



ฉบับที่ 378/2565

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยออกประกาศแจ้งสายการบินให้ปฏิบัติตามมาตรการ  
เข้าประเทศใหม่ เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม เป็นต้นไป พร้อมยกเลิก Test & Go และรับมาตรการ  
การใช้ Self ATK



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กระทรวงคมนาคม ออกประกาศนักบิน (NOTAM) แจ้งสายการบินทั่วโลกถึงมาตรการปรับปรุงล่าสุดในการเดินทางทางอากาศเข้ามายังประเทศไทย ตามที่รัฐบาลได้มีมาตรการผ่อนคลายการเดินทางเข้าราชอาณาจักร ซึ่งศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) มีมติเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2565 ยกเลิกมาตรการ Test & Go ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2565 เป็นต้นไป โดยกำหนดให้ผู้โดยสารที่เข้าประเทศไทย ต้องได้รับวัคซีนตามที่กำหนดและทำ Self ATK ก่อนการเดินทางอย่างน้อย 72 ชั่วโมง

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้หน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม ทบทวนมาตรการในการปฏิบัติต่อผู้โดยสารให้สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล และย้ำ ให้มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งให้ทุกหน่วยงานเตรียมการในส่วนที่เป็นความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน มิให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ และมอบหมายให้ กพท. ติดตามและกำกับดูแลการเดินทางของผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกในการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรไทย ตามมาตรการที่ ศบค. กำหนด อย่างไม่ลืมหูลืมตาต่อไป

ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเข้าใจและให้สายการบินปฏิบัติตามมาตรการได้อย่างถูกต้อง กพท. จึงออกประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) ลงวันที่ 26 เมษายน 2565 จำนวน 6 ข้อดังนี้

1. ผู้โดยสารที่ได้รับวัคซีนครบถ้วนแล้ว สามารถเข้าประเทศได้โดยไม่ต้องมีการตรวจ COVID-19 ใด ๆ เพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม แนะนำให้ผู้โดยสารตรวจ ATK หากมีอาการ
2. ผู้โดยสารที่ยังไม่ได้รับวัคซีนหรือได้รับวัคซีนยังไม่ครบถ้วน สามารถตรวจ RT-PCR ภายใน 72 ชั่วโมงก่อนเดินทาง และจะสามารถเข้าประเทศได้โดยไม่ต้องมีการตรวจ COVID-19 ใด ๆ เพิ่มเติม เช่นเดียวกับผู้โดยสารที่ได้รับวัคซีนครบถ้วนแล้ว หากผู้โดยสารกลุ่มนี้ไม่มีผลตรวจ RT-PCR จะต้องเข้ากักตัวตามที่เจ้าหน้าที่ด่านกักกันโรคสั่ง และจะต้องตรวจ RT-PCR ในวันที่ 4 หรือวันที่ 5 ของการกักตัว
3. ผู้โดยสารทุกคนต้องมีประกันสุขภาพคุ้มครอง COVID-19 หรือจดหมายรับประกันมูลค่าไม่ต่ำกว่า 10,000 ดอลลาร์สหรัฐ ที่มีระยะคุ้มครองตลอดระยะเวลาที่อยู่ในประเทศไทย ซึ่งผู้โดยสารสามารถใช้ประกันนี้ในการรักษาอาการของ COVID-19 หากพบว่าเป็นผู้ติดเชื้อ
4. ผู้โดยสารจะต้องแสดงหลักฐานการฉีดวัคซีน หรือผลการตรวจ RT-PCR และประกันสุขภาพคุ้มครอง COVID-19 ในระบบ Thailand Pass ก่อนการเดินทาง และเมื่อเอกสารได้รับการตรวจสอบแล้ว ผู้โดยสารจะได้รับ QR Code เพื่อใช้แสดงต่อสายการบิน หากไม่มี QR Code สายการบินอาจปฏิเสธการรับขนส่งผู้โดยสารได้
5. สายการบินจะต้องตรวจสอบผู้โดยสารว่ามี QR Code จากระบบ Thailand Pass ก่อนรับเป็นผู้โดยสารมาที่อากาศยาน และหากพบว่าผู้โดยสารเดินทางมาถึงประเทศไทย โดยไม่มี QR Code สายการบินจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบส่งผู้โดยสารกลับประเทศต้นทาง
6. สนามบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตามมาตรการของรัฐบาลอย่างเคร่งครัด เช่น การให้สวมหน้ากากอนามัย และการตรวจสอบอุณหภูมิร่างกายก่อนเข้าหรือออกสถานที่

