

รายงานการประชุม
คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.)
ครั้งที่ 7/2555
วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555
ณ ห้องประชุมชั้น 3 ตึกแดง 1 (สำนักงาน กปร.เก่า) ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | |
|---|---------------------|
| 1. นายวีรพงษ์ รามางกูร | ประธานกรรมการ |
| 2. นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง | รองประธานกรรมการ |
| รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | |
| 3. นายพันศักดิ์ วิญญรัตน์ | กรรมการ |
| 4. นายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ | กรรมการ |
| 5. นายวิชณุ เครืองาม | กรรมการ |
| 6. นายศุภวุฒิ สายเชื้อ | กรรมการ |
| 7. นายนิรุตติ คุณวัฒน์ | กรรมการ |
| รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง | |
| แทน เลขาธิการนายกรัฐมนตรี | |
| 8. นายอำพน กิตติอำพน | กรรมการ |
| เลขาธิการคณะรัฐมนตรี | |
| 9. นายฉัตรชัย บุญรัตน์ | กรรมการ |
| รองประธานกรรมการหอการค้าไทย | |
| แทน ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | |
| 10. นายพยุหศักดิ์ ชาดิสุทธิผล | กรรมการ |
| ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | |
| 11. นายชาญศักดิ์ เฟื่องฟู | กรรมการ |
| รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บมจ. ธนาคารกรุงเทพ | |
| แทน ประธานสมาคมธนาคารไทย | |
| 12. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ | กรรมการและเลขานุการ |
| เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | |

ที่ปรึกษาผู้เข้าประชุม

- | | |
|---------------------------|----------------|
| 13. นายเสรี จินตนเสรี | ที่ปรึกษา กยอ. |
| 14. นายนิพัทธ์ พุกกะณะสุต | ที่ปรึกษา กยอ. |

กรรมการลาประชุม

- | | |
|--|-----------|
| 1. รองนายกรัฐมนตรี (นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ) | ติดราชการ |
| 2. นายกิจจา ผลภาษี | ติดภารกิจ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1. นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม |
|---------------------------|---------------------------------|

- | | | |
|----|--------------------------------|--|
| 2. | นายจุฬา สุขมานพ | ผู้อำนวยการสำนักสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร |
| 3. | นายประเวช องอาจสิทธิกุล | เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย |
| 4. | นางคณินิจ สุจิตจร | ผู้ช่วยเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย |
| 5. | นายประสพศิลป์ โชติมงคล | รองผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
| 6. | นายจักรพงษ์ แสงมณี | ประจำสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี |
| 7. | ว่าที่ร้อยตรี สมศักดิ์ ทองลิ้ม | ผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานนโยบายและบริหารจัดการน้ำและอุทกภัยแห่งชาติ (สบอช.) |
| 8. | นายชูหวั่ง หัตถกิจโกวิท | คณะทำงาน นายวุฒิพงศ์ ฉายแสง
ที่ปรึกษาองนายกรัฐมนตรี (นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ) |
| 9. | นายธวัช จิตรภักย์ | เลขาธิการประธาน กยอ. |

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

- | | | |
|-----|---------------------------|---|
| 10. | นายปรเมธี วิมลศิริ | รองเลขาธิการ สศช. |
| 11. | นายชาญวิทย์ อมตะมาหาชาติ | รองเลขาธิการ สศช. |
| 12. | นางสาวพจณี อรรถโรจน์ภิญโญ | ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ |
| 13. | นายชูวิทย์ มิตรชอบ | ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ |

14. – 30. เจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชน

เริ่มประชุมเวลา 13.00 น.

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

- ไม่มี -

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 5/2555

1. ฝ่ายเลขานุการได้แจ้งเวียนรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 6/2555 วันที่ 26 มิถุนายน 2555 ให้ กยอ. พิจารณารับรองรายงานการประชุม เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2555 โดยขอให้แจ้งผลการพิจารณารายงานการประชุม ภายในวันที่ 9 กรกฎาคม 2555 ซึ่ง กยอ. ได้รับรองรายงานการประชุม โดยไม่มีการแก้ไข
2. นายวิษณุ เครืองาม ในฐานะกรรมการ กยอ. ได้ขอแก้ไขรายงานการประชุมฯ ในที่ประชุมเพิ่มเติมหน้า 8 ข้อ 2.5 จาก “กยอ. ได้กำหนดหลักการการใช้เงินตาม พ.ร.ก. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน.....” เป็น “หลักการการใช้เงินตาม พ.ร.ก. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน.....”
3. **มติ กยอ.**

มอบหมายฝ่ายเลขานุการแก้ไขรายงานการประชุมตามข้อ 2 และที่ประชุมมีมติรับรองรายงานการประชุม กยอ. ครั้งที่ 6/2555

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

ระเบียบวาระที่ 3.1 การศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย (Value Creation from Thailand's High Speed Train)

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอความเป็นมาและสาระสำคัญของโครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

- 1.1.1 วันที่ 23 สิงหาคม 2554 รัฐบาลได้แถลงนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ในข้อ 3.4 นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าและบริการที่สะดวก และปลอดภัยทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ โดยได้ให้ความสำคัญกับการศึกษาและพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กรุงเทพฯ – นครราชสีมา กรุงเทพฯ – หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 1.1.2 วันที่ 10 มกราคม 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและรับทราบผลการประชุมของ กยอ. ครั้งที่ 1/2555 ซึ่งมีมติรับทราบกรอบการลงทุนเบื้องต้นด้านโครงสร้างพื้นฐานในช่วงปี 2555 – 2559 วงเงินรวม 2,270,085.34 ล้านบาท โดยกรอบการลงทุนดังกล่าวครอบคลุมกรอบวงเงินลงทุนสำหรับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงจำนวน 4 เส้นทาง วงเงินรวม 481,066 ล้านบาทด้วย
- 1.1.3 ปัจจุบันกระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงทั้ง 4 เส้นทาง ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป

1.2 สาระสำคัญ

1.2.1 หลักการและเหตุผล

- 1) จากการพิจารณาขอบเขตการศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พบว่า สาระส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับการศึกษาประเด็นทางด้านเทคนิคและวิศวกรรม รวมทั้งการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเท่านั้น
- 2) เมื่อพิจารณาประสบการณ์การพัฒนารถไฟความเร็วสูงในหลายๆ ประเทศ สะท้อนให้เห็นว่ารถไฟความเร็วสูงไม่ใช่เป็นเพียงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมและบริการ นอกจากนี้ยังช่วยให้เกิดการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจไปยังพื้นที่ต่างๆ ของประเทศอีกด้วย
- 3) ดังนั้น เพื่อให้การวางแผนพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศสูงสุด จึงจำเป็นต้องพิจารณาทั้งระบบอย่างมีบูรณาการ โดยพิจารณาองค์ประกอบ 4 ด้าน คือ

- (1) ด้านเทคนิค (2) ด้านระบบปฏิบัติการและการบริหารจัดการ (3) ด้านการลงทุนและการเงิน และ (4) ด้านการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation)
- 4) ในส่วนของการสร้างมูลค่าเพิ่มนั้น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของไทยสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม
- (1) **ในทางตรง** รถไฟความเร็วสูงมุ่งตอบสนองการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า ในส่วนการขนส่งสินค้าควรมุ่งเน้นการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักเบา ต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งให้ถึงมือผู้รับได้อย่างรวดเร็ว
- (2) **ในทางอ้อม** สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ในหลายๆ ลักษณะ เช่น การส่งเสริมการท่องเที่ยว ทั้งในลักษณะของการนำนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ และการสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวจากการเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งจะช่วยสร้างตลาดใหม่ของการท่องเที่ยว อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับการสร้างช่องทางใหม่ในการจัดจำหน่ายสินค้าและบริการของกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) กลุ่มวิสาหกิจชุมชน และกลุ่มผู้ประกอบการ OTOP ด้วย **การพัฒนาความเป็นเมืองและการเจริญเติบโตของชุมชนและพื้นที่ต่างๆ ตลอดแนวเส้นทางรถไฟ (Urbanization)** ก่อให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย การเติบโตของอุตสาหกรรมในภูมิภาค และการขยายตัวของการจ้างงาน และ **การสร้างมูลค่าเพิ่มจากการใช้ประโยชน์จากพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟต่างๆ** เช่น การพัฒนาพื้นที่ที่เป็นร้านค้า ร้านอาหาร หรือแม้กระทั่งเป็นพิพิธภัณฑ์หรือแหล่งเรียนรู้ในบริเวณสถานีรถไฟ เป็นต้น
- 5) เห็นได้ว่าประเด็นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงมีความสำคัญต่อการวางรากฐานสำหรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตเป็นอย่างมาก ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการจัดทำ **“โครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย”** เพื่อศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดเพื่อกำหนดแนวทางการสร้างสรรค์มูลค่าเพิ่มจากรถไฟความเร็วสูงที่ชัดเจนและสามารถปฏิบัติได้จริง ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาในการกำหนดแนวทางด้านเทคนิคและการพัฒนารถไฟความเร็วสูงทั้งระบบ จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์เฉพาะด้านเพื่อดำเนินการศึกษานี้โดยเร่งด่วน

1.2.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อทราบถึงศักยภาพของประเทศไทยในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากรถไฟความเร็วสูง
- 2) เพื่อให้มีแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยที่มีความชัดเจน และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม
- 3) เพื่อทราบถึงมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงของไทยในอนาคต

