

สำนักงานคลังจังหวัดน่าน
สรุปข่าวประชุมคณะรัฐมนตรี
วันที่ 16 ตุลาคม 2566
ประเด็นเศรษฐกิจ กระทรวงการคลัง

1. เรื่อง รายงานสถานการณ์การส่งออกของไทย ประจำเดือนสิงหาคมและ 8 เดือนแรกของปี 2566

คณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานสถานการณ์การส่งออกของไทย ประจำเดือนสิงหาคมและ 8 เดือนแรกของปี 2566 ตามที่กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) เสนอ ดังนี้

สาระสำคัญ

1. สรุปสถานการณ์การส่งออกของไทย ประจำเดือนสิงหาคม 2566

การส่งออกของไทยในเดือนสิงหาคม 2566 พลิกกลับมาขยายตัวในรอบ 11 เดือน มีมูลค่า 24,279.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (824,938 ล้านบาท) ขยายตัวร้อยละ 2.6 หากหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย ขยายตัวร้อยละ 3.9 ได้รับแรงหนุนจากสัญญาณการฟื้นตัวของภาคการผลิตโลกที่ดีขึ้นกว่าเดือนก่อนหน้า แม้ว่าจะยังอยู่ในระดับต่ำกว่าปกติ การใช้จ่ายของผู้บริโภคปรับตัวดีขึ้นตามภาคบริการของประเทศคู่ค้าที่ขยายตัว ส่งผลดีต่อสินค้าส่งออกที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง การส่งเสริมนโยบายพลังงานสะอาดและความต้องการสินค้าเทคโนโลยีทำให้สินค้าหมวดอุตสาหกรรมกลับมาขยายตัวอีกครั้ง ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทในระดับที่เหมาะสมส่งผลดีต่อการส่งออก ตลาดคู่ค้าสำคัญฟื้นตัว อาทิ สหรัฐฯ จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ ไต้หวัน ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย และแอฟริกาใต้ โดยการส่งออกของไทยในเดือนนี้ยังทำได้ดีกว่าหลายประเทศในภูมิภาคและกลับมาเกินดุลการค้า ทั้งนี้ การส่งออกไทย 8 เดือนแรกของปี 2566 หดตัวร้อยละ 4.5 และเมื่อหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย หดตัวร้อยละ 1.5

มูลค่าการค้ารวม

มูลค่าการค้าในรูปเงินดอลลาร์สหรัฐ เดือนสิงหาคม 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 48,199.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 5.7 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 24,279.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 2.6 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 23,919.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 12.8 ดุลการค้า เกินดุล 359.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภาพรวม 8 เดือนแรกของปี 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 383,111.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 5.1 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 187,593.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 4.5 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 195,518.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 5.7 ดุลการค้า 8 เดือนแรกของปี 2566 ขาดดุล 7,925.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

มูลค่าการค้าในรูปเงินบาท เดือนสิงหาคม 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 1,647,414 ล้านบาท หดตัว ร้อยละ 12.1 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 824,938 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 4.4 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 822,476 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 18.6 ดุลการค้า เกินดุล 2,462 ล้านบาท ภาพรวม 8 เดือนแรกของปี 2566 มีมูลค่าการค้ารวม 13,112,568 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 4.6 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออก มีมูลค่า 6,379,734 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 3.9 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 6,732,833 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 5.3 ดุลการค้า 8 เดือนแรกของปี 2566 ขาดดุล 353,009 ล้านบาท

การส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 1.5 สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 7.6 แต่สินค้าเกษตรกลับมาขยายตัวร้อยละ 4.2 ทั้งนี้ สินค้าสำคัญที่ขยายตัว ได้แก่ ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง ขยายตัวร้อยละ 99.8 (ขยายตัวในตลาดจีน มาเลเซีย สหรัฐฯ เวียดนาม และเกาหลีใต้) ข้าว ขยายตัวร้อยละ 10.8 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ อินโดนีเซีย มาเลเซีย โมซัมบิก และแองโกลา) สิ่งปฐurstอาหาร ขยายตัวร้อยละ 28.6 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ออสเตรเลีย ฟิlippินส์ เนเธอร์แลนด์ และมาเลเซีย) ผักกระป๋องและผักแปรรูป ขยายตัวร้อยละ 26.5 (ขยายตัวในตลาดญี่ปุ่น สหรัฐฯ เกาหลีใต้ จีน และไต้หวัน) นมและผลิตภัณฑ์นม

ขยายตัวร้อยละ 13.2 (ขยายตัวในตลาดฟิลิปปินส์ กัมพูชา สิงคโปร์ เวียดนาม และลาว) ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง ขยายตัวร้อยละ 22.8 (ขยายตัวในตลาดญี่ปุ่น ไต้หวัน สหรัฐฯ ออสเตรเลีย และกัมพูชา) ขณะที่สินค้าสำคัญที่หดตัว อาทิ ยางพารา หดตัวร้อยละ 32.9 (หดตัวในตลาดจีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอินเดีย) ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง หดตัวร้อยละ 12.8 (หดตัวในตลาดจีน ไต้หวัน มาเลเซีย สหรัฐฯ และฟิลิปปินส์) อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป หดตัวร้อยละ 9.7 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ ออสเตรเลีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ กัมพูชา และแอฟริกาใต้) น้ำตาลทราย หดตัวร้อยละ 23.1 (หดตัวในตลาดอินโดนีเซีย กัมพูชา มาเลเซีย ไต้หวัน และจีน) ไม้แปรรูป หดตัวร้อยละ 12.8 (หดตัวในตลาดญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์ เกาหลีใต้ และเยอรมนี) ไขมันจากน้ำมันจากพืชและสัตว์ หดตัวร้อยละ 57.4 (หดตัวในตลาดเมียนมา มาเลเซีย กัมพูชา ญี่ปุ่น และฮ่องกง) ทั้งนี้ 8 เดือนแรกของปี 2566 การส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 3.5

การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม

มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ขยายตัวร้อยละ 2.5 ซึ่งมีสินค้าสำคัญที่ขยายตัว อาทิ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 5.2 (ขยายตัวในตลาดออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น มาเลเซีย และแอฟริกาใต้) แผงวงจรไฟฟ้า ขยายตัวร้อยละ 39.8 (ขยายตัวในตลาดญี่ปุ่น ไต้หวัน จีน สหรัฐฯ และมาเลเซีย) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 6.4 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลีย และเนเธอร์แลนด์) เครื่องโทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 36.9 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ฮ่องกง เม็กซิโก เนเธอร์แลนด์ และสิงคโปร์) อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทρανซิสเตอร์ และไดโอด ขยายตัวร้อยละ 74.5 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ จีน อินเดีย เกาหลีใต้ และกัมพูชา) หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ ขยายตัวร้อยละ 59.1 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ เนเธอร์แลนด์ เม็กซิโก ญี่ปุ่น และไต้หวัน) ขณะที่สินค้าสำคัญที่หดตัว อาทิ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ หดตัวร้อยละ 26.9 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ จีน ฮ่องกง เนเธอร์แลนด์ และมาเลเซีย) ผลิตภัณฑ์ยาง หดตัวร้อยละ 4.7 (หดตัวในตลาดจีน ญี่ปุ่น มาเลเซีย เวียดนาม และอินเดีย) อัญมณีและเครื่องประดับ (ไม่รวมทองคำ) หดตัวร้อยละ 10.4 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ อินเดีย เยอรมนี สหราชอาณาจักร และญี่ปุ่น) เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ หดตัวร้อยละ 23.4 (หดตัวในตลาดออสเตรเลีย สหรัฐฯ สิงคโปร์ เวียดนาม และอินเดีย) ทั้งนี้ 8 เดือนแรกของปี 2566 การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวร้อยละ 4.1

ตลาดส่งออกสำคัญ

การส่งออกไปยังตลาดสำคัญส่วนใหญ่กลับมาขยายตัว สอดคล้องกับสัญญาณการปรับตัวดีขึ้นของการผลิตภาคอุตสาหกรรมของโลก ทั้งนี้ ภาพรวมการส่งออกไปยังกลุ่มตลาดต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้ (1) ตลาดหลัก ขยายตัวร้อยละ 2.3 โดยขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ ร้อยละ 21.7 จีน ร้อยละ 1.9 และญี่ปุ่น ร้อยละ 15.7 แต่ยังมีหดตัวต่อเนื่องในตลาดอาเซียน (5) CLMV และสหภาพยุโรป (27) ร้อยละ 1.5 ร้อยละ 21.3 และร้อยละ 11.6 ตามลำดับ (2) ตลาดรอง ขยายตัวร้อยละ 2.4 โดยขยายตัวในตลาดทวีปออสเตรเลีย ร้อยละ 22.4 แอฟริกา ร้อยละ 4.9 รัสเซียและกลุ่ม CIS ร้อยละ 30.4 และสหราชอาณาจักร ร้อยละ 10.7 ขณะที่ตลาดเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และลาตินอเมริกา หดตัวร้อยละ 0.9 ร้อยละ 12.6 และร้อยละ 11.7 (3) ตลาดอื่น ๆ ขยายตัวร้อยละ 62.8 อาทิ สวิตเซอร์แลนด์ ขยายตัวร้อยละ 53.6