กระทรวงคมนาคม

27 เมษายน 2565



ฉบับที่ 379/2565

## กรมการขนส่งทางบกเปิดเผยสถิติการใช้บริการช่องทางชำระภาษีรถประจำปีในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำเดือนมีนาคม 2565 ยอดใช้บริการช่องทางออนไลน์เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

นายเสกสม อัครพันธุ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก และโฆษกกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ปัจจุบันประชาชนสามารถเลือกใช้บริการชำระภาษีรถประจำปีได้หลากหลายช่องทาง โดยเฉพาะบริการรับชำระภาษีรถประจำปีผ่านระบบออนไลน์ ทั้งที่เว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) <https://eservice.dlt.go.th> หรือผ่านแอปพลิเคชัน DLT Vehicle Tax ซึ่งได้รับความนิยมจากประชาชนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นช่องทางที่มีความสะดวก เข้าถึงง่ายได้ทุกที่ อยู่ที่ไหนก็สามารถชำระภาษีรถประจำปีได้ ไม่ต้องเดินทาง ลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้สถิติการชำระภาษีรถประจำปีในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำเดือนมีนาคม 2565 โดยเฉพาะผ่านทางเว็บไซต์ <https://eservice.dlt.go.th> มีผู้ใช้บริการสูงขึ้นถึง 67,482 คน และผ่านแอปพลิเคชัน DLT Vehicle Tax มีผู้ใช้บริการจำนวน 10,004 คน โดยเชื่อมั่นว่าหลังจากนี้จะได้รับความนิยมจากประชาชนเจ้าของรถอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของสถิติการรับชำระภาษีรถประจำปีที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 - 5 มีผู้ใช้บริการจำนวน 429,235 คน บริการเคลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru for Tax) จำนวน 98,486 คน ในขณะที่การให้บริการชำระภาษีผ่านตู้รับชำระภาษีรถประจำปีอัตโนมัติ (Kiosk) มีผู้ใช้บริการจำนวน 2,049 คน เคาน์เตอร์เซอร์วิส จำนวน 13,488 คน ที่ทำการไปรษณีย์ จำนวน 974 คน และผ่านแอปพลิเคชัน mPAY และ Truemoney Wallet จำนวน 1,135 คน รวมมียอดผู้ใช้บริการชำระภาษีรถประจำปีเดือนมีนาคม 2565 จำนวนทั้งสิ้น 622,853 คน

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวเพิ่มเติมว่า จากจำนวนผู้ใช้บริการชำระภาษีรถประจำปีเดือนมีนาคม 2565 โดยเฉพาะจากช่องทางรับชำระภาษีรถประจำปีผ่านระบบออนไลน์ ซึ่งเป็นผลจากการที่ ขบ. มุ่งมั่นพัฒนาบริการรับชำระภาษีรถประจำปีผ่านระบบออนไลน์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนเจ้าของรถไม่ต้องเดินทางมาที่สำนักงานขนส่ง ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อไวรัส COVID-19 โดยปัจจุบันรองรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ทุกอายุการใช้งาน โดยกรณีเป็นรถที่ค้างชำระภาษีเกินกว่า 1 ปี หรือรถเก๋ง รถกระบะ รถตู้ ที่มีอายุการใช้งานเกิน 7 ปี หรือรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานเกิน 5 ปี ต้องนำรถเข้าตรวจ และมีผล “ผ่าน” การตรวจสภาพรถจากสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ก่อนดำเนินการชำระภาษีรถผ่านช่องทางออนไลน์ที่เว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก <https://eservice.dlt.go.th> หรือผ่านแอปพลิเคชัน DLT Vehicle Tax รอรับเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีและใบเสร็จรับเงินทางไปรษณีย์ ภายใน 5 วันทำการ นับจากวันชำระเงิน ซึ่งเจ้าของรถสามารถชำระภาษีรถล่วงหน้าได้ภายใน 90 วัน ก่อนวันที่ภาษีรถสิ้นอายุ สำหรับกรณีรถที่สูญหาย ชำรุดและอยู่ระหว่างการซ่อม หรือเลิกใช้แล้ว เจ้าของรถต้องมาติดต่อขอแจ้งการหยุด