1.2.3 ขอบเขตของการศึกษา

- 1) ศึกษาวิเคราะห์การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากกรไฟฟ้าความเร็วสูงจากกรณีตัวอย่างในต่างประเทศ ทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางตรงจากบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร รวมทั้ง การสร้างมูลค่าเพิ่มทางอ้อมจากการเชื่อมโยงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาความเป็นเมืองและกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจของชุมชนและพื้นที่ตลอดเส้นทางรถไฟ การพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เช่น การสร้างมูลค่าเพิ่มจากการใช้ประโยชน์ของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มจากกรไฟฟ้าความเร็วสูงในลักษณะอื่นๆ เป็นต้น
- 2) วิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเพื่อประเมินมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงของไทยในอนาคต
- 3) ศึกษาศักยภาพและความพร้อมในด้านต่างๆ ของประเทศไทยในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากกรไฟฟ้าความเร็วสูง
- 4) จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากกรไฟฟ้าความเร็วสูงของไทยในด้านต่างๆ เช่น การบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาความเป็นเมืองและกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจของชุมชนและพื้นที่ตลอดเส้นทางรถไฟ การพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการใช้ประโยชน์ของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มจากกรไฟฟ้าความเร็วสูงในลักษณะอื่นๆ

1.2.4 ระยะเวลาการศึกษา: 6 เดือน

1.2.5 **งบประมาณ:** 6 ล้านบาท โดยขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากเงินกู้ตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 (วงเงิน 10,000 ล้านบาท)

1.2.6 หน่วยงานรับผิดชอบ: ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ

1.3 **การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อกำกับดูแลการศึกษาฯ ในภาพรวม** เพื่อให้การดำเนินงานของที่ปรึกษาโครงการศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากกรไฟฟ้าความเร็วสูงของประเทศ มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ และทิศทางการพัฒนาประเทศ จึงเห็นควรให้มีการจัดตั้ง “คณะทำงานกำกับโครงการศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากกรไฟฟ้าความเร็วสูงของประเทศ” เป็นคณะทำงานภายใต้ กยอ. โดยมีประธานที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี (นายพันศักดิ์ วิญญรัตน์) เป็นประธาน และมีคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นคณะทำงาน โดยมีผู้แทนศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบเป็นฝ่ายเลขานุการ

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

2.1 รถไฟฟ้าความเร็วสูงจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศในหลายด้าน เช่น ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย โดยเฉพาะสินค้าเกษตร เช่น ผักและผลไม้ รวมทั้ง

จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตของคนเมือง โดยเมื่อมีการคมนาคมที่สะดวกสบาย ประชากรในกรุงเทพฯ จะย้ายออกไปอยู่จังหวัดใกล้เคียง และโดยสวัสดิภาพความเร็วสูงเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ ซึ่งจะช่วยลดความแออัดในบริเวณเมืองลงได้ อย่างไรก็ตาม รูปแบบการดำเนินธุรกิจรถไฟความเร็วสูงของไทยควรมุ่งเน้นที่การขนส่งสินค้าเป็นหลัก และการขนส่งผู้โดยสารเป็นลำดับรอง

- 2.2 งบประมาณในการศึกษาจำนวน 6 ล้านบาทเป็นข้อเสนอของงบประมาณเพื่อการศึกษาประเด็นเบื้องต้นอันจะนำไปสู่การศึกษาในรายละเอียดเชิงลึกในขั้นต่อไป เพื่อที่จะเชื่อมโยงกับโครงการศึกษาด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ด้านเทคนิค ด้านการดำเนินการ (เกี่ยวกับการเตรียมโครงสร้างองค์กรและบุคลากร) และด้านการเงิน
- 2.3 ควรมีการพิจารณารูปแบบการลงทุนเพื่อพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่มีระบบการบริหารจัดการที่คล่องตัวและเกิดประสิทธิภาพในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ในขณะเดียวกันต้องให้ความสำคัญกับบทบาทของชุมชนในการมีส่วนร่วมในการพัฒนาด้วย
- 2.4 ประธานคณะทำงานกำกับโครงการศึกษาฯ ควรแต่งตั้งโดยชื่อบุคคล มิใช่จากตำแหน่งประธานที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี

3. มติ กยอ.

- 3.1 เห็นชอบในหลักการโครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศ ไทย โดยให้มีการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการฯ ในวงเงิน 6 ล้านบาทจากเงินกู้ตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 (วงเงิน 10,000 ล้านบาท) และให้มีการจัดตั้ง “คณะทำงานกำกับโครงการศึกษาการสร้างสรรค์มูลค่าจากรถไฟความเร็วสูงของประเทศ” โดยมีนายพันศักดิ์ วิญญรัตน์ กรรมการ กยอ. เป็นประธานคณะทำงาน
- 3.2 มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการประสานศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (TCDC) ดำเนินการจัดทำรายละเอียดข้อกำหนดโครงการฯ เพื่อนำเสนอรัฐมนตรีต้นสังกัด พิจารณาให้ความเห็นชอบและลงนามในหนังสือถึงประธาน กยอ. เพื่อนำเสนอ กยอ. พิจารณารายละเอียดการขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการฯ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 3.2 แนวทางการปรับปรุงกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับการพัฒนากระบวนรถไฟความเร็วสูงของประเทศ

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอความเป็นมาและสาระสำคัญของแนวทางการปรับปรุงกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อรองรับการพัฒนากระบวนรถไฟความเร็วสูงของประเทศ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

วันที่ 25 พฤษภาคม 2555 กยอ. ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2555 ได้มีความเห็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบราง ดังนี้

- 1.1.1 การลงทุนพัฒนาระบบราง ควรดำเนินการควบคู่กันไปทั้งการปรับปรุงระบบรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง

โดยควรมีการวางแผนเพื่อใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงของทั้งสองระบบในลักษณะสนับสนุนกัน ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ควรให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าเพื่อช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งกับท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันและฝั่งทะเลจีนใต้ เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายเสรีสินค้าและบริการ

- 1.1.2 การพิจารณาแนวทางปฏิรูประบบการขนส่งทางรางของประเทศ จะต้องมีความครอบคลุม การปฏิรูประบบการขนส่งทางรางของประเทศในทุกกระบวนอย่างบูรณาการ รวมทั้งจะต้องพิจารณาครอบคลุมประเด็นการพัฒนาองค์กรที่จะรับผิดชอบในการให้บริการรถไฟความเร็วสูงด้วย

1.2 สารสำคัญข้อเสนอ

- 1.2.1 ปี 2553 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงในเบื้องต้นพบว่า การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ มีความเหมาะสมในการพัฒนาจำนวน 4 เส้นทาง ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. ระยะทางรวม 3,133 กม. วงเงินลงทุนรวม 983,472 ล้านบาท โดยการลงทุนในระยะแรกมีระยะทางรวม 1,447 กม. วงเงินลงทุนรวม 481,066 ล้านบาท ดังนี้

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา เดินทาง (ชั่วโมง)	เงินลงทุน (ล้านบาท)	ผู้โดยสาร (คน/วัน)	ค่า โดยสาร (บาท)	EIRR (%)
กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	745	3.73	229,809	34,800	1,190	13.58
กรุงเทพฯ – นครราชสีมา	256	1.59	96,826	24,300	410	17.44
กรุงเทพฯ – หัวหิน	225	1.15	82,166	13,800	360	10.47
กรุงเทพฯ – ระยอง	221	1.11	72,265	13,200	350	13.05
รวม	1,447		481,066			

ที่มา กระทรวงคมนาคม

- 1.2.2 ปัจจุบัน สนข. กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงทั้ง 4 เส้นทาง ตามขั้นตอนของระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป ทั้งนี้ จากการพิจารณาขอบเขตการศึกษาดังกล่าว ยังไม่มีการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการโครงการฯ ซึ่งถือเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของโครงการที่สำคัญประการหนึ่ง ยังไม่มีการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการโครงการฯ ซึ่งถือเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของโครงการที่สำคัญประการหนึ่ง

1.2.3 สถานะปัจจุบันของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- 1) รฟท. มีทางรถไฟขนาดมาตรฐาน 1 เมตร ในความรับผิดชอบทั้งสิ้นประมาณ 4,429 กม. คลอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด โดยทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว 3,763 กม. (84.9%) ทางคู่ 345.81 กม. (7.8%) และทางสาม 320.16 กม. (7.2%) สถานีรถไฟ 440 แห่ง 3 ย่านสถานี ป้ายหยุดรถ 72 แห่ง ที่หยุดรถ 176 ป้ายหยุดรถ สถานี ICD 1 แห่ง และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) 5 แห่ง
- 2) **สภาพโครงสร้างพื้นฐานทาง** ส่วนใหญ่จะมีสภาพเสื่อมโทรมตามอายุการใช้งานและขาดการบำรุงรักษา โดยทางส่วนใหญ่มีขนาดรางต่ำกว่า 100 ปอนด์และมีอายุการใช้งาน 34 ปีถึงร้อยละ 64 รวมทั้งมีบางส่วนที่ใช้หมอนไม้เป็นหมอนรองราง ระยะทาง 1,381.79 กม. (ร้อยละ 29.37) และยังมีปัญหาด้านโครงสร้างสะพานที่ส่วนใหญ่เป็นสะพานที่สามารถรองรับน้ำหนักกดเพลลา 15 ตัน/เพลลา และมีหมอนรองรางเป็นไม้ จำนวน 1,648 แห่ง นอกจากนี้ ยังมีจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ ประมาณ 1,000 จุด ที่ยังไม่มีเครื่องกั้นและจำเป็นต้องปรับปรุงเป็นจุดตัดทางรถไฟกับถนนต่างระดับ รวมทั้งยังจำเป็นต้องปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณบางแห่งให้เป็นประแจกลและสัญญาณไฟสี
- 3) **ด้านรถจักรและล้อเลื่อน** ปัจจุบัน รฟท. มีปัญหาขาดแคลนรถจักรและล้อเลื่อนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ เนื่องจากรถจักรและล้อเลื่อนที่มีมีอายุการใช้งานมานานทำให้มีสภาพทรุดโทรม
- 4) **ด้านการให้บริการ**
 - (1) **ด้านการขนส่งผู้โดยสาร** ในช่วงปี 2545 – 2553 ปริมาณผู้โดยสารของ รฟท. มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 2.6 ต่อปี ส่วนใหญ่เป็นการลดลงของผู้โดยสารชั้น 2 ในขณะที่ผู้โดยสารชั้น 1 อยู่ในระดับคงที่มาโดยตลอด และผู้โดยสารชั้น 3 ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการดำเนินการมาตรการลดค่าครองชีพ (ด้านการเดินทาง) ของประชาชน
 - (2) **ด้านการขนส่งสินค้า** ในช่วงปี 2545 – 2553 การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีแนวโน้มคงที่อย่างต่อเนื่องเฉลี่ย 11 ล้านตันต่อปี เนื่องจาก รฟท. มีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าที่จำกัดภายใต้สภาพความพร้อมของราง รถจักรและรถสินค้า
- 5) **ด้านผลประกอบการ** ในช่วงปี 2550 - 2554 รฟท. มีผลขาดทุนสุทธิเฉลี่ยปีละประมาณ 9,017.64 ล้านบาท เนื่องจากต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ดอกเบี้ยจ่าย และค่าใช้จ่ายด้านบุคคล ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากการชำรุดและเสื่อมสภาพของทาง รถจักร และรถพ่วง ทำให้ผู้ใช้บริการขาดความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยรถไฟ และผลกระทบจากการเปิด

ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) จากผลประกอบการขาดทุนดังกล่าว ทำให้ รฟท. จำเป็นต้องพึ่งพาเงินกู้สำหรับเสริมสภาพคล่องในการดำเนินกิจการและลงทุนปรับปรุง/ซ่อมแซมเครื่องมืออุปกรณ์ รถจักร และรถโบกี้ ให้อยู่ในสภาพที่ดีและเพียงพอต่อการให้บริการแก่ประชาชน ส่งผลให้มีภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นทุกปี

6) ด้านการบริหารจัดการบุคลากร

- (1) ปัจจุบัน (พฤษภาคม 2555) รฟท. มีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 10,986 อัตรา (ไม่รวมลูกจ้างเฉพาะงาน) ซึ่งมีต่ำกว่ากรอบอัตรากำลังจำนวน 7,029 อัตรา (กรอบอัตรากำลังที่กำหนดตามโครงสร้างองค์กรจำนวน 18,015 อัตรา) ซึ่งเป็นผลมาจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่กำหนดให้ รฟท. รับพนักงานใหม่ได้เพียงร้อยละ 5 ของผู้เกษียณอายุ นอกจากนี้ รฟท. ยังมี**โครงสร้างองค์กรมีสายการบังคับบัญชาที่ซับซ้อน** ทำให้การบังคับบัญชาไม่สามารถดำเนินการได้เบ็ดเสร็จ และการทำงานและการบริหารจัดการเกิดความลักลั่น รวมทั้งทำให้การวัดและประเมินผลการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมไม่อาจทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (2) จากปัญหาด้านการบริหารจัดการบุคลากรดังกล่าว แม้ว่าที่ผ่านมารัฐบาลจะให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยได้มีมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างองค์กรของ รฟท. ตั้งแต่ปี 2543 อย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม

7) การแก้ไขปัญหา รฟท. ในปัจจุบัน

- (1) วันที่ 27 เมษายน 2553 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท วงเงินรวม 195,820.50 ล้านบาท โดยมีแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. วงเงินรวม 176,808.28 ล้านบาท ประกอบด้วย (1) **แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ** วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท (2) **โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 โครงการ** วงเงินลงทุนรวม 89,279 ล้านบาท (3) เห็นชอบแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจภายใน และ 1 บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง บริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดย รฟท. ถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลางตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

และ (4) เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม และ รฟท. เร่งดำเนินการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางสายใหม่และรถไฟความเร็วสูง

- (2) อย่างไรก็ตาม จากการติดตามผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี ดังกล่าว พบว่า (1) **ด้านการลงทุน** ณ เดือนมิถุนายน 2555 รฟท. มีผลการเบิกจ่ายในภาพรวมเพียงร้อยละ 10 เท่านั้น ส่วนใหญ่เป็นผลจาก รฟท. ไม่ได้ได้รับการจัดสรรแหล่งเงินลงทุน โครงสร้างพื้นฐานที่รัฐรับภาระได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ทำให้ รฟท. มีผลเบิกจ่ายในส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน จำนวน 18,414.10 ล้านบาท จากวงเงินรวม 152,333 ล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ 12 ในขณะเดียวกัน การลงทุนในส่วนที่ รฟท. รับภาระ (การลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งโรงซ่อมบำรุงรถจักร) วงเงิน 24,474.42 ล้านบาท รฟท. ยังไม่สามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้ เนื่องจากมีปัญหาในขั้นตอนการประกวดราคาโครงการ และ (2) **ด้านการปรับโครงสร้างองค์กร** รฟท. ยังไม่สามารถดำเนินการปรับปรุงระบบบัญชีและการปรับโครงสร้างองค์กรได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างองค์กร

1.2.4 แนวทางการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูง

- 1) จากผลการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงของกระทรวงคมนาคมในเบื้องต้น พบว่า ส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้างบนพื้นที่บริเวณตามแนวเขตทางของ รฟท. เพื่อลดภาระทางการเงินของภาครัฐและผลกระทบต่อประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมทั้งจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบรางของประเทศในภาพรวมต่อไป โดยทางรถไฟขนาดทางมาตรฐานที่ รฟท. ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน จะทำหน้าที่เป็น Feeder ให้กับระบบรถไฟความเร็วสูง
- 2) นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงตามผลการศึกษา ดังกล่าว ส่วนหนึ่งจะเป็นการพัฒนาขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าวินิจฉัยให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงข่ายต่อขยายจากโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ดังนั้น การพิจารณารูปแบบการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูงดังกล่าว ในเบื้องต้นเห็นว่าอาจจำเป็นต้องเป็นหน่วยงานเดียวกันกับการบริหารโครงการ ARL ที่ปัจจุบันบริหารโดยบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟท.) ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ รฟท.
- 3) เมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ของ รฟท. พบว่า การดำเนินงานภายใต้รูปแบบดังกล่าวยังมีปัญหาทั้งทางด้านการเงินและการบริหารจัดการองค์กร สรุปได้ดังนี้
 - (1) **รฟท. ขาดความพร้อมทางการเงินในการสนับสนุนกิจการของบริษัทลูก** ส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระหนี้สินที่เกิดจากการลงทุนอยู่ใน

ระดับสูง และจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อดำเนินการบริหารกิจการ ส่งผลให้บริษัทฯ มีปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินตั้งแต่เริ่มดำเนินกิจการ

- (2) **การบริหารกิจการของบริษัทฯ ขาดความคล่องตัว** เนื่องจากการดำเนินการของบริษัทต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการของบริษัทฯ และคณะกรรมการ รฟท. ประกอบกับเมื่อพิจารณาองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ พบว่ามีผู้แทนจากรฟท. จำนวน 5 คน (จาก 11 คน) ทำให้การบริหารกิจการจะมีลักษณะคล้ายคลึงกับการบริหารงานของ รฟท. นอกจากนี้ ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นผู้บริหารของ รฟท. ทำให้การบริหารขาดความเป็นมืออาชีพ ในขณะที่โครงสร้างเงินเดือนระดับสูง เนื่องจากถูกกำหนดให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถภาพสูง เพื่อดึงดูดบุคลากรที่มีประสบการณ์และความสามารถ

- 4) ดังนั้น เพื่อให้การบริหารกิจการรถไฟความเร็วสูงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในเบื้องต้นควรกำหนดแนวทางการกำหนดรูปแบบการบริหารกิจการ ดังนี้

- (1) **จัดตั้งรัฐวิสาหกิจใหม่เพื่อบริหารกิจการรถไฟความเร็วสูง** (รวม ARL) ภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นหลัก และภาครัฐเป็นผู้รับภาระลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และมีการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมลงทุนในกิจการ โดยบริษัทฯ จะทำหน้าที่ในการกำกับดูแลสัญญาสัมปทานฯ เพื่อให้มีการบริหารงานที่เป็นเอกเทศ ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหาจากสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นควรกำหนดเป็นเงื่อนไขให้ รฟท. มีสิทธิในการเข้าเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทฯ ตามขีดความสามารถในการลงทุนของ รฟท. ได้ในอนาคต
- (2) **การใช้พื้นที่แนวเขตทางของรถไฟ** เห็นควรให้มีการโอนกรรมสิทธิ์การใช้พื้นที่เขตทางสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แก่รัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นใหม่ โดยมีการชำระค่าใช้ประโยชน์พื้นที่ให้แก่ รฟท. บนหลักการเดียวกับการขอใช้พื้นที่ในเขตทางของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ เพื่อนำเงินดังกล่าวไปแก้ไขปัญหานี้สินของ รฟท. ต่อไป

- 5) อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคตได้ จำเป็นต้องมีการดำเนินการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ ดังนี้

- (1) **เร่งปรับปรุงระบบบัญชีสินทรัพย์และการปรับโครงสร้างองค์กร**ของ รฟท. ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
- (2) **เร่งจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางราง** เพื่อกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการควบคุมระดับคุณภาพการให้บริการแก่ประชาชน

