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่าและสามารถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ควรรวมโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทาง ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ไว้ภายใต้แผนการลงทุนที่เสนอ เพื่อให้เห็นภาพรวมการลงทุนในช่วงระยะเวลาดังกล่าวที่ครบถ้วนสมบูรณ์
- 5.4.3 ขนาดการลงทุนตามแผนที่เสนอ โดยอาจพิจารณากำหนดแผนการดำเนินงานเป็นระยะ (Phasing) ซึ่งในระยะแรกควรพิจารณาให้สอดคล้องกับกรอบวงเงิน 100,000 ล้านบาท ตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552 พร้อมทั้งพิจารณาทางเลือกในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในโครงการและกิจกรรมที่มีศักยภาพที่อาจให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนได้ เช่น การพัฒนาระบบโทรคมนาคม การให้บริการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ระดับ Premium และการพัฒนาสถานียานกองเก็บตู้สินค้า (CY) เป็นต้น เพื่อลดภาระการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทยและภาครัฐต่อไป
- 5.4.4 ความครบถ้วนของแผนงาน/โครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารตามเป้าหมาย ได้แก่ การจัดหาผู้รถโดยสารเพื่อแก้ไขปัญหาความพร้อมใช้งาน (Availability) ของรถตู้โดยสาร การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการขนส่งสินค้า เช่น แผนการก่อสร้างสถานี ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เป็นต้น เพื่อให้สามารถพิจารณาภาพรวมการลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างครบถ้วนต่อไป

5.4.5 การเชื่อมโยงแผนการดำเนินงานและงบประมาณกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างโครงข่ายถนนและโครงข่ายรถไฟ จำเป็นต้องบูรณาการการดำเนินการระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และการเชื่อมโยงการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟกับแผนการดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่ระบบรางตามเป้าหมาย

6. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- 6.1 รับทราบความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามข้อ 5
- 6.2 พิจารณากำหนดแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552 และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟในรายละเอียดให้มีความชัดเจนทั้งในด้านระยะเวลาและแผนปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบรูปแบบโครงสร้างการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นเงื่อนไขของความสำเร็จของแผนการลงทุนฯ โดยเร็ว
- 6.3 มอบหมายกระทรวงคมนาคม จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามข้อ 5.4 และจัดส่งให้สำนักงานพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาภายใน 45 วัน นับจากวันที่สำนักงานฯ ได้รับข้อมูลเพิ่มเติมจากกระทรวงคมนาคม

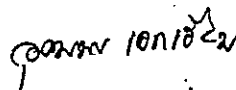
จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีน เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางอุตมพร เอกเอี่ยม)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