ฉบับที่ 380/2565

กรมทางหลวงชนบทยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน ตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำน่าน จังหวัดพิจิตร ร่นระยะทาง 10 กิโลเมตร คืบหน้า 92% คาดแล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2565



กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กระทรวงคมนาคม โดยสำนักก่อสร้างสะพาน ดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำน่าน ตำบลชะมั่ง อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชน ประหยัดเวลาในการเดินทางให้ประชาชนสามารถสัญจรและขนส่งพืชผลทางการเกษตรได้อย่างสะดวก รวดเร็วปลอดภัย ตามนโยบายของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยสะพานมีความยาว 170 เมตร กว้าง 9 เมตร พร้อมก่อสร้างถนนต่อเชื่อมผิวจราจรแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก ยาว 410 เมตร กว้าง 6 เมตร รวมถึงติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนสะพาน ป้ายจราจร ตีเส้นผิวจราจร และวางท่อระบายน้ำ ปัจจุบันผลงานการก่อสร้างมีความคืบหน้าไปแล้วร้อยละ 92 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2565 เมื่อสะพานดังกล่าวก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยร่นระยะทางได้ 10 กิโลเมตร และช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงพุทธศาสนาในพื้นที่ เนื่องจากโครงการตั้งอยู่บริเวณวัดชะมั่ง ตำบลชะมั่ง อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร ซึ่งเป็นวัดที่จำพรรษาของเกจิอาจารย์ชื่อดังในอดีตของจังหวัดพิจิตร ทำให้วัดชะมั่งเป็นที่เลื่อมใสศรัทธาของผู้คนในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียงอีกด้วย



กระทรวงคมนาคม  
27 เมษายน 2565





ฉบับที่ 381/2565

## ผลการประชุมคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม (วันที่ 26 เมษายน 2565)

คณะรัฐมนตรีได้มีการประชุม เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 ณ ตึกสันติไมตรี (หลังนอก) ทำเนียบรัฐบาล ซึ่งมีผลการประชุมคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมดังนี้

### 1. เรื่อง ข้อเสนอร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่สำนักงานงบประมาณเสนอ ดังนี้

1. รับทราบผลการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

2. เห็นชอบข้อเสนอร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 เพื่อสำนักงานงบประมาณจะได้ดำเนินการ จัดพิมพ์ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 และเอกสารประกอบงบประมาณ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในวันที่ 17 พฤษภาคม 2565 และนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

สาระสำคัญของเรื่อง

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2565 ให้ความเห็นชอบการปรับปรุงรายละเอียดงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 และมอบให้สำนักงานงบประมาณไปดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77 วรรคสอง ประกอบกับแนวทางการจัดทำงบประมาณและปฏิทินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ซึ่งกำหนดให้คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการรับฟังความคิดเห็น และพิจารณาให้ความเห็นชอบ ข้อเสนอร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ในวันที่ 26 เมษายน 2565 นั้น

เพื่อดำเนินการตามนัยมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว สำนักงานงบประมาณได้ดำเนินการ ดังนี้

1. การรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566  
สำนักงานงบประมาณได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ตามมาตรา 77 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 โดยการรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์สำนักงานงบประมาณ ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม - 13 เมษายน 2565 และการรับฟังความคิดเห็นโดยทำหนังสือสอบถามไปยังหน่วยรับงบประมาณ

ทั้งนี้ สำนักงานประมาณได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นไปประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบและการจัดทำร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 และได้จัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นการจัดทำร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

## 2. การจัดทำร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

สำนักงานประมาณได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 โดยได้ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว และนำมาปรับปรุงแก้ไขให้มีความถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้นตามแบบการร่างกฎหมาย ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว

การจัดทำร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 มีโครงสร้างแตกต่างจากพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยยกเลิกหมวดหมู่กฎหมายจำนวน 2 หมวด ได้แก่ หมวด 8 งบประมาณรายจ่ายเพื่อชดใช้เงินคงคลังและหมวด 9 งบประมาณรายจ่ายเพื่อชดใช้เงินทุนสำรองจ่าย เนื่องจากไม่มีรายการที่ต้องเสนอดังงบประมาณ

ทั้งนี้ การปรับปรุงแก้ไขร่างพระราชบัญญัติตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาดังกล่าว ไม่มีผลทำให้รายละเอียดงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 เปลี่ยนแปลงไปจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2565

## 2. เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมในกรอบวงเงิน 1,548.77 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7)