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 การจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟท.) ซึ่งเป็นบริษัทลูกภายใต้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ไม่ประสบผลสำเร็จตามที่คาดหวัง โดยเฉพาะเรื่องความคล่องตัวในการบริหารงาน เนื่องจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่างๆ ยังคงต้องดำเนินการผ่าน รฟท. ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่มีประสิทธิภาพ
- 2.2 รูปแบบการปรับปรุงโครงสร้างและองค์กรการบริหารและพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ประเทศไทยควรพิจารณาใช้เป็นแบบอย่าง คือ รูปแบบของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งในอดีตได้ถูกใช้เป็นเครื่องมือทางการเมืองและมีหนี้สินจำนวนมหาศาล อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันกิจการรถไฟของญี่ปุ่นประสบความสำเร็จค่อนข้างสูง และมีรายได้จำนวนมากมาจากการขายของที่ระลึกและอาหาร รวมถึงลดจนการค้าปลีก เช่น มีการจัดตั้งตลาดเกษตรกรอยู่ในสถานีใหญ่ๆ เพื่อหารายได้จากทรัพย์สินของรถไฟ
- 2.3 แนวทางในการบริหารจัดการกับบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟท.) มี 2 แนวทาง คือ
 - 2.3.1 นำ รฟท. มาลดทุน (Write Off) และให้กระทรวงการคลังเพิ่มทุนให้ใหม่ แล้วตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ โดยไม่ต้องจัดตั้งรัฐวิสาหกิจใหม่
 - 2.3.2 เปลี่ยนสถานะ รฟท. ให้เป็นรัฐวิสาหกิจใหม่อีกแห่งหนึ่ง โดยไม่ต้องขึ้นอยู่กับ รฟท. โดยให้รัฐวิสาหกิจใหม่ที่ตั้งขึ้นนี้รับผิดชอบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง รวมทั้งรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – พัทยาด้วย
- 2.4 กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังควรทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดในโครงการปรับปรุงกิจการรถไฟเพื่อรองรับการพัฒนากระบวนรถไฟความเร็วสูงนี้ และควรเสนอจำนวนเงินงบประมาณที่ต้องใช้ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในเดือนมิถุนายน 2556 เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขการใช้เงินตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555

3. มติ กยอ.

- 3.1 เห็นชอบแนวทางการปรับปรุงกิจการรถไฟเพื่อรองรับการพัฒนากระบวนรถไฟความเร็วสูงตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ
- 3.2 เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง รับข้อเสนอแนวทางการดังกล่าวไปประกอบการพิจารณารายละเอียดก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

ระเบียบวาระที่ 3.3 การชี้แจงการดำเนินงานของ กยอ. ต่อศาลปกครองกลาง กรณี สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวกรวม 39 คน ฟ้องร้องต่อศาลปกครอง

1. ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอเรื่องการชี้แจงการดำเนินงานของ กยอ. ต่อศาลปกครองกลาง กรณี สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน กับพวกรวม 39 คน ฟ้องร้องต่อศาลปกครอง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

- 1.1.1 วันที่ 15 พฤศจิกายน 2554 ที่ประชุม กยอ. รับทราบมาตรการการสินเชื่อเพื่อพัฒนาระบบป้องกันอุทกภัย โดยธนาคารออมสิน วงเงิน 15,000 ล้านบาท ซึ่งเมื่อวันที่ 8

พฤศจิกายน 2554 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการเพื่อให้ความช่วยเหลือ พี่น้อง เยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์อุทกภัยด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และความเป็นอยู่ของประชาชน (กศอ.) พิจารณาในรายละเอียด โดย กยอ. ให้ความเห็นว่าการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ควรจัดทำกำหนดเวลาการก่อสร้างเขื่อนหรือคันกั้นน้ำของแต่ละนิคมอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยให้ กยอ. ทราบเป็นระยะๆ

1.1.2 วันที่ 6 มีนาคม 2555 สภาคมนตรีด้านสภาวะโลกร้อน กับพวก รวม 39 คนฟ้องร้องต่อศาลปกครอง เพื่อดำเนินคดีกับ 1) กนอ. 2) อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม 3) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม 4) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง 5) ผู้อำนวยการธนาคารออมสิน 6) คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อวางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (กยน.) และ 7) คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ในการสนับสนุนและอนุญาตให้ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการ อุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำถาวร เพื่อล้อมรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม

1.1.3 วันที่ 11 กรกฎาคม 2555 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งคดีหมายเลขที่ ส.39/2555 ไม่รับคำขอของผู้ฟ้องคดีทั้ง 39 คน ที่ขอให้ศาลมีคำสั่งระงับการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำของผู้รับใบอนุญาตหรือผู้พัฒนานิคม/เขตประกอบการ/สวนอุตสาหกรรม ทั้ง 11 แห่ง ไว้เป็นการชั่วคราวก่อนศาลมีคำพิพากษา

1.1.4 วันที่ 24 กรกฎาคม 2555 ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ กยอ. ได้รับคำสั่งศาลปกครองกลางจากทำเนียบรัฐบาล ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2555 ให้ กยอ. ทำคำให้การแก้คำฟ้องพร้อมพยานหลักฐาน 1 ชุด จัดส่งสำเนาคำให้การและสำเนาพยานหลักฐานอีก 4 ชุด รวม 5 ชุด ต่อศาลภายใน 30 วัน นับแต่วันที่รับคำสั่งนี้

1.2 สารสำคัญ

1.2.1 ผู้ฟ้องคดี ประกอบด้วย นายศรีสุวรรณ จรรยา นายกสภาคมนตรีด้านสภาวะโลกร้อน นายผดุงศักดิ์ เทียนไพโรจน์ นายกมล ศรีสวัสดิ์ และ ว่าที่ ร.ต.สมชาย อามีน ในฐานะผู้รับมอบอำนาจผู้ฟ้องร้องคดี รวม 39 คน

1.2.2 ข้อกล่าวหาต่อผู้ถูกฟ้องคดี (กรณีคณะกรรมการ กยอ.) ศาลปกครองกลางรับคำฟ้อง เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย และละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ซึ่งจากคำร้อง พบว่า ผู้กล่าวหาฟ้องร้องคดี กยอ. ในเรื่อง การสนับสนุนและอนุญาตให้ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการ อุตสาหกรรมหรือสวนอุตสาหกรรม ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำถาวร เพื่อล้อมรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมหรือสวน อุตสาหกรรม ตามตัวอย่างเอกสารข่าวของ กยอ. วันที่ 15 พฤศจิกายน 2555 โดยไม่ผ่านกระบวนการ ขั้นตอน หรือหลักเกณฑ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเสียก่อน อันเป็นการขัดหรือแย้งหรือละเว้นต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 66 และมาตรา 67, ละเว้นพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา

คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มาตรา 46 ถึงมาตรา 51 และพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ.2550 มาตรา 5 มาตรา 10 และมาตรา 11 และพระราชบัญญัติการขุดและถมดิน พ.ศ.2543 มาตรา 26 และมาตราอื่น ๆ รวมทั้งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 228 ประกอบมาตรา 84 โดยชัดแจ้ง

1.2.3 คำขอของผู้ฟ้องคดี

- 1) ขอให้ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีร่วมกัน ระบุและเพิกถอน การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำของผู้รับ ใบอนุญาตหรือผู้พัฒนานิคมอุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรม/สวน อุตสาหกรรม ทั้ง 11 แห่ง ทั้งหมด
- 2) ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีร่วมกันจัดทำแผน การระบายน้ำ อย่างเป็นรูปธรรมโดยรอบนิคมอุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรม/สวน อุตสาหกรรม ทั้ง 11 แห่งทั้งหมด โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนหรือ ชาวบ้านที่อยู่โดยรอบนิคมอุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรม/สวน อุตสาหกรรมในรัศมี 10 กิโลเมตร
- 3) ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีร่วมกันกำหนด หลักเกณฑ์การ ชดเชยเยียวยาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต ของประชาชนโดยรอบนิคม/เขต/สวนอุตสาหกรรม ทั้ง 11 แห่งอย่างเป็น รูปธรรมและจัดตั้งกองทุนพัฒนา คุณภาพชีวิตและชดเชยประชาชน โดย การเก็บค่าธรรมเนียมเข้ากองทุนจากผู้พัฒนานิคมฯและหรือโรงงานต่าง ๆ ในนิคมฯ ต่าง ๆ โดยกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้ฟ้อง คดีรอบนิคมอุตสาหกรรมในการวางหลักเกณฑ์และบริหารกองทุน
- 4) ขอให้ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีปฏิบัติตาม รัฐธรรมนูญ พ.ศ.2550 มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 66 และมาตรา 67, พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มาตรา 46 ถึงมาตรา 51 และพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ.2550 มาตรา 5 มาตรา 10 และมาตรา 11 และพระราชบัญญัติการขุดและถมดิน พ.ศ. 2543 มาตรา 26 และมาตราอื่นๆ ก่อนที่จะดำเนินการเห็นชอบหรืออนุมัติ การสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำ

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำ รอบนิคม/เขต/สวนอุตสาหกรรม ที่ผ่านมานั้น กยอ. มีมติเพียงรับทราบสถานการณ์และ ความคืบหน้าการฟื้นฟูและมาตรการเพื่อการให้ความช่วยเหลือโรงงานและนิคม/เขต/สวน อุตสาหกรรมตามมติของคณะรัฐมนตรีผ่านการรายงานของ กนอ. และกระทรวงอุตสาหกรรม เนื่องจาก กยอ. ไม่มีอำนาจโดยตรงในการให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติการก่อสร้างเขื่อนหรือ พนังกั้นน้ำ

- 2.2 ฝ่ายเลขานุการควรศึกษาผลกระทบจากการฟ้องร้องดังกล่าวเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาแผนงาน/โครงการอื่นๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคตที่ กยอ. อาจต้องให้ความเห็นประกอบหรือให้ความเห็นชอบในกรณีที่อยู่ในอำนาจของ กยอ.
- 2.3 เนื่องจากสมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อนฟ้องร้องต่อศาลปกครองให้ดำเนินคดีกับผู้ถูกกล่าวหา 7 ราย ผู้ดำเนินการแทน กยอ. ควรหารือกับผู้ถูกกล่าวหารายอื่นๆ ร่วมกับสำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพร้อมกัน เพื่อให้การดำเนินการชี้แจงต่อศาลปกครองกลางเป็นไปตามข้อเท็จจริงอย่างรอบด้านและครบถ้วน

3. มติ กยอ.