2. มาตรการส่งเสริมการส่งออกและแนวโน้มการส่งออกระยะต่อไป

สำหรับแผนการส่งเสริมการส่งออกในช่วงที่เหลือของปี 2566 นายภูมิธรรม เวชยชัย รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ได้มอบนโยบายแก่ผู้บริหารกระทรวงพาณิชย์ พาณิชย์จังหวัด และทูตพาณิชย์ทั่วโลก เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2566 ที่ผ่านมา โดยยังคงรักษาเป้าหมายการส่งออกในปี 2566 ไว้อยู่ที่ร้อยละ 1 - 2 และมีนโยบาย “เร่งขับเคลื่อนเลขการส่งออก เปลี่ยนจากติดลบให้เป็นบวก” โดย (1) ใช้ประโยชน์จาก Soft Power สร้างเรื่องราวให้กับสินค้าและบริการไทยโดยเชื่อมโยงกับภาคบริการและการท่องเที่ยว (2) จัดทำและนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคเชิงลึกในตลาดทั่วโลก เพื่อนำมาพัฒนาสินค้าให้ตอบสนองความต้องการ (3) แก้ไขปัญหาและอุปสรรคการค้าชายแดน เป็นปัญหาคอขวดและเป็นอุปสรรคต่อสินค้าไทยตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ (4) ผลักดันและสร้างระบบนิเวศน์ในการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เป็นผู้ให้บริการระดับภูมิภาค นอกจากนี้ มีนโยบาย “ผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์จาก FTA” โดยให้ภาครัฐเข้าไปช่วยเหลือผู้ประกอบการในการปรับตัว สร้างความรู้ความเข้าใจ โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายเล็ก

และเตรียมความพร้อมให้ดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับกฎกติกาใหม่ ๆ ของโลก เช่น Carbon Credit BCG และ SGDs เป็นต้น อีกทั้งได้มอบหมายให้พาณิชย์จังหวัดและทูตพาณิชย์ วางแผนยุทธศาสตร์หรือแผนบริหารจัดการสินค้าอย่างครบวงจรร่วมกัน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อ “รักษาสตลาดเดิม เสริมตลาดใหม่” และเพิ่มบทบาท “พาณิชย์คู่คิด SME” ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการรายเล็กให้สามารถส่งออกได้

แนวโน้มการส่งออกในระยะถัดไป กระทรวงพาณิชย์ ประเมินว่า การส่งออกในช่วงที่เหลือของปี จะมีแนวโน้มการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป สินค้าที่เกี่ยวข้องกับเมกะเทรนด์ด้านพลังงานสะอาดและเทคโนโลยีดิจิทัลมีทิศทางที่ขยายตัวได้ดี ส่วนความต้องการสินค้าเกษตรและอาหารซึ่งเป็นสินค้าศักยภาพของไทย ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง ในช่วงปลายปีมูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากคำสั่งซื้อที่เกี่ยวข้องกับเทศกาลเฉลิมฉลองในประเทศคู่ค้า สำหรับภาพรวมตลาดส่งออกเริ่มเห็นการฟื้นตัวของตลาดหลัก อย่างสหรัฐฯ จีน และญี่ปุ่น กลับมาบวกซึ่งเป็นสัญญาณที่ดี และตลาดส่งออกใหม่ ๆ ที่ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกจากการคงอัตราดอกเบี้ยระดับสูงยาวนานที่จะชะลอการผลิตและการบริโภคสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่ไม่จำเป็น ภาวะภัยแล้งที่อาจจะกระทบต่อผลผลิตเพื่อการส่งออก และปัญหาความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังไม่มีที่ท่าว่าจะยุติ ล้วนเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อมูลค่าการส่งออกแทบทั้งสิ้น ซึ่งกระทรวงพาณิชย์ต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป

2. เรื่อง ขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง มาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ ที่ดินสาธารณประโยชน์แปลง “ทุ่งหนองแด” ตำบลกุดสระ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) เสนอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีที่เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 และเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 เกี่ยวกับเรื่อง มาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่ที่ดินสาธารณประโยชน์แปลง “ทุ่งหนองแด” ตำบลกุดสระ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินงานในพื้นที่ พร้อมส่งมอบพื้นที่ให้แก่สมาคมพืชสวนโลกระหว่างประเทศ (International Association of Horticultural Producers : AIPH) ซึ่งมีกำหนดการต้องส่งมอบพื้นที่ 6 เดือน ก่อนพิธีเปิดงานในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2569 (ต้องส่งมอบพื้นที่วันที่ 1 พฤษภาคม 2569)

สาระสำคัญของเรื่อง

กษ. รายงานว่า

1. งานมหรหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2569 จัดขึ้นที่ “ทุ่งหนองแด” ตำบลกุดสระ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี มีพื้นที่จัดงาน 1,030 ไร่ โดยเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำตามทะเบียนรายนามพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น 1,009 ไร่ 25 ตารางวา ซึ่งต้องขอยกเว้นการปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 และวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 ก่อนการดำเนินการเข้าเตรียมพื้นที่จัดงานมหรหกรรมพืชสวนโลกจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2569

2. คณะกรรมการ AIPH ได้มาตรวจเยี่ยมพื้นที่การจัดงานมหรหกรรมพืชสวนโลกเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2566 โดยให้ข้อเสนอแนะว่า ประเทศไทยควรเร่งแผนการดำเนินงานให้เร็วขึ้น โดยมีกำหนดการต้องส่งมอบพื้นที่ 6 เดือนก่อนพิธีเปิดงาน (ต้องส่งมอบพื้นที่วันที่ 1 พฤษภาคม 2569) ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งการเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2566 ให้ติดตามความคืบหน้าของโครงการมหรหกรรมพืชสวนโลก จังหวัดอุดรธานี รวมทั้งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้สั่งการในการประชุมติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานจัดงานมหรหกรรมพืชสวนโลกเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2566 ให้ดำเนินการขอยกเว้นการปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำดังกล่าว

3. กษ. แจ้งว่า ทส. (กรมทรัพยากรน้ำ) ได้ตรวจสอบแล้ว พื้นที่ชุ่มน้ำหนองแด ตำบลกุดสระ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี เป็นพื้นที่สาธารณประโยชน์ต้องขอยกเว้นไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 และ 12 พฤษภาคม 2558 (เกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ) ดังนั้น กษ. สามารถนำเรื่องเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อขอยกเว้นไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวได้

3. เรื่อง รายงานประจำปีผลการดำเนินงานคณะกรรมการคุ้มครองการรับงานไปทำที่บ้าน ชุดที่ 4 ปีที่ 1

คณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานประจำปีผลการดำเนินงานคณะกรรมการคุ้มครองการรับงานไปทำที่บ้าน ชุดที่ 4 ปีที่ 1 (4 ตุลาคม 2564 - 3 ตุลาคม 2565) ตามที่กระทรวงแรงงาน (รง.) เสนอ

สาระสำคัญของเรื่อง

รง. รายงานว่า รง. (กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน) ได้จัดทำรายงานประจำปีผลการดำเนินงานคณะกรรมการคุ้มครองการรับงานไปทำที่บ้าน ชุดที่ 4 ปีที่ 1 (4 ตุลาคม 2564 - 3 ตุลาคม 2565) สาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

เรื่อง	ผลการดำเนินงาน
1. การประชุมคณะกรรมการฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565	คณะกรรมการฯ มีการประชุม 3 ครั้ง ในประเด็นสำคัญ ๆ ดังนี้ 1.1) พิจารณาให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการฯ ชุดที่ 3 ปีที่ 2 และพิจารณาการแต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการฯ ชุดที่ 4 1.2) พิจารณาคำขอรับเบี้ยหวัด (ร่าง) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและคุ้มครองแรงงานนอกระบบ พ.ศ. ¹ และพิจารณาข้อเสนอแนะเพิ่มเติมการรับฟังความคิดเห็น (ร่าง) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้าน พ.ศ. 2553 (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ² 1.3) พิจารณานโยบายการส่งเสริมผู้จ้างงานและผู้รับงานไปทำที่บ้าน และพิจารณาโครงการสรรหากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิและการเลือกกรรมการผู้แทนผู้จ้างงาน กรรมการผู้แทนผู้รับงานไปทำที่บ้านในคณะกรรมการฯ ชุดที่ 5
2. การพัฒนากลไกในการพัฒนาการคุ้มครองงานที่รับไปทำที่บ้าน	คณะกรรมการฯ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย รวม 2 คณะ ดังนี้ 2.1) คณะอนุกรรมการพัฒนากฎหมายคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้านได้ดำเนินการประชุม 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาในประเด็นสำคัญ ดังนี้ (1) เสนอแนะเพิ่มเติมการรับฟังความคิดเห็น (ร่าง) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้าน พ.ศ. 2553 (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และ (2) การปรับปรุง (ร่าง) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้าน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็น (ร่าง) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้าน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. 2.2) คณะอนุกรรมการด้านยุทธศาสตร์และขับเคลื่อนนโยบายการรับงานไปทำที่บ้าน ได้ดำเนินการประชุม 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาในประเด็นสำคัญ ดังนี้ (1) การขับเคลื่อนการดำเนินงานส่งเสริม คุ้มครอง และพัฒนาการรับงานไปทำที่บ้าน ภายใต้แผนยุทธศาสตร์เสริมสร้างหลักประกันทางสังคมและขยายความคุ้มครองให้ทั่วถึงตามแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2563 - 2565 และการเตรียมข้อมูลประกอบการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบในแต่ละกลุ่มอาชีพให้ได้รับการคุ้มครอง มีหลักประกันทางสังคมและเข้าถึงสิทธิประโยชน์อย่างทั่วถึงตามเป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์เสริมสร้างหลักประกันทางสังคมและขยายความคุ้มครองให้ทั่วถึง และ (2) (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการคุ้มครองการรับงานไปทำที่บ้าน พ.ศ. 2566 - 2570