2. เห็นชอบให้ รฟท. กู้ยืมเงินตามนัยมาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ภายในกรอบวงเงิน 1,548.77 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) เพื่อดำเนินโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม

สาระสำคัญของเรื่อง

กระทรวงคมนาคม (คค.) รายงานว่า

โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมที่ รฟท. ขออนุมัติในครั้งนี้จะเลือกใช้อุปกรณ์โครงข่ายรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพและมีความทันสมัยตามเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงไปภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับการอนุมัติ โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของเนื้อหาตามที รฟท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษารายละเอียดการดำเนินงานและออกแบบระบบไว้ในปี พ.ศ. 2555 ซึ่งสามารถรองรับกับภารกิจของ รฟท. ในปัจจุบันและอนาคต ประกอบกับ รฟท. ได้พิจารณาทบทวนโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมร่วมกับโครงการอื่น ๆ ของ รฟท.



เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 เพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน โดยโครงการดังกล่าวมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

#### 1. ขอบเขตของงาน

ขอบเขตของงาน	รายละเอียด
(1) งานจ้างติดตั้งระบบโครงข่าย	เช่น ติดตั้งอุปกรณ์โครงข่ายและระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถและระบบโทรศัพท์พื้นฐาน
(2) งานจ้างติดตั้งสายเคเบิลใยแก้วนำแสง	ติดตั้งสายเคเบิลใยแก้วนำแสง (48 แกน) ขวางบนเสาโทรเลขตามแนวรางทั่วประเทศ
(3) งานจ้างที่ปรึกษา	จ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน

#### 2. แผนการดำเนินงาน

การดำเนินงานติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมจะดำเนินการติดตั้งสถานีโทรคมนาคมให้ครอบคลุมสถานีรถไฟทั่วประเทศ จำนวน 443 สถานี และศูนย์โทรคมนาคม จำนวน 2 แห่ง โดยทำหน้าที่ควบคุมและเฝ้าระวังระบบสื่อสารโทรคมนาคมทั่วประเทศ ซึ่งทั้ง 2 แห่ง สามารถทำงานทดแทนกันได้และติดตั้งโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงเพื่อเชื่อมโยงสัญญาณการสื่อสารระหว่างสถานีทั้งหมดตลอดแนวเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

แผนการดำเนินการ	รายละเอียด
ระยะที่ 1 (โครงการระยะเร่งด่วน) (วงเงิน 1,548.77 ล้านบาท) [เสนอดำเนินการในครั้งนี้]	เป็นการก่อสร้างระบบโทรคมนาคมแกนหลักสำหรับติดต่อสื่อสารข้อมูลและเสียงให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ โดยเน้นภารกิจในการเดินรถและการติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นดินทุกพื้นที่เป็นหลัก ซึ่งจะดำเนินการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมในด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- การติดตั้งสายเคเบิลใยแก้วนำแสงเพื่อเชื่อมสถานีรถไฟทั่วประเทศ</li> <li>- ระบบโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ โทรศัพท์พื้นฐาน</li> <li>- ระบบการรับส่งข้อมูล</li> </ul>
ระยะที่ 2 (โครงการระยะกลาง) (วงเงิน 5,500 ล้านบาท)	เป็นการขยายโครงข่ายระบบโทรคมนาคมให้สามารถรับ - ส่งข้อมูลด้วยความเร็วที่สูงขึ้น โดยจะดำเนินการติดตั้งระบบโครงข่ายสื่อสารสัญญาณ DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing) ซึ่งเป็นเทคนิคที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการส่งข้อมูลผ่าน Fiber Optic ให้รวดเร็วยิ่งขึ้น และติดตั้งส่วนขยายของโครงข่าย IP Backbone ซึ่งจะขยายพื้นที่ติดตั้งระบบให้เชื่อมต่อ

	กับหน่วยงานต่าง ๆ ทุกอาคาร และหน่วยงาน เพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลาย และจำนวนอุปกรณ์ปลายทางที่มากขึ้น รวมถึงการทำโครงข่ายสำรองเพื่อให้ระบบโครงข่ายโทรคมนาคมมีเสถียรภาพในการทำงานสูง
ระยะที่ 3 (วงเงิน 7,400 ล้านบาท)	เป็นการติดตั้งระบบสื่อสารไร้สาย GSM - R (Global System for Mobile Communications - Railway) โดยเชื่อมต่อเข้ากับระบบโครงข่ายโทรคมนาคมที่ติดตั้งเสร็จในระยะที่ 2 เพื่อการติดต่อระหว่างภาคพื้นดินกับขบวนรถไฟได้ทุกขบวน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานการเดินรถทั้งหมด ทั้งนี้ ระบบดังกล่าวเป็นระบบที่สามารถรองรับการทำงานของระบบรถไฟความเร็วสูง และระบบการควบคุมการเดินรถมาตรฐานสากลได้