- 3.1 มอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยื่นหนังสือต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอขยายระยะเวลาการจัดทำคำชี้แจงต่อศาลออกไปอย่างน้อย 30 วัน นับจากวันที่ครบกำหนด
- 3.2 มอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยื่นหนังสือขอความอนุเคราะห์สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อทำคำให้การแก้ต่างทางคดีดังกล่าวแทน กยอ.
- 3.3 มอบหมายให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายปรเมธี วิมลศิริ) เป็นผู้แทน กยอ. ในการนำส่งเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการนำพยานบุคคลที่เกี่ยวข้อง ข้อเท็จจริงและให้ถ้อยคำต่างๆ ต่อพนักงานอัยการและประสานงานกับสำนักงานอัยการสูงสุดจนกว่าการดำเนินการทางคดีจะแล้วเสร็จ

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ 4.1 ผลการประชุมคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารทรัพยากรน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (อยอ.) ครั้งที่ 1/2555

1. ฝ่ายเลขานุการได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารทรัพยากรน้ำลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (อยอ.) ครั้งที่ 1/2555 สรุปสาระสำคัญ ดังนี้
- 1.1 ในคราวประชุมคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) ครั้งที่ 5/2555 เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2555 ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารจัดการน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ โดยให้มีการปรับปรุงองค์ประกอบตามความเห็นของที่ประชุมและเสนอประธาน กยอ. พิจารณาให้ความเห็นชอบและลงนามในคำสั่งแต่งตั้งฯ
- 1.2 ฝ่ายเลขานุการ กยอ. ได้ประสานสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีให้ปรับปรุงองค์ประกอบ และได้เสนอประธาน กยอ. พิจารณา ซึ่งประธาน กยอ. ได้เห็นชอบและลงนามในคำสั่ง กยอ. ที่ 2/2555 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และบริหารจัดการน้ำ ลุ่มน้ำตะวันออก 9 จังหวัด เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (อยอ.) แล้ว เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2555

- 1.3 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2555 อยอ. ได้จัดประชุมครั้งที่ 1/2555 ขึ้น โดยได้มีการพิจารณาข้อเสนอแนวทางการดำเนินการของ อยอ. และได้มีมติให้แต่งตั้งคณะทำงานขึ้น 4 ชุด ได้แก่
- 1.3.1 คณะทำงานกำหนดยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ มอบหมายให้กรมชลประทาน เป็นหน่วยงานหลัก
 - 1.3.2 คณะทำงานกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการใช้ที่ดิน มอบหมายให้กรมทรัพยากรน้ำเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง
 - 1.3.3 คณะทำงานกำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ 9 จังหวัด มอบหมายให้ สศช. เป็นหน่วยงานหลัก
 - 1.3.4 คณะทำงาน T Water เพื่อศึกษาหารูปแบบการบริหารน้ำภาคตะวันออก มอบหมายให้สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานหลักไปดำเนินการ

2. มติ กยอ.

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 4.2 ความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย (กบอ.)

1. ฝ่ายเลขานุการได้ขอให้เลขานุการ กบอ. รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานของ กบอ. ต่อที่ประชุม กยอ. สรุปสาระสำคัญ ดังนี้
 - 1.1 กบอ. โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นประธาน มีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและบริหารจัดการน้ำและอุทกภัยแห่งชาติ เป็นเลขานุการ ตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2555
 - 1.2 กบอ. ได้มีการพิจารณาโครงการบริหารจัดการน้ำตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อวางระบบการบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 วงเงินกู้ 350,000 ล้านบาท ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาคณะรัฐมนตรีได้มีการอนุมัติกรอบวงเงินให้กับหน่วยงานไปดำเนินการแล้ว รวมเป็นเงิน 47,963 ล้านบาท และอนุมัติเบิกจ่ายไปแล้วทั้งสิ้น 28,918 ล้านบาท ซึ่งแผนงานที่ได้รับอนุมัติไปแล้วมีดังนี้
 - 1.2.1 แผนการดำเนินการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ
 - 1.2.2 แผนการป้องกันปัญหาอุทกภัยระยะเร่งด่วนในพื้นที่ตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา
 - 1.2.3 แผนการฟื้นฟู การอนุรักษ์ป่าและดิน การทำฝาย
 - 1.2.4 แผนการพัฒนาประสิทธิภาพการเก็บและการระบายน้ำในพื้นที่รับน้ำนอง
 - 1.2.5 แผนการก่อสร้างระบบป้องกันอุทกภัยสำหรับนิคม/สวน/เขตอุตสาหกรรม
 - 1.3 ส่วนวงเงินที่เหลือ จำนวน 302,036 ล้านบาท กบอ. ได้ประกาศเชิญชวนผู้สนใจร่วมเสนอกรอบแนวคิด เพื่อออกแบบก่อสร้างระบบบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน และระบบการแก้ไขปัญหามลพิษของประเทศไทยในอนาคต

2. มติ กยอ.

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 4.3 โครงการลงทุนก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมนิคมอุตสาหกรรมที่มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยดำเนินการเอง

1. ฝ่ายเลขานุการได้รายงานข้อเสนอโครงการลงทุนก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมนิคมอุตสาหกรรมที่มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ดำเนินการเอง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 ความเป็นมา

- 1.1.1 วันที่ 16 พฤษภาคม 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการ กบอ. ครั้งที่ 4/2555 เห็นควรให้ กนอ. พิจารณาใช้เงินจากแหล่งอื่นที่มีอัตราดอกเบี้ยผ่อนปรน (Soft Loan) ซึ่งไม่ใช่เงินกู้ตาม พ.ร.ก. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 สำหรับการก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมนิคมอุตสาหกรรมที่ กนอ. ดำเนินการเอง ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการ กนอ. ครั้งที่ 5/2555 วันที่ 24 พฤษภาคม 2555 มีมติให้ กนอ. นำเรื่องดังกล่าวเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาขอรับการสนับสนุนเงินทุนการก่อสร้างตามมาตรการสินเชื่อเพื่อป้องกันอุทกภัยตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 15 พฤศจิกายน 2554 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการดังกล่าวเกี่ยวข้องกับงบลงทุนของรัฐบาลกิจและการก่อหนี้สาธารณะ คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) จึงมีมติให้กระทรวงอุตสาหกรรม โดย กนอ. เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณานุมัติตามข้อเสนอของ กนอ. ต่อไป
- 1.1.2 วันที่ 9 กรกฎาคม 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติเห็นควรอนุมัติให้ กนอ. ดำเนินโครงการลงทุนก่อสร้างระบบป้องกันอุทกภัยของนิคมอุตสาหกรรมที่ กนอ. ดำเนินการเอง โดยควรปรับวงเงินค่าก่อสร้างจาก 5,405.14 ล้านบาท เหลือ วงเงิน 3,546.24 ล้านบาท ตามผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง (Detail Design) ที่ กนอ. ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และเห็นควรให้ กนอ. กู้ยืมเงินจากธนาคารออมสินในอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 0.01 ต่อปี ระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ (Grace Period) 5 ปีแรก ทั้งนี้ ให้ กนอ. เพิ่มเติมงบประมาณลงทุนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 (ครั้งที่ 2) เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติวงเงินลงทุนโครงการดังกล่าวแล้ว
- 1.1.3 วันที่ 12 กรกฎาคม 2555 คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) มีมติเห็นชอบการขอเพิ่มเติมงบประมาณลงทุนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 (ครั้งที่ 2) เพื่อก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมในนิคมอุตสาหกรรมของ กนอ. รวม 6 แห่ง วงเงิน 3,546.24 ล้านบาท โดยให้กู้ยืมเงินจากธนาคารออมสิน จำนวน 3,546.24 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.01 ต่อปี ระยะเวลา 15 ปี และให้จ่ายเฉพาะดอกเบี้ยโดยไม่ต้องจ่ายคืนเงินต้นใน 5 ปีแรก พร้อมทั้ง เห็นควรให้ กนอ. พิจารณานำเงินส่งเป็นรายได้แผ่นดินตามปกติ โดยไม่ต้องหักยอดเงินต้นและดอกเบี้ยที่จะต้องชำระคืนในแต่ละปีออก สำหรับการพิจารณาเก็บค่าบริการส่วนกลางนั้น ให้ กนอ. รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการต่อไป

1.1.4 อย่างไรก็ตาม วันที่ 16 กรกฎาคม 2555 กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอให้ คณะรัฐมนตรีพิจารณาทบทวนมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) วันที่ 12 กรกฎาคม 2555 พร้อมทั้งปรับปรุงข้อเสนอของ ส่วนราชการในเรื่องดังกล่าวเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดข้อเสนอของกระทรวง อุตสาหกรรม ดังนี้

- 1) อนุมัติการขอเพิ่มเติมงบประมาณลงทุนประจำปีงบประมาณ 2555 (ครั้งที่ 2) เพื่อก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมในนิคมฯ ของ กนอ. รวม 6 แห่ง วงเงิน 3,546.24 ล้านบาท โดยประมาณการเบิกจ่ายในปีงบประมาณ 2555 จำนวน 1,134.72 ล้านบาท และปี 2556 จำนวน 2,411.28 ล้านบาท
- 2) อนุมัติให้ กนอ. กู้ยืมเงินจากธนาคารออมสิน จำนวน 3,546.24 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 0.01 ต่อปี ระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลา ปลดหนี้ (Grace Period) 5 ปีแรก ตามมาตรการสินเชื่อเพื่อป้องกันระบบ ป้องกันอุทกภัยของรัฐบาล
- 3) อนุมัติให้ กนอ. นำยอดเงินต้นและดอกเบี้ยที่ กนอ. ต้องชำระคืนเงินกู้ยืมใน แต่ละปีมาหักลบออกจากเงินที่ กนอ. ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน แต่ละปีจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น
- 4) ให้กระทรวงการคลังไม่นำผลกระทบจากการก่อสร้างระบบป้องกันอุทกภัย ทั้งการเพิ่มขึ้นของทรัพย์สิน หนี้สิน และค่าใช้จ่าย มารวมคำนวณในการตั้งค่า เป้าหมายตัวชี้วัดทางการเงินเพื่อประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของ กนอ.
- 5) ให้ยกเว้นภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่หรือภาษีอื่นใดที่หน่วยงาน ท้องถิ่นจัดเก็บ เนื่องจากการเป็นการก่อสร้างเขื่อนเพื่อป้องกันอุทกภัยตาม นโยบายของรัฐบาล โดยมีได้มุ่งหาผลประโยชน์