3. การส่งเสริมและพัฒนาผู้รับงานไปทำที่บ้าน	คณะกรรมการฯ ได้ส่งเสริมและพัฒนาผู้รับงานไปทำที่บ้าน เพื่อให้มีความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีอาชีพเสริมเพิ่มจากอาชีพหลัก มีรายได้ที่มั่นคง มีงานทำอย่างต่อเนื่อง สามารถเข้าถึงสวัสดิการแห่งรัฐหลักประกันทางสังคมและสิทธิประโยชน์ตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความเข้มแข็งและยั่งยืน โดยมีการดำเนินกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ เช่น 3.1) โครงการสร้างเครือข่ายการคุ้มครองแรงงานนอกระบบในสังคมสูงวัย โดยจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองแรงงานนอกระบบและให้มีช่องทางการติดต่อแบบสองทาง (Two way) เพื่อเป็นช่องทางในการติดต่อสื่อสาร แลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบระหว่างสมาชิกในเครือข่าย ตลอดจนสามารถเข้าถึงสิทธิต่าง ๆ ให้ได้รับการคุ้มครองอย่างทั่วถึง และเป็นธรรมซึ่งมีเป้าหมายเป็นแรงงานนอกระบบกลุ่มผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) และมีผู้เข้าร่วมโครงการฯ จำนวน 468 คน 3.2) กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยให้แก่เครือข่ายแรงงานนอกระบบ โดยส่งเสริมให้เครือข่ายแรงงานนอกระบบมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำรงชีวิตและถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งมีเป้าหมายให้หน่วยปฏิบัติดำเนินการทั้ง 86 หน่วยงาน และมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมฯ จำนวน 2,564 คน 3.3) กิจกรรมสร้างความเข้มแข็งชมรมแรงงานนอกระบบ โดยจัดให้มีเวทีแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ด้านแรงงานนอกระบบของจังหวัดเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดี รวมทั้งได้มีการจัดทำฐานข้อมูลชมรมแรงงานนอกระบบเพื่อใช้ในการบริหารจัดการและส่งเสริมแรงงานนอกระบบให้สอดคล้องกับบริบทในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีเป้าหมายให้เครือข่ายสมาชิกชมรมแรงงานนอกระบบทั้ง 76 จังหวัด และมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมฯ จำนวน 1,575 คน 3.4) กิจกรรมคัดเลือกบุคคลและเครือข่ายแรงงานนอกระบบดีเด่นประจำปี พ.ศ. 2565 เพื่อให้แรงงานนอกระบบได้ตระหนักถึงคุณค่าของตนเอง มุ่งมั่นพัฒนาความรู้ความสามารถให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมและยั่งยืน พร้อมทั้งช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้าสู่สากล โดยมีเป้าหมายให้ผู้จ้างงาน/นายจ้างแรงงานนอกระบบ และเครือข่ายแรงงานนอกระบบ ซึ่งมีผู้เข้ารับการคัดเลือก จำนวน 44 คน แบ่งเป็นประเภทผู้จ้างงาน/นายจ้าง จำนวน 8 คน ประเภทแรงงานนอกระบบ จำนวน 17 คน และประเภทเครือข่ายแรงงานนอกระบบ จำนวน 19 คน 3.5) กิจกรรมตรวจแรงงานนอกระบบ โดยดำเนินการในรูปแบบการตรวจแรงงานกลุ่มเป้าหมายในสถานประกอบการ/สำนักงานของนายจ้าง/ผู้จ้างงาน/ผู้ส่งมอบงานที่รับไปทำที่บ้าน/ตัวแทนหรือผู้รับเหมาในงานที่รับงานไปทำที่บ้าน สถานที่ทำงานของลูกค้า/ผู้รับงานไปทำที่บ้านรวมทั้งติดตามและประเมินผล ซึ่งมีผู้ที่ได้รับตรวจแล้วจำนวน 302 คน
--	--

	3.6) กิจกรรมตรวจแรงงานนอกระบบเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการค้ำมนุษย์ด้านแรงงาน กลุ่มลูกจ้างในงานเกษตรและลูกจ้างทำงานบ้านโดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางหรือกลุ่มที่มีความเสี่ยงในการบังคับใช้แรงงานหรือบริการและการค้ำมนุษย์ด้วยแรงงาน และเพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจและประชาสัมพันธ์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงานหรือบริการและการค้ำมนุษย์ด้วยแรงงานหรือการใช้แรงงานเด็กในรูปแบบที่เลวร้าย และมีผู้ที่ได้รับการตรวจแล้ว จำนวน 15,277 คน
--	--

¹ ปัจจุบันผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ 9) ในวาระที่ 3 แล้ว ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติ (28 ธันวาคม 2564) อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตฯ ตามที่ รง. เสนอ และคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เปลี่ยนชื่อเป็น “ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและคุ้มครองแรงงานอิสระ พ.ศ.”

² ปัจจุบันผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายของ รง. ครบทุกมาตราแล้ว เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566

4. เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

1. รับทราบหลักการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์)

2. ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show) ในการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำร่างเอกสารเชิญชวนผู้ลงทุนในการร่วมลงทุนโครงการ (RFP)

สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

สรุปรายละเอียดของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ดังนี้

1. เหตุผลความจำเป็น

ด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน และมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ กล่าวคือ

1) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาครวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

2) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการแลนด์บริดจ์ โดยจะช่วยลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิม ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของช่องแคบมะละกาในอนาคต มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

3) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากการขนส่งสินค้าและน้ำมันในภูมิภาค โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา คิดเป็นร้อยละ 16 ของการขนส่งสินค้าของโลก และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาคิดเป็นร้อยละ 15 - 18 ของการขนส่งน้ำมันทั้งโลก ด้วยปริมาณสินค้าและน้ำมันที่ส่งผ่านช่องแคบมะละกาเป็นจำนวนมากทำให้เป็นโอกาสในการพัฒนาโครงการเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและน้ำมันในอนาคต

จึงเป็นโอกาสที่จะใช้ความได้เปรียบดังกล่าวข้างต้น เพื่อพัฒนาโครงการที่สามารถเชื่อมโยง การขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน อัน เป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ ทางด้านมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก อีกทั้งยังรองรับและส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ภาควตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญของประเทศ

ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีท่าเรือระนองที่เป็นประตูการค้าหลักฝั่งอันดามันของประเทศแล้วก็ตาม ยัง พบว่าท่าเรือระนองนั้นประสบปัญหาในการดำเนินการ เนื่องจากมีความลึกของน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ และตำแหน่งของท่าเรืออยู่บริเวณปากแม่น้ำกระบุรี มีตะกอนสะสมมาก ทำให้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการ บำรุงรักษาร่องน้ำเป็นประจำทุกปี

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จาก ยุทธศาสตร์การเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดียดังกล่าว เพื่อเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ในการคมนาคมขนส่งของทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศทั้งด้านมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และโครงการแลนด์บริดจ์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตาม ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของ ประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิดปรับปรุงปัจจุบันเพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศใน มิติต่าง ๆ และสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมายเหตุที่ 5 เพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในเป้าหมายที่ 1 เพื่อให้ไทยเป็น ประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค และเป้าหมายที่ 3 เพื่อให้ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของ ภูมิภาค

2. วัตถุประสงค์โครงการ

2.1 เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

2.2 เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำในระดับภูมิภาคและระดับโลก

2.3 เพื่อพัฒนาสะพานเศรษฐกิจรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทร แปซิฟิกด้วยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งและการเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่งสินค้าด้วยระบบรางและมอเตอร์เวย์

2.4 เพื่อพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการค้าและ โลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและของภูมิภาค

3. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

3.1 องค์ประกอบที่สำคัญของโครงการ ที่จะต้องมีการพัฒนาไปพร้อมกันประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเล และโครงข่ายเชื่อมโยงระบบราง มอเตอร์เวย์ และทางท่อ ดังนี้

1) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราชกรุด จังหวัดระนอง ออกแบบให้สามารถรองรับสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก 21 เมตร

2) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่แหลมรวิ อำเภอลำสนธิ จังหวัดชุมพร รองรับสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ขนาดร่องน้ำลึก 17 เมตร

3) เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง มีระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ประกอบด้วย

3.1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ขนาด 6 ช่องจราจร โดย เป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร

3.2) ทางรถไฟขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 ทาง โดย เป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร ออกแบบเพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้า 2 ชั้นบนแคร่ (Double Stack)

3.3) ทางรถไฟขนาดราง 1.0 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 2 ทาง โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายทางรางหลักของประเทศ

3.4) พื้นที่สำหรับวางท่อขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและแก๊สธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนการขนส่งน้ำมันและแก๊สธรรมชาติทางท่อในพื้นที่ของโครงการ

4) การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่าโดยการถมทะเลเพื่อพัฒนากิจการสนับสนุนท่าเรือ

โครงการแลนด์บริดจ์จะก่อให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนาดเบา เช่น การประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์อนาคต อาหาร กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ศูนย์กระจายสินค้า เครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และโรงแรม เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการต่าง ๆ ในพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล สถานบันเทิง และร้านค้าต่าง ๆ ระหว่างเส้นทางโครงการ

3.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership : PPP) โดยให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการในลักษณะท่าเรือเดี่ยวเชื่อม 2 ฝั่ง (One Port Two Sides) โดยมีองค์ประกอบ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่า

4. ประเมินการสินค้าที่จะมาใช้โครงการแลนด์บริดจ์

4.1 กลุ่มประเทศที่มีโอกาสขนส่งสินค้าผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

1) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกลุ่มประเทศโอเชียเนีย

2) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียใต้ กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง กลุ่มประเทศยุโรป และกลุ่มประเทศแอฟริกา

4.2 ประเภทสินค้าที่สำคัญที่มีโอกาสผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

1) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 25.8 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 13.6 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 12.2 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

1.1) ท่าเรือฝั่งระนอง ได้แก่ เยื่อไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก อาหารสัตว์ กระจก และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากนม และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

1.2) ท่าเรือฝั่งชุมพร ได้แก่ เคมีภัณฑ์ อาหารสัตว์ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม และธัญพืช

2) สินค้านำเข้า - ส่งออกของไทย มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 6 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 4.6 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 1.4 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

2.1) ท่าเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก และยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เยื่อไม้ เหล็ก และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

2.2) ท่าเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และอาหารทะเลแช่แข็ง และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และเหล็ก

2.3) สินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมหลังท่า ประกอบด้วย สินค้าจากอุตสาหกรรมอาหารทะเล/อาหารฮาลาล อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูงจากยางพาราและปาล์มน้ำมัน และอุตสาหกรรมจากการสร้างมูลค่าของนำเข้ามาประกอบแล้วส่งออกเชื่อมโยงสู่อุปทานระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เช่น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ฐานชีวภาพ และบรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้ อุตสาหกรรม

ไม้แปรรูปชั้นสูง อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ วัสดุ/อุปกรณ์การแพทย์ เป็นต้น และอุตสาหกรรมที่นำวัตถุดิบจากพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมาพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ

3) สินค้าจากจีนตอนใต้ และประเทศในกลุ่ม GMS มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 1.4 ล้าน TEUs โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 1.2 ล้าน TEUs และท่าเรือฝั่งชุมพร 0.2 ล้าน TEUs โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

3.1) ท่าเรือฝั่งระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วย สินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ และเอเชียกลาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และปูนซีเมนต์

3.2) ท่าเรือฝั่งชุมพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เซรามิก ปุ๋ย และเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วยสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ผลไม้ ัญชูพืช และเยื่อไม้

ประโยชน์และผลกระทบ

1. ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการดำเนินการ

1.1 ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

1.2 สนับสนุนระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

1.3 เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

1.4 เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาคุณภาพชีวิต โอกาสการจ้างงาน และช่วยลดปัญหาทางสังคมในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

2. การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสำหรับโครงการตามแนวทางการวิเคราะห์โครงการลงทุนขนาดใหญ่ซึ่งพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสรุปได้ว่าโครงการแลนด์บริดจ์มีความเหมาะสมในการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนี้

2.1 มูลค่าปัจจุบัน (NPV) 257,453 ล้านบาท

2.2 อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ 1.35

2.3 อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 17.43

2.4 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจทางตรง ร้อยละ 9.52

2.5 อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 8.62

2.6 ระยะเวลาคืนทุนปีที่ 24

2.7 การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ จำนวน 280,000 ตำแหน่ง โดยแบ่งเป็นจังหวัดระนอง จำนวน 130,000 ตำแหน่ง จังหวัดชุมพร 150,000 ตำแหน่ง และรวมทั้งเป็นส่วนช่วยทำให้ GDP ของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ประมาณการโดย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ 4.0% ต่อปี เป็น 5.5% ต่อปี

3. ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินโครงการ

3.1 ด้านสิ่งแวดล้อมและการขึ้นทะเบียนมรดกโลก

3.1.1 การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ จำเป็นจะต้องดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental

Examination : IEE) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment (EIA) และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.)

3.1.2 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือฝัองอันดามันในจังหวัดระนอง ปัจจุบันได้กำหนดตำแหน่งที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราชภูต จังหวัดระนอง ซึ่งอยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง และอุทยานแห่งชาติแหลมสน โดยพื้นที่ของโครงการแลนด์บริดจ์ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่ที่ ทส. อยู่ระหว่างการเสนอขึ้นทะเบียนแหล่งมรดกทางธรรมชาติพื้นที่แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามันเป็นแหล่งมรดกโลกเข้าสู่บัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของศูนย์มรดกโลก แต่อยู่ในเขตที่กำหนดเป็นพื้นที่เขตแนวกันชน (Buffer Zone) ซึ่งอยู่ในระยะ 3 กิโลเมตร จากพื้นที่ที่เสนอขึ้นทะเบียน ซึ่งจะต้องมีการหารือระหว่าง คค. และ ทส. ต่อไป

3.2 ด้านกฎหมาย

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ให้ประสบผลสำเร็จได้ต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมาย กฎระเบียบที่จะส่งเสริมการดำเนินการในรูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเพื่อจูงใจนักลงทุนและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) ที่เป็นรูปธรรมจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย ประกอบด้วย

3.2.1 จัดทำ (ร่าง) พระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)

3.2.2 จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

3.2.3 จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ในการขับเคลื่อนนโยบายและผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองและพัฒนาอุตสาหกรรม

4. แผนการดำเนินโครงการ

กิจกรรม	วันที่ดำเนินการ
คณะรัฐมนตรีรับทราบโครงการ	ตุลาคม 2566
ดำเนินการรับฟังความเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show)	พฤศจิกายน 2566 - มกราคม 2567
ดำเนินการจัดทำกฎหมายพระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	มกราคม - ธันวาคม 2567
จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายและสำนักงานนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	ธันวาคม 2567
คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน	เมษายน - มิถุนายน 2568
ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มกราคม 2568 - ธันวาคม 2569
เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติลงนามในสัญญา	กรกฎาคม - สิงหาคม 2568
ดำเนินการก่อสร้างโครงการแลนด์บริดจ์	กันยายน 2568 - กันยายน 2573
เปิดให้บริการ	ตุลาคม 2573

ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

1. รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม

รูปแบบการลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์จะเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่เอกชนลงทุนในการก่อสร้างและการบริหารจัดการเป็นระยะเวลา 50 ปี โดยกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือ ทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร และมอเตอร์เวย์ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดินลงทุนทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร และกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการ โดยแบ่งการลงทุนเป็นระยะ ดังนี้

1.1 การลงทุนท่าเรือฝัองระนอง แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

1.1.1 ระยะที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน

6 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2573

- 1.1.2 ระยะที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 12 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2577
- 1.1.3 ระยะที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 8 ล้าน TEUs รวมเป็น 20 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2579
- 1.2 การลงทุนท่าเรือฝั่งชุมพร แบ่งออกเป็น 4 ระยะ ประกอบด้วย
 - 1.2.1 ระยะที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน 4 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2573
 - 1.2.2 ระยะที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 4 ล้าน TEUs รวมเป็น 8 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2577
 - 1.2.3 ระยะที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 14 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2579
 - 1.2.4 ระยะที่ 1/4 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน TEUs รวมเป็น 20 ล้าน TEUs ในปี พ.ศ. 2582

2. ประมาณการลงทุนโครงการ

- 2.1 ระยะที่ 1/1
 - 2.1.1 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 118,519.50 ล้านบาท
 - 2.1.2 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 141,716.02 ล้านบาท
 - 2.1.3 งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 195,504.00 ล้านบาท
 - 2.1.4 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 60,892.56 ล้านบาท
 - 2.1.5 ค่าเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 6,212.00 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 522,844.08 ล้านบาท
- 2.2 ระยะที่ 1/2
 - 2.2.1 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 45,644.75 ล้านบาท
 - 2.2.2 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 73,164.78 ล้านบาท
 - 2.2.3 งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 21,910.00 ล้านบาท
 - 2.2.4 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 23,952.30 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 164,671.83 ล้านบาท
- 2.3 ระยะที่ 1/3
 - 2.3.1 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 73,221.99 ล้านบาท
 - 2.3.2 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 115,929.76 ล้านบาท
 - 2.3.3 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 39,361.04 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 228,512.79 ล้านบาท
- 2.4 ระยะที่ 1/4
 - 2.4.1 งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 68,280.20 ล้านบาท
 - 2.4.2 งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 16,897.57 ล้านบาท
 รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 85,177.77 ล้านบาท

3. การเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนกับโครงการที่ผ่านมา

มูลค่าการลงทุนโครงการแลนด์บริดจ์สามารถเปรียบเทียบกับโครงการลงทุนในลักษณะที่คล้ายกันทั้งในประเทศและต่างประเทศในองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ท่าเรือ

ท่าเรือ/ระยะพัฒนา	ปีที่เสร็จ สมบูรณ์	วิสัย สามารถ ท่าเรือ (MTEU)	ปริมาณ ขุดลอก และถมทะเล (M.cu.m)	ค่าลงทุน ท่าเรือรวม (M.USD)	ค่าลงทุนเฉลี่ยต่อ วิสัยสามารถ ท่าเรือ (MUSD/MTEU)
โครงการแลนด์บริดจ์					
- ท่าเรือฝั่งระนอง	2579	20	124.14	9,870	493.50
- ท่าเรือฝั่งชุมพร	2582	20	120.7	9,130	456.50
โครงการภายในประเทศ					
- ท่าเรือแหลมฉบัง/ขั้นที่ 3 (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)	2568	7.0	56.00	2,843.80	406.26
โครงการภายนอกประเทศ					
- ท่าเรือสิงคโปร์ TUAS Mega Port /ขั้นที่ 1	2564	20.0	88	12,042.64	602.13
- ท่าเรืออินโดนีเซีย Patimban Port	2561 (Phase 1)	7.5	40.8	3,210	478.75
- ท่าเรือเกาหลีใต้ BNCT , Busan Port (Phase 2 - 3)	2548	2.4	-	970	549.72

3.2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (6 ช่องจราจร)		ทางยกระดับ (6 ช่องจราจร)		อุโมงค์	
		โครงการ ทางหลวง พิเศษระหว่าง เมือง สายบาง ปะอิน - นครราชสีมา ¹	โครงการ Landbridge	โครงการทาง หลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางปะ อิน - นครราชสีมา ¹	โครงการ Landbridge	โครงการ ทางพิเศษ สายกะทู้- ป่าตอง จังหวัด ภูเก็ต ²	โครงการ Landbridge
1	ค่าก่อสร้าง งานโยธา (ลบ.)	337.34	4,447	1,413.32	38,862	5,800	63,360
2	ระยะทาง (กม.)	2.02	30.67	1.48	43.18	3.70	19.80
3	พื้นที่หน้า ตัดอุโมงค์ (ตร.ม.)	-	-	-	-	138.50	312
4	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	167	145	954	900	11.32 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด	10.26 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด

ที่มา : ¹สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา
²โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

3.3 ทางรถไฟ

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (2 ทาง)		ทางยกระดับ (2 ทาง)		อุโมงค์ (2 ทาง)	
		รถไฟทาง คู่ช่วง มาบะ เภา - ชุม ทาง ถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge	รถไฟทาง คู่ช่วง มาบะ เภา - ชุม ทาง ถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge	รถไฟทาง คู่ช่วง มาบะ เภา - ชุม ทาง ถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge
1	ค่าก่อสร้างงานโยธา (ลบ.)	2,480	3062.4	1,876	12,880	357	25,740
2	ระยะทาง (กม.)	31	35.2	5	32.2	0.26	19.8
3	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	80	87	375	400	1,373	1,300

ที่มา : ³สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ

5. เรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม ครั้งที่ 1/2566

คณะรัฐมนตรีรับทราบสรุปผลการประชุมคณะกรรมการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม ครั้งที่ 1/2566 ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายภูมิธรรม เวชยชัย) ประธานกรรมการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมเสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนอย่างต่อเนื่องตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

การดำเนินการ

รองนายกรัฐมนตรี (นายภูมิธรรม เวชยชัย) ในฐานะประธานกรรมการ ได้มอบหมายให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในฐานะรองประธานกรรมการ เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2566 ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการสรุปผลการประชุมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบ โดยมีสาระสำคัญการประชุมสรุปได้ดังนี้

1. รับทราบคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 269/2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม ลงวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2566
2. รับทราบมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2566 เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม (ขปส.)
3. เห็นชอบในหลักการและแนวทางการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม 6 ประการ ดังนี้

3.1 ควรยุติการคุกคามพื้นที่สมาชิกของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม ด้วยการยุติการแจ้งความดำเนินคดีในทุกพื้นที่ คดีใหม่ต้องไม่มี หรือให้ยุติทุกกรณี คดีเก่าที่อยู่ในกระบวนการยุติธรรมให้มีมาตรการจำหน่าย หรือชะลอการดำเนินคดี และนำเข้าสู่การนิรโทษกรรมแก่ราษฎร ซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการดำเนินการตามนโยบายของรัฐ

3.2 ในการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมรัฐบาลควรยึดปัญหาความเดือดร้อน ข้อมูลและข้อเท็จจริงของประชาชนเป็นหลัก มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่เป็นอุปสรรคให้สอดคล้องกับการแก้ไขปัญหา

3.3 กรณีชุมชนที่เป็นสมาชิกของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมที่อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขปัญหา ร่วมกับรัฐบาล สามารถเข้าถึงระบบสาธารณสุขขั้นพื้นฐาน รวมถึงการพัฒนาที่อยู่อาศัย และโครงการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐ

3.4 ปัญหารายกรณีและกรณีปัญหาเร่งด่วนที่มีแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานของรัฐ และได้แนวทางการแก้ไขปัญหาก็ได้ข้อยุติแล้วให้รายงานต่อคณะกรรมการทราบ หากยังไม่ได้ข้อยุติให้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหารายกรณีอย่างเป็นรูปธรรมแล้วนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการแก้ไขปัญหของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมให้ความเห็นชอบ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบแล้วแต่กรณี

3.5 ให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานแก้ไขปัญหของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม โดยมีสัดส่วนระหว่างหน่วยงานของรัฐกับผู้แทนภาคประชาชนที่เท่ากัน โดยให้มีหน้าที่และอำนาจในการแก้ไขปัญหให้เป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่อง

3.6ให้นำข้อเสนอเชิงนโยบายของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม 10 ด้าน ไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องรับข้อเสนอของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมไปดำเนินการแก้ไขปัญห เพื่อลดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคมโดยเร็ว

4. รับทราบผลการศึกษาร่างกฎหมายนิรโทษกรรมแก่ราษฎร ซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการดำเนินการตามนโยบายของรัฐ พ.ศ. โดยมีมอบหมายให้กระทรวงยุติธรรมรับไปดำเนินการนำเสนอร่างกฎหมายตามขั้นตอนต่อไป

5. เห็นชอบ (ร่าง) คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการส่งเสริมสิทธิ เสรีภาพ การกระจายอำนาจ และการจัดการภัยพิบัติ โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมศักดิ์ เทพสุทิน) เป็นประธานกรรมการ

6. เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการความยุติธรรมเพื่อแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนของประชาชน โดยมีพลตำรวจเอก สุรเชษฐ์ หักพาล รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นประธานกรรมการ

7. เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการ ภายใต้คณะกรรมการแก้ไขปัญหของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม จำนวน 7 คณะ ดังนี้

7.1 คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหที่ดินทั้งระบบ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานอนุกรรมการ

7.2 คณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย และกระบวนการยุติธรรม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม เป็นประธานอนุกรรมการ

7.3 คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหผลกระทบจากโครงการพัฒนาของรัฐ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานอนุกรรมการ

7.4 คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนสวัสดิการโดยรัฐ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เป็นประธานอนุกรรมการ

7.5 คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหสิทธิและสถานะบุคคล โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยหรือรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทยที่ได้รับมอบหมาย เป็นประธานอนุกรรมการ

7.6 คณะอนุกรรมการสิทธิที่อยู่อาศัยและการเข้าถึงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เป็นประธานอนุกรรมการ

7.7 คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ

8. เห็นชอบให้คณะกรรมการที่จะแต่งตั้งขึ้นรับข้อเสนอของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมไปดำเนินการดังนี้

อนุกรรมการที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม
คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหที่ดินทั้งระบบ	1. ให้ดำเนินการแก้ไขปัญหที่ดินทั้งระบบโดยยึดหลักการ ดังนี้ 1.1 กระจายการถือครองที่ดินทุกคนต้องเข้าถึงที่ดินอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน 1.2 ที่ดินเป็นปัจจัยการผลิตไม่ใช่สินค้า 1.3 รับรองสิทธิชุมชนให้บริหารจัดการที่ดินร่วมกันตามมาตรา 43 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