### 3. ความเหมาะสมด้านเทคนิค

โครงข่ายโทรคมนาคมของ รฟท. จะใช้สายใยแก้วนำแสง (Fiber Optic) ขนาด 48 แกน ซึ่งปัจจุบันนิยมนำสายใยแก้วนำแสงมาเป็นสายหลักของระบบต่าง ๆ เช่น ระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง และระบบโครงข่ายโทรศัพท์ มาเป็นสายสัญญาณหลัก โดยจะติดตั้งแบบแขวนตามแนวเส้นทางรถไฟตลอดเส้นทางทั่วประเทศ ทั้งนี้ โครงข่ายดังกล่าวจะใช้เทคโนโลยี Metro Ethernet ในการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟทั่วประเทศ เข้ากับศูนย์โทรคมนาคมซึ่งเป็นเทคโนโลยีใหม่และสามารถรองรับการใช้งานอื่น ๆ เช่น ระบบสื่อสารด้วยเสียง VoIP (Voice over Internet Protocol) ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ระบบบัญชี และระบบ e-Document รวมถึงรองรับการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบควบคุมการเดินรถของโครงการรถไฟฟ้ารางคู่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และโครงการอื่น ๆ ในอนาคต นอกจากนี้โครงการดังกล่าวยังได้รับการออกแบบเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายสำรองในอนาคตได้อีกด้วย โดยจะใช้เป็นการเชื่อมต่อสายใยแก้วนำแสงจากโครงข่ายระบบโทรคมนาคมของ รฟท. ไปยังโครงข่ายของผู้ให้บริการอื่นเพื่อทำหน้าที่สำรองระบบเพื่อให้ระบบโทรคมนาคมยังคงทำงานได้ต่อเนื่องในกรณีที่เกิดปัญหาสายใยแก้วนำแสงขาดเนื่องจากอุบัติเหตุ

### 4. ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน

รฟท. ได้วิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในกรณีที่ปรับลดกรอบวงเงินโครงการฯ จากเดิม 2,055.198 ล้านบาท คงเหลือ 1,548.77 ล้านบาท ซึ่งพบว่า ผลตอบแทนจากการลงทุนติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมเพิ่มขึ้น รายละเอียดสรุปได้ดังนี้

## 4.1 ผลตอบแทนทางการเงิน

ผลตอบแทนทางการเงิน	กรณีการใช้/ร่วมพัฒนา โครงข่ายเดิม <sup>1</sup>		กรณีร่วมมือกับผู้ประกอบการ ที่เป็นเจ้าของโครง ข่ายในตลาดค้าส่งโทรคมนาคม <sup>2</sup>	
	วงเงิน (เดิม) 2,055.198 ล้านบาท	วงเงิน (ใหม่) 1,548.770 ล้านบาท	วงเงิน (เดิม) 2,055.198 ล้านบาท	วงเงิน (ใหม่) 1,548.770 ล้านบาท
(1) อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) <sup>3</sup>	ร้อยละ 3.4	ร้อยละ 4.21	ร้อยละ 24.4	ร้อยละ 31.66
(2) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตรา คิดลด ร้อยละ 10	- 661.050 ล้านบาท	- 461.346 ล้านบาท	1,628.559 ล้านบาท	1,828.722 ล้านบาท

## 4.2 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ	กรณีการใช้/ร่วมพัฒนา โครงข่ายเดิม		กรณีร่วมมือกับผู้ประกอบการ ที่เป็นเจ้าของโครง ข่ายในตลาดค้าส่งโทรคมนาคม	
	วงเงิน (เดิม) 2,055.198 ล้านบาท	วงเงิน (ใหม่) 1,548.770 ล้านบาท	วงเงิน (เดิม) 2,055.198 ล้านบาท	วงเงิน (ใหม่) 1,548.770 ล้านบาท
(1) อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) <sup>3</sup>	ร้อยละ 127	ร้อยละ 160.55	ร้อยละ 244.7	ร้อยละ 308.59
(2) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตรา คิดลด ร้อยละ 10	28,864.672 ล้านบาท	29,427.293 ล้านบาท	31,326.573 ล้านบาท	34,713.101 ล้านบาท