1.2 สารสำคัญ

1.2.1 **วัตถุประสงค์** ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนในพื้นที่เสี่ยงอุทกภัย จำนวน 6 นิคม อุตสาหกรรม ได้แก่ นิคมฯลาดกระบัง มีความยาวเขื่อน โดยประมาณ 17 กม. นิคมฯ บางชันมีความยาวเขื่อนโดยประมาณ 7 กม. นิคมฯบางปู มีความยาวเขื่อน โดยประมาณ 12 กม. นิคมฯ บางพลี มีความยาวเขื่อนโดยประมาณ 12.3 กม. นิคมฯ สมุทรสาครมีความยาวเขื่อนโดยประมาณ 14.5 กม. และนิคมฯ พิจิตรมี ความยาวเขื่อน โดยประมาณ 3.8 กม.เพื่อเป็นการป้องกันอุทกภัยอย่างถาวร ซึ่งมี รูปแบบเขื่อนเบื้องต้นในนิคมอุตสาหกรรมทั้ง 5 แห่ง (ยกเว้นนิคมอุตสาหกรรม พิจิตร) ใช้ Concrete Sheet Piles เป็นส่วนใหญ่ และบางส่วนใช้กำแพงของคันดินเดิม ทำการปรับปรุงสภาพความแข็งแรงและปูทับด้วย GEOTEXTILE สำหรับนิคมฯ พิจิตรใช้วิธีการเสริมคันดินเดิมและบดอัดเพิ่มขึ้น 0.60 เมตร

1.2.2 **ระยะเวลาดำเนินงาน** ประมาณ 6 เดือน (กรกฎาคม - ธันวาคม 2555)

1.2.3 **วงเงินลงทุน** รวมทั้งสิ้น 3,546.24 ล้านบาท (คาดว่าจะได้รับอนุมัติสินเชื่อจาก ธนาคารออมสิน ตามมาตรการสินเชื่อเพื่อพัฒนาระบบป้องกันอุทกภัย อัตราดอกเบี้ย

ร้อยละ 0.01 โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ (Grace Period) 5 ปี ระยะเวลาการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ย 15 ปี

1.2.4 แหล่งเงินลงทุน ใช้เงินกู้จาก ธ.ออมสินทั้งจำนวนเงินลงทุนของโครงการ

1.2.5 ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ

- 1) ป้องกันปัญหาผลกระทบจากอุทกภัยร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้นและทำความเสียหายให้กับระบบการผลิตและการจ้างงานภายในนิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัย
- 2) เสริมสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการและนักลงทุน ซึ่งจะส่งผลให้สามารถหยุดการย้ายฐานการผลิตได้ในขณะเดียวกันก็ช่วยเสริมสร้างให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น

2. มติ กยอ.

รับทราบมติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) และมติคณะรัฐมนตรี เรื่องโครงการลงทุนก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมนิคมอุตสาหกรรมที่มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยดำเนินการเอง

ระเบียบวาระที่ 4.4 ความคืบหน้าการฟื้นฟูพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1. ฝ่ายเลขานุการได้ขอให้ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม รายงานความคืบหน้าการฟื้นฟูนิคมอุตสาหกรรม ต่อที่ประชุม กยอ. สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 การสำรวจสถานะของผู้ประกอบการในนิคม/เขต/สวน อุตสาหกรรม ณ วันที่ 30 กรกฎาคม 2555 พบว่ามีผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการเต็มกำลังการผลิต จำนวน 402 ราย เปิดดำเนินการบางส่วน จำนวน 279 ราย และยังไม่ได้เปิดดำเนินการจำนวน 158 ราย จากจำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 839 ราย หรือคิดเป็นผู้ประกอบการที่เปิดดำเนินการรวมจำนวน 681 ราย หรือร้อยละ 81.17

1.2 ในส่วนการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนหรือพนังกั้นน้ำของนิคมอุตสาหกรรมคาดว่าจะสามารถสร้างเสร็จได้ทันภายในเดือนสิงหาคม 2555 ยกเว้นนิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร โดยสามารถสรุปความคืบหน้าที่สำคัญ ได้ดังนี้

1.2.1 นิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร ประมาณการค่าก่อสร้าง 535.123 ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 226.030 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม นิคมฯ สหรัตนนคร อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนป้องกันอุทกภัยชั่วคราว และได้ขอให้ กนอ. ใช้เงินซ่อมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกของ กนอ. เพื่อดำเนินการสร้างเขื่อนดินชั่วคราว ระยะทาง 6 กม. โดยกองพันทหารช่างจะเริ่มเข้าไปดำเนินการให้ในวันที่ 11 สิงหาคม 2555 และคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนกันยายน 2555

1.2.2 นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) ประมาณการค่าก่อสร้าง 558.061 ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 328.288 ล้านบาท ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 75.88 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา

- 1.2.3 **นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน** ประมาณการค่าก่อสร้าง 704.374 ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 316.011 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 67.90 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
- 1.2.4 **เขตประกอบการอุตสาหกรรมโรจนะ** ประมาณการค่าก่อสร้าง 2,030 ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 1,430.303 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 85.70 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
- 1.2.5 **นิคมอุตสาหกรรมนวนคร** ประมาณการค่าก่อสร้าง 1,102.100 ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 705.955 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 81.16 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
- 1.2.6 **สวนอุตสาหกรรมบางกระดี** ประมาณการค่าก่อสร้าง 583.280 ล้านบาท โดยได้รับกรอบวงเงินอุดหนุนจากรัฐบาล 230.107 ล้านบาท โครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประมาณร้อยละ 71.09 ของปริมาณงานก่อสร้างตามสัญญา
- 1.2.7 **นิคมอุตสาหกรรมแฟคตอรีแลนด์** ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

2. มติ กยอ.

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ 4.5 สรุปรายงานการศึกษาของธนาคารโลก เรื่อง เมืองและอุทกภัย: คู่มือเพื่อการบริการจัดการอุทกภัยในเขตเมืองแบบบูรณาการสำหรับศตวรรษที่ 21

1. ฝ่ายเลขานุการได้สรุปรายงานการศึกษาของธนาคารโลก เรื่อง เมืองและอุทกภัย: คู่มือเพื่อการบริการจัดการอุทกภัยในเขตเมืองแบบบูรณาการสำหรับศตวรรษที่ 21 สรุปลงสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 วิกฤติอุทกภัยในเขตเมืองและความท้าทายที่เพิ่มขึ้น

- 1.1.1 วิกฤติอุทกภัยเป็นปรากฏการณ์ระดับโลกที่แพร่ขยายและก่อให้เกิดผลกระทบในการสร้างความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจและชีวิตของประชากรโลกอย่างกว้างขวาง โดยในระยะ 18 เดือนที่ผ่านมาทั่วโลกต้องประสบกับเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่อยู่บ่อยครั้ง
- 1.1.2 อุทกภัยจัดเป็นเหตุการณ์ภัยธรรมชาติที่มีความถี่ในการอุบัติขึ้นมากที่สุด โดยเห็นได้จากรายงานความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์อุทกภัยในปี 2553 มีประชาชนได้รับความเดือดร้อนจำนวน 178 ล้านคน คิดเป็นมูลค่าความเสียหายประมาณ 40 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- 1.1.3 การสูญเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุทกภัย และการเก็บสถิติความเสียหายส่วนใหญ่ยังไม่มีการจำแนกตามเขตพื้นที่เมืองและชนบทอย่างชัดเจน จึงทำให้การจำแนกความเสียหายของประชากรในและนอกเขตเมืองมีความยากลำบาก
- 1.1.4 ระบบการวางผังเมืองไม่สามารถรองรับการขยายตัวของจำนวนประชากรเมืองที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกมีอยู่อย่างจำกัด ทำให้พื้นที่ที่มีความเสี่ยงได้รับผลกระทบสูงเมื่อเกิดภาวะน้ำท่วม
- 1.1.5 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นกระแสสำคัญที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของโลก ซึ่งจะมีนัยต่อการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดภาวะอุทกภัย และภาวะภัยแล้งที่เกิดขึ้น

- 1.1.6 การบริหารจัดการความเสี่ยงอันเนื่องมาจากภาวะอุทกภัยทั้งในปัจจุบันและอนาคต จำเป็นต้องอาศัยความสมดุลระหว่างการใช้สามัญสำนึกในการจัดการ บำรุงรักษา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งต้องมีกระบวนการในการตัดสินใจและจัดลำดับ ความสำคัญในการดำเนินงานเพื่อรับมือ ป้องกัน แก้ไขกับภาวะอุทกภัยที่เกิดขึ้นด้วย