อนุกรรมการที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม
	2. ให้ดำเนินการแก้ไขปัญหาคาความขัดแย้งและส่งเสริมสิทธิชุมชน และให้ชุมชนสามารถเข้าถึงการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานและโครงการของรัฐได้อย่างเท่าเทียม โดยมีกรณีปัญหาที่ต้องพิจารณาดำเนินการอย่างน้อย 266 กรณี
คณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย และกระบวนการยุติธรรม	1. รวบรวม ศึกษา ข้อจำกัดของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้นำไปสู่การแก้ปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม จัดทำร่างกฎหมายหลัก และกฎหมายลำดับรอง มติคณะรัฐมนตรี และนโยบาย ที่เอื้อให้กับการแก้ไขปัญหาของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมและยั่งยืน โดยยึดหลักการดังนี้ 1.1 ให้ยกเลิกคดียกเว้นความผิดที่ไม่เป็นธรรมทั้งปวง โดยให้มีการแต่งตั้งกลไกที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อพิจารณากลับกรองคดีที่เข้าข่ายละเมิดสิทธิชุมชนและมนุษยชน คดีกลั่นแกล้ง คดีฟ้องร้องประชาชน เร่งรัดร่างกฎหมายนิรโทษกรรมแก่ราษฎรซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการดำเนินการตามนโยบายของรัฐเข้าสู่คณะรัฐมนตรีและบังคับใช้กฎหมายภายใน 100 วัน
	1.2 ขอให้ใช้ระบบไต่สวนในการพิจารณาคดีแทนระบบกล่าวหาในคดีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนและคดีเกี่ยวกับที่ดิน ทรัพยากรป่าไม้ และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ในการพิจารณาคดีและการค้นหาข้อเท็จจริงในคดีที่ดิน ทรัพยากรป่าไม้ สิ่งแวดล้อม ต้องไม่ใช้การพิจารณาหลักฐานทางราชการเท่านั้น ควรมีการวิเคราะห์หลักฐานทางด้านสังคมศาสตร์ มานุษยวิทยาชาติพันธุ์วิทยา รวมถึงวัฒนธรรมประเพณี ตามบริบทของแต่ละพื้นที่ 1.3 ส่งเสริมสิทธิในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างเท่าเทียมของประชาชน โดยให้ปรับปรุง แก้ไข พระราชบัญญัติกองทุนยุติธรรม พ.ศ. 2558 และระเบียบที่เกี่ยวข้อง 10 ประเด็น เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมของคนจน ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดกระบวนการยุติธรรม 2. พิจารณาร่างกฎหมายนิรโทษกรรมแก่ราษฎร ซึ่งได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการดำเนินการตามนโยบายของรัฐ พ.ศ. ตามที่กระทรวงยุติธรรมได้ศึกษาและรับฟังความคิดเห็นแล้ว เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และบังคับใช้ ภายใน 100 วัน

อนุกรมการที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม
คณะอนุกรรมการแก้ไข ปัญหาผลกระทบจากโครงการ พัฒนาของรัฐ	พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการพัฒนาของรัฐ ให้มีแนวทางในการพัฒนาที่ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบต้องได้รับการฟื้นฟูเยียวยาและชดเชยอย่างเป็นธรรม รวมไปถึงการร่างระเบียบการชดเชยด้านต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์สังคมปัจจุบัน ตลอดจนถึงการแก้ไขปัญห ความขัดแย้งและยุติปัญหา ในพื้นที่น้ำร่องทุ่งทับโน ห้วยผึ่งแดง แม่สอด้ แม่ผอก ห้วยน้ำรี โครงการผันน้ำยม กรณีผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม เสนอสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและกระทรวงการคลังถือหุ้น ให้ต่างชาติเข้าที่ดินหาได้ไม่ชาวสร้างโรงแรมขนาดใหญ่ โดยยึดหลักการ ดังนี้ 1. การพัฒนาโครงการของรัฐ ไม่กระทบวิถีชีวิตของประชาชน ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และชุมชนต้องดีขึ้น 2. การชดเชยเยียวยาและการฟื้นฟูผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาของรัฐ ภายใต้ หลักการ “ผู้สร้างผลกระทบจะต้องเป็นผู้จ่าย” โดยมีเกณฑ์การฟื้นฟู 3 ระดับ ดังนี้ 2.1 ระยะสั้น ให้มีการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาของรัฐอย่างเป็นธรรมถูกต้องและเท่าเทียม 2.2 ระยะกลาง ให้ส่งเสริมการรวมกลุ่มและพัฒนาอาชีพของชุมชนผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาของรัฐให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน 2.3 ระยะยาว ให้มีการฟื้นฟูเยียวยาวิถีชีวิตผู้ได้รับผลกระทบ ชุมชนและ สิ่งแวดล้อมให้กลับมาเป็นปกติสุขเช่นเดิม โดยให้ชุมชนเป็นศูนย์กลาง ในการฟื้นฟูเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาของรัฐ 3. เคารพสิทธิชุมชนดั้งเดิมเป็นหลักไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศวิทยา และยึดหลักการพัฒนายั่งยืน (SDGs)
คณะอนุกรรมการขับเคลื่อน สวัสดิการของรัฐ	ให้อนุกรมการขับเคลื่อนสวัสดิการโดยรัฐ จัดทำแผนและกำหนดแนวทาง นโยบายสวัสดิการแห่งรัฐตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2566 เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม
คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหา สิทธิและสถานะบุคคล	ให้มีการจัดตั้งหน่วยปฏิบัติการเฉพาะกิจเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหกรณีเร่งด่วน จำนวน 102 ราย ให้แล้วเสร็จภายใน 100 วัน และแก้ไขปัญหสมาชิกขบวนการ ประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมที่เหลืออยู่ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2567
คณะอนุกรรมการสิทธิ ที่อยู่อาศัยและการเข้าถึง สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน	1. ให้คณะอนุกรรมการนำที่ดินของรัฐมาใช้ในการแก้ปัญหที่อยู่อาศัย จำนวน 139 แห่ง เพื่อให้ชุมชนดังกล่าวเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน อันเป็นสิทธิของประชาชนทุกคน โดยในระหว่างที่รัฐบาลแก้ไขปัญหขอให้สั่งการ ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหาแนวทางแก้ไขปัญห และพัฒนาสาธารณูปโภค ไปพลางก่อน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในทุกชุมชนจนกว่าจะมีแนวทาง การแก้ปัญหเป็นอย่างอื่นและให้อนุกรมการได้พิจารณาสนับสนุนงบประมาณ แนวทางในการดำเนินการในทุกกรณีที่เกิดปัญหขึ้นในอนาคต 2. กรณีปัญหาที่อยู่อาศัย ต้องไม่ใช้กฎหมายมาบังคับไล่รื้อแต่ให้ใช้กระบวนการเจรจา การแก้ปัญหที่อยู่อาศัย ทั้งนี้การดำเนินการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยของคนจน ของหน่วยงานที่มีอยู่ยังมีข้อขัดขัดในระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร หรือ การจัดตั้ง และระบบสหกรณ์ ที่ต้องได้รับ การปรับปรุงให้การดำเนินโครงการที่อยู่อาศัยของคนจนให้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทของคนจน

อนุกรรมการที่รับผิดชอบ	ข้อเสนอของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรม
	3. ให้ทบทวน การเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ดินแบบแปลงรวมที่ประชาชนรวมกลุ่มกันซื้อหรือเช่าที่ดินมาบริหารร่วมกัน โดยให้คิดเกณฑ์การชำระภาษีกับรายแปลงย่อยที่แต่ละครัวเรือนครอบครองจริง โดยดำเนินการตามสรุปผลการประชุมหรือเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 เรื่อง การเสียภาษีที่ดินของสหกรณ์การเช่าที่ดินคลองโยง จังหวัดนครปฐม ซึ่งที่ประชุมได้ข้อสรุปตรงกันว่ากระทรวงการคลังสามารถอาศัยอำนาจตามมาตรา 8 (12) แห่งพระราชบัญญัติภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง พ.ศ. 2562 เพื่อกฎกระทรวงให้สหกรณ์ ได้รับการยกเว้นภาษีที่ดินได้
คณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย	แก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมที่อยู่ในความรับผิดชอบของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตาม มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565

9. มอบหมายให้คณะอนุกรรมการที่จะแต่งตั้งขึ้นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อเสนอของขบวนการประชาชนเพื่อสังคมที่เป็นธรรมไปพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหา จำนวน 38 กรณี ดังนี้