คค. ชี้แจงเพิ่มเติมว่า (1) รฟท. จำเป็นต้องเป็นเจ้าของสินทรัพย์ดังกล่าว เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เกี่ยวข้องกับงานด้านระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมของ รฟท. เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อความคล่องตัวในการปรับปรุงและขยายโครงข่ายการดำเนินกิจการขนส่งทางรถไฟ และยังมีความเสี่ยงสูงหากนำโครงข่ายที่ใช้งานร่วมกับเอกชนที่ถูกลำไปหาผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ไปบูรณาการโครงข่ายร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในด้านการใช้ประโยชน์สาธารณะและภารกิจของหน่วยงานของรัฐ เช่น ด้านความมั่นคงและด้านภัยพิบัติในฐานะโครงสร้างพื้นฐานของชาติตามมติคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2561 และ (2) เนื่องจากข้อเท็จจริงปรากฏว่า รฟท. ไม่สามารถดำเนินธุรกิจกิจการโทรคมนาคมได้ เนื่องจากไม่ใช่

วัตถุประสงค์หลักขององค์กรตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งหน่วยงานราชการ เช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ได้เคยยื่นเรื่องให้คณะกรรมการกฤษฎีกาวินิจฉัยตามเรื่องเสร็จที่ 340/2549 เรื่องการดำเนินธุรกรรมของ กฟผ. สรุปได้ว่าหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐที่ไม่ได้มีบทบาทเกี่ยวกับกิจการโทรคมนาคม ไม่สามารถดำเนินกิจการโทรคมนาคมได้ ดังนั้น รฟท. จึงไม่มีสิทธิในการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) ได้

#### 5. ระยะเวลาดำเนินการ กรอบวงเงิน และแหล่งที่มา

โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมของ รฟท. มีระยะเวลาการดำเนินโครงการ 2 ปี ภายในกรอบวงเงินลงทุน 1,548.77 ล้านบาท แต่เนื่องจากไม่ใช้การดำเนินการในส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐสนับสนุนตามหลักการการอุดหนุนโครงการของ รฟท. และเพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2563 รฟท. จึงจะกู้เงินตามนัยมาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อดำเนินโครงการดังกล่าว โดย รฟท. จะเป็นผู้รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และให้ กค. เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ กำหนดวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ในการกู้เงินต่อไป

#### 6. ประโยชน์จากการดำเนินการ

6.1 ด้านการเดินรถ สามารถรองรับระบบงานที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพในการเดินรถ เช่น ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟสี ระบบควบคุมการเดินรถ ระบบวิทยุสื่อสาร ระบบติดตามการเดินรถ ระบบเครื่องกั้น ระบบกล้องวงจรปิด รวมถึงเทคโนโลยีการเดินรถสมัยใหม่และระบบรถไฟความเร็วสูง

6.2 ด้านการให้บริการ สามารถรองรับเทคโนโลยีไร้สายที่สนับสนุนการให้บริการ อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและความบันเทิงบนขบวนรถแก่ผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังรองรับโครงข่ายในลักษณะ VPN (Virtual Private Networks) และระบบข้อมูลข่าวสารที่ฉับไว ถูกต้อง ไม่คลาดเคลื่อน รวมถึงระบบการขายตั๋วโดยสาร ออนไลน์และทางอินเทอร์เน็ต

6.3 ด้านการสื่อสารภายใน จะช่วยสนับสนุนให้การสื่อสารข้อมูลในทุกรูปแบบ ระหว่างหน่วยงานภายในของ รฟท. ให้เป็นไปอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพทั้งในส่วนของระบบโทรศัพท์พื้นฐาน และระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ระบบจัดเก็บข้อมูล (Data Center) ระบบการประชุมทางไกล รวมถึงระบบงานที่ใช้วางแผนทรัพยากรขององค์กร หรือ ระบบ ERP (Enterprise Resource Planning)

6.4 ด้านการพัฒนาโครงข่ายในอนาคต สามารถรองรับการปรับปรุงและ/หรือขยายโครงข่ายตามเส้นทางรถไฟที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงได้ อีกทั้งยังรองรับการเชื่อมโยงกับโครงข่ายผู้ให้บริการด้านรถไฟในประเทศเพื่อนบ้าน