1.2 สาเหตุและความเสี่ยงของอุทกภัยในเขตเมือง

- 1.2.1 ในระยะยาวความเสี่ยงในการเกิดเหตุการณ์อุทกภัยจะมีความถูกต้องและแม่นยำใน ระดับต่ำ รวมทั้งการให้ความสำคัญกับความน่าจะเป็นในการเกิดเหตุการณ์นับเป็น สิ่งที่ไม่เหมาะสมที่จะนำมาพิจารณาในกระบวนการตัดสินใจเชิงนโยบาย ในทาง กลับกันการดำเนินงานเชิงนโยบายเพื่อรับมือกับความเสี่ยงภัยจากอุทกภัยในพื้นที่ เมือง ควรให้ความสำคัญกับการวางแผนบริหารจัดการเมืองที่ดี เพื่อบรรเทาความ เสี่ยงจากอุทกภัย ภายใต้เงื่อนไขการเติบโตของเมืองอย่างต่อเนื่องในอนาคต
- 1.2.2 การพัฒนาแนวทางการปรับตัวที่เหมาะสม เพื่อปกป้องเมืองให้พ้นจากความ ไม่แน่นอนของความเสี่ยงจากอุทกภัยนับเป็นประเด็นที่ซับซ้อน เนื่องจากโครงสร้าง พื้นฐานเมืองมีคุณลักษณะที่หลากหลาย ตลอดจนการดำเนินงานด้านโครงสร้าง พื้นฐานเพื่อปกป้องเมืองจากภัยน้ำท่วมที่ต้องใช้ระยะเวลายาวนาน อาจส่งผล ย้อนกลับทำให้เมืองต้องประสบกับปัญหาน้ำท่วมที่รุนแรงมากยิ่งขึ้นได้ ดังนั้น แนวทางการปกป้องเมืองจากอุทกภัย จึงต้องอาศัยการระดมแนวทางในการบริหาร จัดการที่หลากหลายมิติ เพื่อให้เมืองสามารถปรับตัวและเผชิญกับความไม่แน่นอน ของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างกว้างขวาง

1.3 แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอุทกภัยแบบบูรณาการ

- 1.3.1 การบริหารจัดการความเสี่ยงจากอุทกภัยโดยทั่วไปมีแนวทางการดำเนินงาน ทั้งใน ด้านการใช้สิ่งก่อสร้าง และแนวทางที่ไม่ใช้สิ่งก่อสร้าง ซึ่งทั้งสองแนวทางไม่สามารถ แยกออกจากกันได้โดยเด็ดขาด แต่การผสมผสานทั้งสองแนวทางเข้าด้วยกันเพื่อ รับมือกับอุทกภัยจัดเป็นกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพและสร้างผลสัมฤทธิ์ได้อย่างดี การจัดทำแนวทางต้องตระหนักถึงระดับและลักษณะของความเสี่ยงภัย ตลอดจน แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของภัยอันเนื่องมาจากน้ำท่วมที่อาจมีรูปแบบและสร้าง ผลกระทบที่แตกต่างไปจากที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อสมดุลของ การกำหนดแนวทางการลงทุนเพื่อการจัดการภัยจากน้ำท่วมทั้งในระยะสั้น และ ระยะยาว อย่างไรก็ดี เนื่องจากในปัจจุบันการขยายตัวของความเป็นเมือง และสภาพ ภูมิอากาศที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องได้ดำเนินไปด้วยอัตราเร่ง ดังนั้น แนวทางในการรับมือกับภัยพิบัติ จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนจากการมุ่งเน้นดำเนิน แนวทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางวิศวกรรมไปสู่การใช้แนวทางการแก้ไขด้วยวิธีการ ไม่ใช้สิ่งก่อสร้างมากขึ้น
- 1.3.2 ประเด็นท้าทายที่สำคัญของการดำเนินแนวทางไม่ใช้สิ่งก่อสร้าง คือการสร้างการมี ส่วนร่วม และการยอมรับจากภาคีและสถาบันที่เกี่ยวข้องในการบำรุงรักษาทรัพยากร การสร้างความตระหนักและการเตรียมพร้อมเพื่อรับภัยอย่างต่อเนื่อง แม้จะไม่มี แนวโน้มในการเกิดอุทกภัยของพื้นที่ในระยะอันใกล้ นอกจากนี้ ความท้าทายที่สำคัญ อีกประการหนึ่งคือข้อเท็จจริงที่ว่า การใช้สิ่งก่อสร้างเป็นแนวทางในการลด

ผลกระทบจากอุทกภัยไม่ใช่แนวทางในการป้องกันความเสียหาย ดังนั้น สามัญสำนึกของประชาชนส่วนใหญ่จึงโน้มเอียงไปสู่การให้ความมั่นใจต่อแนวทางการแก้ไขโดยใช้สิ่งก่อสร้างมากกว่า

- 1.3.3 ดังนั้น การออกแบบแนวทางการบูรณาการการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอุทกภัยเป็นประเด็นการออกแบบแนวทางการสนองตอบต่อภัยที่เกี่ยวข้องกับน้ำ ซึ่งมีขอบเขตกว้างขวางครอบคลุมถึงการปฏิรูปเมือง และการปรับตัวเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยที่การดำเนินงานจะต้องผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องต่อการบริหารจัดการอุทกภัยที่เกิดขึ้น ตลอดจนแนวทางที่นำมาใช้กับพื้นที่จะต้องมีการหารือกับภาคส่วนอย่างกว้างขวาง เพื่อสร้างการร่วมมือและการยอมรับ และเป็นแนวทางที่ไม่ขัดต่อธรรมชาติ สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

1.4 การนำแนวทางการบูรณาการการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอุทกภัยไปสู่การปฏิบัติ

- 1.4.1 ไม่มีพิมพ์เขียวที่แน่นอนในการแก้ไขปัญหามหาอุทกภัย ต้องมีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งถึงสาเหตุและความน่าจะเป็นของความเสี่ยงภัยที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมถึงทรัพย์สินที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบและเสียหาย เพื่อให้การดำเนินมาตรการในการแก้ไขเป็นไปอย่างถูกต้องตามที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.4.2 การออกแบบการบริหารจัดการอุทกภัยต้องสามารถปรับให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ การกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหามหาอุทกภัย จึงเป็นสิ่งที่ควรพิจารณาให้มีขอบเขตครอบคลุมถึงความไม่แน่นอนในทุกมิติ ร่วมกับการคำนึงถึงรูปแบบของอุทกภัยในแบบต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายใต้สภาวะภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลง
- 1.4.3 เมืองที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จำเป็นต้องบูรณาการการบริหารจัดการอุทกภัยไว้ในการวางแผนพัฒนาเมืองและธรรมาภิบาลของเมือง โดยเมืองที่กำลังเติบโตดังกล่าวควรนำประเด็นด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การสร้างที่อยู่อาศัย รวมถึงการวางระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการให้บริการในพื้นที่เมืองที่บูรณาการกับการบริหารจัดการอุทกภัยมาผนวกไว้ในภาพรวมของแผนการพัฒนาเมืองด้วย
- 1.4.4 แนวทางการดำเนินงานต้องการการผสมผสานระหว่างแนวทางที่ใช้สิ่งก่อสร้างและไม่ใช่สิ่งก่อสร้างอย่างสมดุล โดยใช้มาตรการแบบผสมผสานหลายๆ แนวทางเข้าด้วยกันอย่างเหมาะสม เพื่อให้เป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพสูง สามารถรับมือกับอุทกภัยที่เกิดขึ้นได้อย่างเท่าทันและรวดเร็ว
- 1.4.5 โครงสร้างทางวิศวกรรมขนาดใหญ่อาจไม่ใช่แนวทางการแก้ไขปัญหามหาอุทกภัยที่เบ็ดเสร็จ โดยให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องร่วมพิจารณาในละเอียดถึงความจำเป็น/เหมาะสมของการใช้แนวทางในการก่อสร้างโครงสร้างทางวิศวกรรมขนาดใหญ่เพื่อการแก้ไขปัญหให้เป็นไปอย่างโปร่งใส
- 1.4.6 การกำจัดความเสี่ยงจากอุทกภัยให้หมดไปโดยสิ้นเชิงเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยาก โดยเลือกใช้/กำหนดแนวทางในการแก้ไขอุทกภัยไม่ว่าจะเป็นแนวทางที่ใช้ หรือไม่ใช้

สิ่งก่อสร้าง ควรต้องเป็นแนวทางที่ก่อให้เกิดผลตกค้างให้น้อยที่สุด หรือไม่ก่อให้เกิดความเสียหายมากยิ่งขึ้นกว่าการไม่ดำเนินการใดๆ

- 1.4.7 การรับมืออุทกภัยหลายแนวทางก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมเชิงบวกนอกเหนือไปจากการบรรลุเป้าหมายในการลดความเสี่ยงจากภัยน้ำท่วม โดยสร้างพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองนอกจากจะสามารถใช้เป็นพื้นที่เพื่อการสันถนาการและการออกกำลังกายของชุมชนเมืองแล้ว ยังเป็นแหล่งสร้างความหลากหลายทางชีวภาพ
- 1.4.8 การใช้จ่ายงบประมาณเพื่อจัดการอุทกภัยควรคำนึงถึงความสำคัญของประเด็นด้านสังคมและนิเวศ โดยตัดสินใจในการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อแก้ไข/บริหารจัดการอุทกภัย จึงจำเป็นต้องอาศัยการตัดสินใจเชิงคุณภาพจากภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องให้มีความครอบคลุมถึงความสามารถในการที่จะแก้ไขและฟื้นฟูประเด็นเชิงสังคมและนิเวศอย่างกว้างขวางด้วย
- 1.4.9 ความรับผิดชอบในการดำเนินแผนงาน/โครงการเพื่อรับมือกับอุทกภัยที่โปร่งใสสามารถตรวจสอบได้เป็นสิ่งที่มีความสำคัญ โดยเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ทุกภาคีการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องในทุกระดับให้มีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของในการดำเนินการจะเป็นแนวทางที่ช่วยเสริมสร้างให้เกิดพลังร่วมที่ดีในการที่จะลดความเสี่ยงจากอุทกภัยลงได้
- 1.4.10 การนำแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงจากภัยน้ำท่วมไปสู่การปฏิบัติต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วน โดยอาศัยการผสมผสานความเข้มแข็งและพลังที่แน่วแน่จากผู้นำ ตลอดจนความรับผิดชอบที่ต่อเนื่องมั่นคงของหน่วยงานรัฐในระดับประเทศและระดับพื้นที่อย่างจริงจัง
- 1.4.11 การเสริมสร้างความพร้อมและความตระหนักในการเผชิญกับอุทกภัยต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยสร้างความตระหนักถึงภัยธรรมชาติต่างๆ เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนมีการเตรียมพร้อม และไม่ประมาทต่อเหตุการณ์ภัยทางธรรมชาติ จึงเป็นแนวทางที่ต้องดำเนินการอยู่อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ
- 1.4.12 การฟื้นฟูและเสริมสร้างศักยภาพของชุมชนภายหลังเหตุการณ์อุทกภัย โดยต้องมีแผนในการฟื้นฟูที่รวดเร็ว เพื่อให้ชุมชนสามารถฟื้นฟูกลับคืนสู่สภาพเดิมได้อย่างเข้มแข็งยิ่งขึ้นกว่าเดิม โดยแผนดังกล่าวต้องครอบคลุมถึงแผนด้านการเงิน/สินเชื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งสร้างชุมชนใหม่ที่มีคุณสมบัติในการรับมือกับอุทกภัยในอนาคตที่ดี