- 9.1 กรณีบ้านใหม่ล้านนา ตำบลช่วงเปา อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่
- 9.2 กรณีบ้านรอยพระพุทธรูป ตำบลรอบเวียง อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย
- 9.3 กรณีบ้านศิริราษฎร์ ตำบลแม่ยาว อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย
- 9.4 กรณีพื้นที่ไร่ดง ตำบลน้ำดิบ อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน
- 9.5 โครงการนำร่องธนาคารที่ดิน 4 พื้นที่ ของสถาบันบริหารจัดการธนาคารที่ดิน ได้แก่
 - 1) ชุมชนบ้านไร่ดง ตำบลน้ำดิบ อำเภอป่าซาง
 - 2) ชุมชนบ้านท่ากอม่วง ตำบลหนองปลาสะวาย อำเภอบ้านโฮ่ง
 - 3) ชุมชนบ้านแพะใต้ ตำบลหนองล่อง อำเภอเวียงหนองล่อง และ
 - 4) ชุมชนบ้านโป่ง ตำบลแม่แฝก อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่
- 9.6 การเช่าที่ดินเพื่อแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน แพลงริมบึงมกกะสัน (ซอยหมอเหล็ง)
- 9.7 ขอให้ส่งมอบพื้นที่ให้กับสถาบันเกษตรกรหรือสหกรณ์ ในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้แก่
 - 1) ชุมชนคลองไทรพัฒนา หมู่ที่ 4 ตำบลไทรทอง อำเภอชัยบุรี
 - 2) ชุมชนสันติพัฒนา หมู่ที่ 6 ตำบลบางสวรรค์ อำเภอพระแสง
 - 3) ชุมชนก้าวใหม่ หมู่ที่ 5 ตำบลไทรทอง อำเภอชัยบุรี
- 9.8 สหกรณ์ที่ดินคลองโยง จำกัด พื้นที่โฉนดชุมชนคลองโยง
- 9.9 ชุมชนไทดำ (บ้านทับชัน) หมู่ที่ 1 ตำบลทรัพย์ทวี อำเภอบ้านนาเดิม จังหวัดสุราษฎร์ธานี หนังสือสำคัญสำหรับที่ดินออกไม่ตรงตามตำแหน่งทะเบียนหวงห้ามเดิมทับที่อยู่อาศัยชุมชนไทดำ จำนวน 77 แปลง เนื้อที่ 1,408 ไร่
- 9.10 กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำห้วยฝางแดง ตำบลตาเกา อำเภอน้ำขุ่น จังหวัดอุบลราชธานี
 - 9.11 ปัญหาสิทธิและสถานะบุคคล
 - 9.12 ชุมชนพานหินโพธิ์ทอง ตำบลตลาดใหญ่ อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
 - 9.13 อ่างเก็บน้ำห้วยฝางแดง ตำบลตาเกา อำเภอน้ำขุ่น จังหวัดอุบลราชธานี
 - 9.14 ชุมชนตาดปูน ตำบลทุ่งนาเลา อำเภอกอนสาร จังหวัดชัยภูมิ กรณีโรงไหมหินศักดิ์ชัย
 - 9.15 ชุมชนบ่อแก้ว ตำบลทุ่งพระ อำเภอคอนสาร จังหวัดชัยภูมิ
 - 9.16 ชุมชนโคกยาว ตำบลทุ่งลุยลาย อำเภอกอนสาร จังหวัดชัยภูมิ
 - 9.17 กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากเขื่อนลำเซบก ตำบลท่าเมือง อำเภอดอนมดแดง จังหวัดอุบลราชธานี
- 9.18 ที่สาธารณประโยชน์ ดอนหนองโม่ง – หนองกลาง บ้านเขาโคก บ้านเขาโคกพัฒนา ตำบลสระบัว อำเภอปทุมรัตน์ จังหวัดร้อยเอ็ด

9.19	ที่สาธารณประโยชน์โคกภูพระ บ้านหินโง่น หมู่ที่ 11 ตำบลกุดแห่ อำเภอลำดวน จังหวัดสุรินทร์
9.20	ที่สาธารณประโยชน์โคกปออีกว้าง บ้านกุดแช่ดอน หมู่ที่ 12 ตำบลกุดเชียงหมี อำเภอลำดวน จังหวัดสุรินทร์
9.21	ที่สาธารณประโยชน์ “ป่าช้า - บ้านร้าง” หมู่ที่ 5 บ้านกุดแช่ดอน ตำบลกุดเชียงหมี อำเภอลำดวน จังหวัดสุรินทร์ (ชุมชนแดนสวรรค์)
9.22	ที่สาธารณประโยชน์โนนอีหังม โนนหนองห้าง และโนนม่วง ตำบลหัวช้าง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ
9.23	ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าดงหุบแปลงที่ 2 ตำบลคำป่าหลาย อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร
9.24	ที่สาธารณประโยชน์โนนสามพันตา บ้านน้อยนางาม ตำบลหัวเรียง อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น
9.25	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยศาลา บ้านจะแวง ตำบลกันทรอม อำเภอขุนหาญ จังหวัดศรีสะเกษ
9.26	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ห้วยศาลา ภูตึกตอก ตำบลห้วยจันทร์ อำเภอขุนหาญ จังหวัดศรีสะเกษ
9.27	เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาพระวิหาร ภูกระทุงพนมประโน ชำหมาก กม. 10 - 13 บ้านทับทิมสยาม 07 ตำบลบักตอง อำเภอขุนหาญ จังหวัดศรีสะเกษ
9.28	ชุมชนท่าเว่อ ตำบลท่ามะไฟหวาน อำเภอแก่งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ
9.29	ปลูกป่าทับที่ดินทำกิน เขตป่าฝั่งห้วยกำโพด ป่าตาปุม บ้านตาปุม หมู่ที่ 5 ตำบลตระเปียงเตีย อำเภอลำดวน จังหวัดสุรินทร์
9.30	ที่สาธารณประโยชน์โคกหนองเม็ก หมู่ที่ 1 ตำบลขอนแก่น อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์
9.31	ที่สาธารณประโยชน์โคกปะแนต ตำบลดม ตำบลบ้านขบ อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์
9.32	ชาวเลเกาะหลีเป๊ะ ตำบลเกาะสาหร่าย อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล
9.33	ชุมชนหลังเวที่สะพานหิน ตำบลตลาดใหญ่ อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
9.34	ชุมชนสระต้นโพธิ์ หมู่ที่ 7 ตำบลรัชฎา อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
9.35	กรณี นายวิทยา แก้วบัวขาว ตำบลหนองกิงเพล อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี
9.36	กรณีหาดไม้ขาว หมู่ 5 ตำบลไม้ขาว อำเภอไม้ขาว จังหวัดภูเก็ต
9.37	ชุมชนแหลมหมา กรณีนายสมยศ มิตรพันธ์ หมู่ที่ 4 บ้านท่าดินแดง ตำบลลำแก่น อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา
9.38	ชุมชนลับแล ตำบลวารินชำราบ อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

6. เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในกรอบวงเงิน 29,748 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2571) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และที่

แก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ภายในกรอบวงเงินโครงการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานให้คณะรัฐมนตรีเพื่อทราบด้วย

2. ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ โดยมีแหล่งเงินในการดำเนินการ ดังนี้

2.1 สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงินรวม 385 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 369 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วยเวนคืนที่ดิน จำนวน 9 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา จำนวน 7 ล้านบาท

2.2 ให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อจากกระทรวงการคลัง และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม วงเงินรวม 29,363 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าก่อสร้าง จำนวน 28,759 ล้านบาท และค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 604 ล้านบาท ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3 อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในพื้นที่บางส่วนของท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอโนนสูง อำเภอเขาสมบวง จังหวัดขอนแก่น อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย พ.ศ.

สาระสำคัญ

การรถไฟแห่งประเทศไทยขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในวงเงิน 29,748 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - bidding) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. ความสอดคล้องของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ในแผนงาน 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นและลดระยะเวลาการโดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนากระบวนขนส่งและโลจิสติกส์และแผนการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว นอกจากนี้ยังมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมสนับสนุนการเชื่อมต่อเส้นทางหนองคาย - นครราชสีมา - สระบุรี - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง - มาบตาพุด ซึ่งจะช่วยสนับสนุนด้านการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะจากสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด โดยช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า (Multimodal Transport) จากทางรถไฟไปยังระบบการขนส่งทางชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด ตลอดจนเป็นการส่งเสริมแนวคิดการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการคมนาคมในภาคต่าง ๆ ของไทยที่มีศักยภาพ ได้แก่ ขอนแก่น พิษณุโลก และกรุงเทพฯ โดยการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ที่มีพร้อมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการ เช่น สนามบิน ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า รวมทั้งกิจการต่อเนื่องอย่างครบถ้วน และสอดคล้องกับผังแนวคิดการพัฒนาการเชื่อมโยงกับต่างประเทศในแนวแกนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตาม แนวตะวันออก - ตะวันตก (สระบุรี - นครราชสีมา - ขอนแก่น - อุดรธานี - หนองคาย - เวียงจันทน์)

2. ความเหมาะสมของโครงการ

2.1 ลักษณะของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนาดทาง 1.00 เมตร เพิ่มขึ้นจำนวน 1 ทางขนาดไปกับเส้นทางรถไฟเดิม ระยะทางประมาณ 167 กิโลเมตร ประกอบด้วยทางรถไฟระดับดินระยะทางประมาณ 153 กิโลเมตร และทางรถไฟยกระดับ 2 แห่ง ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร มีสถานีทั้งสิ้น 14 สถานี เป็นการก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่จำนวน 6 สถานี และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิมจำนวน 8 สถานี มีที่หยุดรถจำนวน 4 แห่ง และได้ดำเนินการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับในปัจจุบันทั้งหมดโดยได้มีการก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass) จำนวน 31 แห่ง และถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) จำนวน 53 แห่ง พร้อมก่อสร้างรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟตลอดจนความรวดเร็วและความปลอดภัยในการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า

1) ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงขอนแก่น - หนองคาย มีจำนวนประมาณ 3,500 คนต่อวัน ในปี พ.ศ. 2569 (ปีที่คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการตามรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมฉบับปรับปรุงใหม่) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 5,800 คนต่อวัน ในปี พ.ศ. 2599 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2.19 ต่อปี

2) ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางรถไฟช่วงนี้มีจำนวนประมาณ 3.50 ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ. 2569 และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 4.20 ล้านตันต่อปี ในปี 2599 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.67 ต่อปี

2.3 ประเมินการผลตอบแทนของโครงการ

1) ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐศาสตร์

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการพบว่ามีความเหมาะสมต่อการลงทุน เนื่องจากอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) มีค่าเท่ากับร้อยละ 18.46 มากกว่าร้อยละ 12 ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดไว้ นอกจากนี้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตราคิดลดร้อยละ 12 มีค่า 14,598 ล้านบาท และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) ณ อัตราคิดลดร้อยละ 12 มีค่า 1.69 เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์สูงกว่าต้นทุนที่สูญเสียไปกรณีที่มีการพัฒนาโครงการนี้

2) การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน

จากการประมาณการค่าใช้จ่ายรวมและรายได้รวมของโครงการผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงิน พบว่ามีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) เท่ากับร้อยละ -3.98

2.4 การออกแบบรายละเอียดโครงการ

1) แนวเส้นทางโครงการ

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม. 453+954.950 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น ซึ่งอยู่ถัดขึ้นไปทางเหนือของสถานีขอนแก่น (กม. 449+750) ประมาณ 4.2 กิโลเมตร และมีจุดสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย (กม.621+345) ระยะทางรวมประมาณ 167 กิโลเมตร พาดผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ในการออกแบบจะต้องมีการปรับปรุงแนวเส้นทางในบางช่วง เนื่องจากไม่สามารถรองรับความเร็วตามข้อกำหนด (Design Speed) ซึ่งกำหนดไว้ที่ความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยรถไฟโดยสารจะเดินรถด้วยความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟบรรทุกสินค้าจะเดินรถด้วยความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2) สถานีรถไฟ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจำนวนสถานีรถไฟทั้งหมด 14 สถานี ได้แก่ สถานีสำราญ สถานีโนนพยอม สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีห้วยเกิ้ง สถานีกุมภวาปี สถานีห้วยสามพาด สถานีหนองตะไก้ สถานีหนองขอนกว้าง สถานีอุดรธานี สถานีนาพุ สถานีนาทา และสถานีหนองคาย

ซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่มีอยู่เดิมทั้งหมด แต่จะมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมมากขึ้น นอกจากนี้ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีป้ายหยุดรถจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ที่หยุดรถห้วยไผ่ ที่หยุดรถบ้านวังชัย ที่หยุดรถห้วยเสียว และที่หยุดรถคำกั้ง

3) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)

โครงการได้กำหนดให้มีลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีโนนสะอาด พื้นที่ขนาด 10,500 ตารางเมตร สถานีหนองตะไก้ พื้นที่ขนาด 21,750 ตารางเมตร และสถานีนาทา พื้นที่ขนาด 19,000 ตารางเมตร เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

4) โรงซ่อมบำรุง

โครงการได้กำหนดให้โรงซ่อมบำรุงตั้งอยู่ที่บริเวณสถานีนาทาจังหวัดหนองคาย มีขนาดพื้นที่ 11.25 ไร่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานซ่อมบำรุงให้สามารถบำรุงรักษาขบวนรถเมื่อมาถึงสถานีปลายทาง โดยได้พิจารณาถึงการซ่อมบำรุงวาระไม่เกิน 6 เดือน หรือบำรุงเบา (Light Maintenance) และสามารถซ่อมฉุกเฉินนอกวาระได้ ประเภทที่รองรับในโรงซ่อมบำรุงนาทา ประกอบด้วย รถจักร (Locomotive) รถดีเซลราง (Diesel Multiple Unit) รถสินค้า (Freight Train) รวมถึงการรองรับขบวนรถโดยสารใหม่ซึ่งเป็นแบบรถชุด (Train set) ขนาดความยาว 340 เมตร

2.5 การประมาณการมูลค่าลงทุนโครงการเบื้องต้นและแผนการเบิกจ่ายเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาและประเมินมูลค่าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย โดยอ้างอิงจากประมาณการตามผลการศึกษาและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันแล้ว มีมูลค่าโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 29,748 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7)

2.6 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมครั้งแรกเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2559 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบรายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2561

2.7 แผนการดำเนินงานโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนการดำเนินโครงการ โดยได้พิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยและได้ปรับแผนการดำเนินงานโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้ว ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในเดือนพฤษภาคม 2567 แล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2570 และเปิดให้บริการต่อประชาชนได้ในเดือนพฤษภาคม 2570

2.8 การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

จากผลการออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมของโครงการฯ มีความจำเป็นต้องดำเนินการเวนคืนที่ดินประมาณ 184 ไร่ เพื่อก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟใหม่บางช่วงเพื่อปรับแก้รัศมีโค้งและก่อสร้างทางยกระดับหรือทางลอดเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับในท้องที่จังหวัดขอนแก่น อุตรดิตถ์ และหนองคาย ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามวัตถุประสงค์ จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดเตรียมพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวพร้อมแผนที่แนบท้าย โดยกรมการปกครองมีหนังสือ ที่ มท 0310.1/10566 ลงวันที่ 18 เมษายน 2566 แจ้งผลการตรวจสอบแนวเขตการปกครองแผนที่ท้ายร่างพระราชกฤษฎีกาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย เรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2565

7. เรื่อง มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขบวนเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าขบวนนคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการในการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขบวนเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าขบวนนคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับการขอรับการชดเชยส่วนต่างรายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยนั้น เมื่อสิ้นสุดมาตรการดังกล่าวแล้วให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามส่วนต่างรายได้ที่เกิดขึ้นจริงต่อไป ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

สาระสำคัญ

มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขบวนเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าขบวนนคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ปี (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม¹ จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567) ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอในครั้งนี้ ถือเป็นมาตรการที่จะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับประชาชน สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะและลดภาวะมลพิษในภาพรวม อย่างไรก็ตาม คค. ได้ประมาณการจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของแต่ละเส้นทางภายใต้มาตรการดังกล่าวพบว่า มีแนวโน้มผู้ใช้บริการของแต่ละเส้นทางเพิ่มขึ้น แต่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะสูญเสียรายได้บางส่วนเมื่อเทียบกับผลการดำเนินงานในปัจจุบัน ซึ่ง รฟท. และ รฟม. ได้เสนอแนวทางการชดเชยรายได้ที่สูญเสียแล้ว สรุปได้ ดังนี้

เส้นทาง	มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย	ประมาณการรายได้ที่สูญเสีย	แนวทางการชดเชยรายได้ที่สูญเสีย
รถไฟฟ้าขบวนเมืองสายสีแดง	- ปรับลดอัตราค่าโดยสาร จาก 12 - 42 บาท (อัตราเฉลี่ย 30.01 บาท) เป็น 12 - 20 บาท - จำนวนผู้โดยสาร 7.7 ล้านคนต่อปี (กรณีฐาน) - ประมาณการรายได้ (กรณีฐาน) จาก 231 ล้านบาท/ปี เป็น 154 ล้านบาท/ปี (ลดร้อยละ 33)	77 ล้านบาท/ปี	- รฟท. ขอรับเงินชดเชยการขาดรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารเต็มจำนวนที่ลดให้แก่ประชาชนตามนโยบายภาครัฐ เพื่อมิให้เกิดปัญหาการขาดสภาพคล่องของ รฟท.
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	- ปรับลดอัตราค่าโดยสาร จาก 14 - 42 บาท (อัตราเฉลี่ย 23 บาท) เป็น 14 - 20 บาท - จำนวนผู้โดยสาร จาก 20.3 ล้านคนต่อปี เป็น 23.9 ล้านคน/ปี (เพิ่มขึ้นร้อยละ 18)	190 ล้านบาท/ปี	- รฟม. ขอนำเงินส่วนแบ่งรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่แต่ละปีเคยนำส่งให้กระทรวงการคลังมาชดเชยกับรายได้ที่หายไปจากการปรับลดค่าโดยสาร

	- ประมาณการรายได้ จาก 412 ล้านบาทต่อปี เป็น 222 ล้าน บาท/ปี (ลดลงร้อยละ 46)		
รวม		267 ล้านบาท/ปี	

¹ เริ่มดำเนินการหลังจากการพัฒนาเชื่อมต่อระบบ Europay Mastercard and Visa (EMV) แล้วเสร็จ

ที่มา : <http://www.thaigov.go.th> จัดทำโดย สำนักงานคลังจังหวัดน่าน