6.5 ด้านสังคม สนับสนุนกิจกรรมทางสังคมทั้งในด้านการศึกษา การแพทย์ ภูมิศาสตร์ และการเตือนภัยพิบัติต่าง ๆ นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อการคมนาคมระบบรางของประเทศ และส่งเสริมกระจายความเจริญจากศูนย์กลางไปสู่ภูมิภาค

## 7. ผลกระทบด้านต่าง ๆ

### 7.1 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมของ รฟท. ไม่เข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน 2555 และไม่จัดอยู่ในประเภทโครงการ หรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ตามมติคณะรัฐมนตรี

### 7.2 ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน

โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมของ รฟท. ไม่มีผลกระทบต่อประชาชนเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการ เนื่องจากดำเนินการอยู่ในเขตที่ดินของ รฟท. ทั้งหมด

#### คค. แจ้งเพิ่มเติมว่า

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงบประมาณ (สงป.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาแล้วเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม โดยมีความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติม

2. รฟท. มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ โดยได้จัดทำข้อกำหนดของผู้ว่าจ้าง (Term of Reference: TOR) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม และจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณที่ขอรับจัดสรรเป็นรายเดือนไว้แล้ว สามารถดำเนินการได้ทันที นอกจากนี้ยังได้พิจารณาทบทวนการลงทุนในส่วนของ การปรับปรุงระบบโทรคมนาคมภายใต้โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่อีกครั้ง และกำหนดขอบเขตงานไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนกับงานเดินสายเคเบิลใยแก้วนำแสงในงานแต่ละโครงการ เพื่อลดความซ้ำซ้อนและภาระการลงทุนของภาครัฐโดยรวมเรียบร้อยแล้ว

3. คค. ได้พิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์โครงข่ายนอกเหนือจากกิจการเดินรถระบบขนส่งทางราง เพื่อใช้ในประโยชน์ของสาธารณะและภารกิจของหน่วยงานของรัฐตามความเห็นของคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว โดยเห็นควรให้ใช้ในภารกิจของ คค. เพื่อใช้ประโยชน์ในการรับส่งข้อมูลสารสนเทศของระบบงานอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการให้บริการประชาชนและสนับสนุนการปฏิบัติราชการกับหน่วยงานในสังกัด

ส่วนกลาง รวมถึงเชื่อมโยงการรับส่งข้อมูลสารสนเทศระบบการบริหารการเงินการคลังภาครัฐแบบอิเล็กทรอนิกส์ และใช้งานระบบอินเทอร์เน็ตผ่าน Internet Gateway ของ คค.

<sup>1</sup> กรณีการใช้/ร่วมพัฒนาโครงข่ายเดิม หมายถึง การพัฒนาโครงข่ายของ รพท. พร้อมกับการใช้/พัฒนาคู่ขนานร่วมกับโครงข่ายเดิมที่มีอยู่ (ผลการศึกษารายละเอียดแนวทางการดำเนินการภายหลังโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟหมดส์สัญญาสัมปทานในปี พ.ศ. 2554 ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อปี พ.ศ. 2552)

<sup>2</sup> กรณีร่วมมือกับผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของโครงข่ายในตลาดค้าส่งโทรคมนาคม หมายถึง การพัฒนาโครงข่ายของ รพท. พร้อมร่วมมือกับผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของโครงข่ายในตลาดค้าส่งโทรคมนาคมเพื่อประโยชน์ในการเป็นโครงข่ายสำรอง หรือพัฒนาร่วมกับโครงข่ายโทรคมนาคมของหน่วยงานอื่นที่มีโครงข่ายอยู่แล้วเพื่อใช้เป็นโครงข่ายสำรอง เช่น โครงข่ายทางถนนของ คค.

<sup>3</sup> คู่มือแนวทางและหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการ พ.ศ. 2555 (ฉบับปรับปรุง) ของ สศช. แนะนำว่า สำหรับการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการ อัตราผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการ (Financial Internal Rate of Return: FIRR) ควรมากกว่าอัตราเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักต้นทุนเงินลงทุนของโครงการ (Weighted Cost of Capital: WACC) ในขณะที่การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ที่ผ่านมา สศช. ได้กำหนดเกณฑ์อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) ที่เหมาะสมอยู่ระหว่าง ร้อยละ 9 - 12 แล้วแต่ลักษณะของโครงการ

กระทรวงคมนาคม

27 เมษายน 2565