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.1 แนวทางการแก้ไขในการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอุทกภัยแบบบูรณาการน้ำขึ้นอยู่กับการละพื้นที่และแต่ละประเทศ
- 2.2 การออกแบบระบบการป้องกันน้ำท่วมต่างๆ จะต้องรองรับความเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

- 2.3 เมืองในอนาคตจะต้องมีการออกแบบและการเตรียมการป้องกันน้ำท่วมไว้ล่วงหน้า ทั้งในการใช้มาตรการทางวิศวกรรมที่ใช้สิ่งก่อสร้างและไม่ใช้สิ่งก่อสร้างผสมผสานอย่างสมดุล
- 2.4 ควรมีการมีส่วนร่วมของประชาชนความเข้าใจของชุมชนเป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งในเรื่องเป็นประเด็นที่รายงานการศึกษาไม่ได้บอกไว้

3. มติ กยอ.

รับทราบและเห็นด้วยกับข้อเสนอและการวางแผนเตรียมความพร้อมในแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอุทกภัยแบบบูรณาการ การใช้มาตรการทางวิศวกรรมที่ใช้สิ่งก่อสร้างและไม่ใช้สิ่งก่อสร้าง และการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการพื้นที่ต้นน้ำและแหล่งเก็บน้ำในอนาคต

ระเบียบวาระที่ 4.6 ความคืบหน้าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ

1. เลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้รายงานความคืบหน้าการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 สถานการณ์ปัจจุบัน

- 1.1.1 สถานการณ์ของตลาดประกันภัยต่อในต่างประเทศปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นมีผู้รับประกันภัยต่อเข้ามาแข่งขันกันเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยลดลงเป็นลำดับในระยะถัดไป พัฒนาการของสถานการณ์การรับประกันภัยต่อในต่างประเทศขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญของผลของแผนการบริหารจัดการน้ำของรัฐอย่างเป็นรูปธรรม
- 1.1.2 ด้วยภาวะการณ์ที่ปรับตัวดีขึ้น บริษัทประกันภัยสามารถเสนออัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่ำกว่าที่กองทุนฯ กำหนดในบางกรณี และกองทุนฯ ได้ปรับหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องอย่างต่อเนื่อง เช่น การยืดหยุ่นให้บริษัทประกันภัยสามารถใช้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำกว่ากองทุนฯ ได้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ภัยพิบัติน้ำท่วมในภูมิภาคยังเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และส่งผลต่อความสามารถในการรับประกันภัยต่อ (Capacity) ที่มีอยู่ได้
- 1.1.3 โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดที่ประสบอุทกภัยในปีที่ผ่านมาเริ่มเปิดดำเนินการ นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัยส่วนใหญ่จะทยอยครบกำหนดต่ออายุในเดือนตุลาคม และขณะนี้เริ่มเข้าสู่ช่วงฤดูฝนแล้ว ดังนั้น การทำประกันภัยพิบัติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ และคณะกรรมการกองทุนฯ อยู่ระหว่างการเตรียมการในเรื่องการจัดหาประกันภัยต่อของกองทุนฯไว้ล่วงหน้า

- 1.2 ผลการรับประกันภัยตั้งแต่ 28 มีนาคม – 27 กรกฎาคม 2555 โดยกลุ่มผู้เอาประกันภัย ได้แก่ บ้านอยู่อาศัย SME และอุตสาหกรรม ได้ออกกรมธรรม์ไปแล้วรวม 47,015 ฉบับ ทุนประกันภัยพิบัติรวม 6,341.91 ล้านบาท และเบี้ยประกันภัยรวม 45.19 ล้านบาท

- 1.3 ประมาณการประกันภัยทรัพย์สิน (กันยายน – ธันวาคม 2555) โดยกลุ่มผู้เอาประกันภัย ได้แก่ บ้านอยู่อาศัย SME และอุตสาหกรรม จะมีการออกกรมธรรม์ 364,372 ฉบับ ทุนประกันภัย 3,655,607 ล้านบาท และประมาณการทุนประกันภัย 475,550 ล้านบาท

1.4 การดำเนินการต่อไป

- 1.4.1 การสรรหาที่ปรึกษาด้านการประกันภัยต่อ กองทุนฯ ได้จัดทำโครงการจัดจ้างที่ปรึกษาด้านการประกันภัยต่อและข้อกำหนดงาน (TOR) โดยขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการสรรหาที่ปรึกษาด้านการประกันภัยต่อเพื่อทำหน้าที่ในการให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่กองทุนฯ ในการจัดแผนการประกันภัยต่อที่เหมาะสม พร้อมทั้งติดต่อบริษัทประกันภัยต่อในต่างประเทศเพื่อเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยแก่กองทุนฯ ด้วย
- 1.4.2 การเดินทางไปเจรจากับบริษัทประกันภัยต่อ เพื่อให้สามารถเจรจาต่อรองเงื่อนไขความคุ้มครองรวมทั้งเบี้ยประกันภัยได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงสุด อาจจัดคณะเดินทางเยือนบริษัทประกันภัยต่อในต่างประเทศโดยตรง (เช่น สหราชอาณาจักร และญี่ปุ่น เป็นต้น) เพื่อแสดงความคืบหน้าของแผนการบริหารจัดการน้ำ และเชิญชวนให้ผู้รับประกันภัยต่อเข้ามาแข่งขันเสนออัตราเบี้ยประกันภัยต่อแก่กองทุนฯ
- 1.4.3 การประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย (1) กองทุนฯ ได้เห็นชอบโครงการประชาสัมพันธ์กองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ และอยู่ระหว่างการคัดเลือกบริษัทที่จะได้จ้างดำเนินการวางแผนการประชาสัมพันธ์และการใช้สื่อในรูปแบบต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ เป็นต้น รวมทั้งการพบปะและสัมมนาให้ความรู้แก่กลุ่มต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มครัวเรือนและ SME และ (2) สำนักงาน คปภ. ได้จัดกิจกรรมลงพื้นที่ในการบรรยายความรู้และประชุมชี้แจงเรื่องการประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยพิบัติในภูมิภาคโดยเฉพาะในพื้นที่ประสบภัยน้ำท่วม รวมทั้งหารือข้อปัญหาต่างๆ ให้แก่ผู้บริหาร ผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรม ส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในจังหวัดต่างๆอย่างต่อเนื่อง เช่น ออยุธยา ปทุมธานี นครสวรรค์ สุราษฎร์ธานี พิษณุโลก อุบลราชธานี เป็นต้น
- 1.4.4 ติดตามปัญหาอุปสรรคต่างๆที่เกิดขึ้น เพื่อปรับปรุงการประกันภัยพิบัติให้เหมาะสมกับสถานการณ์ตลาดประกันภัยที่เปลี่ยนแปลง เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

3. มติ กยอ.

รับทราบ

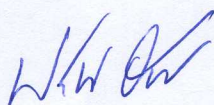
ระเบียบวาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

1. ที่ประชุมเสนอว่าการลงทุนตามยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ วงเงิน 10,000 ล้านบาท ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำ และสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. 2555 จะเป็นโอกาสดีสำหรับหน่วยงานต่างๆ ในการเสนอแผนงาน/โครงการลงทุนใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศในระยะยาว แต่ยังคงติดตามขั้นตอนการขอรับการจัดสรรงบประมาณปกติ เช่น การพัฒนาพุทธมณฑล เป็นอุทยานพุทธมณฑล เพื่อให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงพุทธศาสนา การนำพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตอุเทนถวาย บริเวณพญาไท มาพัฒนาเป็นศูนย์พัฒนาทักษะด้านอุตสาหกรรมของประเทศ สำหรับการฝึกปฏิบัติของภาควิศวกรรม ซึ่งอาจเป็นศูนย์แสดงผลงานด้านอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศด้วย เป็นต้น รวมทั้งการสร้างสิ่งก่อสร้างหรือสถานที่ใหม่ๆ เพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือพื้นที่เศรษฐกิจในการสร้างรายได้

ให้กับประเทศ ดังเช่น การก่อสร้างหอไอเฟลของประเทศฝรั่งเศส หรือการสร้างสวนขนาดใหญ่ (Gardens by the Bay) ของประเทศสิงคโปร์เพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่สามารถสร้างงานสร้างรายได้ ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

2. ที่ประชุมรับทราบ

เลิกประชุมเวลา 15.15 น.



(นายปรเมธี วิมลศิริ)

รองเลขาธิการคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ผู้จดยางานการประชุม



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม