

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารและจัดการการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
22 กันยายน 2558 เรื่อง อนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	อนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคม (การทำเรือแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด รวมถึงการบริหารและการประกอบการ โดยใช้งบประมาณลงทุนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย วงเงินรวม 2,944.93 ล้านบาท
22 กันยายน 2558 เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี	ในด้านเศรษฐกิจ ให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ เร่งรัดการเจรจากับประเทศญี่ปุ่นหรือภาคเอกชนภายในประเทศที่สนใจลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทวาย และเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟสายต่าง ๆ เช่น โครงการรถไฟฟาสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค โครงการรถไฟฟาสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต รวมทั้งโครงการที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านสาธารณูปโภคด้วย ทั้งนี้ ในการทำความเข้าใจหรือเจรจาระหว่างประเทศเกี่ยวกับโครงการลงทุนต่าง ๆ ซึ่งมีประเด็นเกี่ยวข้องกับด้านการเงิน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ เข้าร่วมเป็นคณะเจรจาต่อรองด้วย
11 สิงหาคม 2558 เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ 5 ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	ประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน - 2 กรกฎาคม 2558 (The 5th Meeting of the Joint Committee on Railway Cooperation between Thailand and China) ณ จังหวัดนครราชสีมา และกรุงเทพฯ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน เป็นประธานร่วมการประชุม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้ 1. ทั้งสองฝ่ายได้ทบทวนผลการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 4 และแสดงความพอใจต่อความก้าวหน้าของการดำเนินการ การศึกษาความเป็นไปได้ การประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม และการฝึกอบรมให้แก่เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย 2. ความร่วมมือด้านการเงิน 3. ฝ่ายไทยเสนอว่าภายใต้กรอบสัญญาอีพีซีทั้งสองฝ่ายจะมีการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่างไทย-จีน เพื่อลงทุนระบบรถไฟรวมถึงการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงและด้านโครงสร้างพื้นฐาน 4. องค์การรถไฟของจีน (ซีอาร์ซี) นำเสนอความก้าวหน้าการศึกษาความเป็นไปได้และการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง 5. การพิจารณาความก้าวหน้าของการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม และสถานการณ์ปัจจุบัน 6. ฝ่ายจีนแสดงความพึงพอใจในการอำนวยความสะดวกของฝ่ายไทยในเรื่องการตรวจลงตราและใบอนุญาตทำงานให้แก่ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายจีน 7. ทั้งสองฝ่ายจะพิจารณาการจัดทำร่างกรอบความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 8. ทั้งสองฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับการเลือกสถานที่ตั้งศูนย์การควบคุมและบริหารการเดินรถกลางและการวางแผนเส้นทาง 9. หลักสูตรการฝึกอบรมและการถ่ายทอดองค์ความรู้ 10. ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในหลักการให้จัดการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 6 ณ นครเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 6-8 สิงหาคม 2558
30 มิถุนายน 2558 ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ครั้งที่ 8/2558	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ครั้งที่ 8/2558 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2558 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ดังนี้ - รับทราบและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินโครงการต่าง ๆ ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยและนโยบายรัฐบาล พ.ศ. 2558-2569 ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป
23 มิถุนายน 2558 เรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงการ ก่อ หนี้ ผูก พัน ข้าม ปิงบประมาณ พ.ศ. 2558 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปลี่ยนแปลงชื่อและเป้าหมายโครงการ จากเดิม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ รายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม เป็น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา รายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม สํารวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม สำหรับงบประมาณในการดำเนินโครงการฯ ให้ รฟท. เปลี่ยนแปลงรายการผูกพันข้ามปีงบประมาณตามนัยข้อ 7 (3) ของระเบียบการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. 2534 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ภายในกรอบวงเงิน 276,800,000 บาท ตามผลการจัดหา ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ให้ รฟท. ถือปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีให้ถูกต้องครบถ้วน และติดตามการดำเนินโครงการฯ เพื่อให้การใช้จ่ายงบประมาณเป็นไปตามแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี และให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟและสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟไป

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ยังทำเรื่อน้ำลึกในจังหวัดสงขลา รวมทั้งประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายและการเดินรถไฟทั้ง 2 เส้นทางร่วมกัน เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ดังกล่าวเป็นไปอย่างสะดวกและเกิดการใช้ประโยชน์โครงข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย 3. ในการเสนอโครงการต่าง ๆ ในโอกาสต่อไป ให้กระทรวงคมนาคมตรวจสอบความพร้อมของโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบให้ละเอียดรอบคอบก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการเพื่อมิให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของโครงการในลักษณะนี้อีก
16 มิถุนายน 2558 เรื่อง ผลการประชุมความร่วมมือระบบรางระดับรัฐมนตรี ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบรายงานผลการประชุมความร่วมมือระบบรางระดับรัฐมนตรี ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ 26-27 พฤษภาคม 2558 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้ 1. ผลการหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดินฯ ของญี่ปุ่น 1.1 การก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันในการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยใช้เทคโนโลยีจีนคันเซ็นของญี่ปุ่น 1.2 การพัฒนาเส้นทางแนวเศรษฐกิจด้านใต้ เส้นทางกาญจนบุรี – กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ อยู่ในแผนงานที่ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันต่อไป ซึ่งนอกจากจะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนแล้ว ยังเป็นการเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างทวาย-กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ และต่อไปยังเวียดนาม 1.3 การพัฒนาเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร (Upper East-West Corridor) ทั้งสองฝ่ายจะหารือร่วมกันเกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบรถไฟในเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร ตามแนวเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก 1.4 โครงการรถไฟฟ้าในเขตเมือง ฝ่ายญี่ปุ่นจะเร่งดำเนินการส่งมอบขบวนรถไฟฟ้ายาสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) 3 ขบวนแรก ในปลายเดือนกันยายน 2558 และจะส่งมอบครบทั้ง 21 ขบวนภายในปีนี้ โดยจะเริ่มทดสอบระบบและทดลองการเดินรถก่อนเปิดให้บริการประชาชนได้ในกลางปี 2559 2. การลงนามบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น รัฐมนตรีทั้งสองได้ร่วมลงนามบันทึกความร่วมมือด้านระบบราง โดยทั้งสองกระทรวงจะร่วมกันพัฒนารถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และการพัฒนาและ/หรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในเส้นทางแนวเศรษฐกิจด้านใต้ (กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) รวมทั้งจะหารือร่วมกัน

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	เกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบรถไฟในเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตลอดจนการศึกษาการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรางของไทย และศึกษาความเหมาะสมเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะจัดตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมระดับรัฐมนตรีเพื่อกำกับการดำเนินงานตามบันทึกความร่วมมือฉบับนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดินฯ ของญี่ปุ่น จะเป็นประธานร่วม และจะจัดตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินงานร่วมกัน ประกอบด้วย (1) คณะทำงานโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (2) คณะทำงาน เส้นทาง กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง และ (3) คณะทำงานด้านการเงินและรูปแบบการลงทุน
9 มิถุนายน 2558 เรื่อง การจัดทำแผนงานเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมและการลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง	คณะรัฐมนตรีมีมติ - เห็นชอบตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จัดทำแผนงานที่ชัดเจนใน 3 หัวข้อหลัก ดังนี้ 1.1 แผนการเชื่อมโยงเส้นทางและการลงทุนของการคมนาคมทั้งทางราง ทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ โดยแสดงถึงความเชื่อมโยงและการสนับสนุนเกื้อกูลระหว่างกัน ตลอดจนการเชื่อมโยงไปสู่การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และนิคมอุตสาหกรรมใหม่ตามนโยบายรัฐบาล 1.2 แผนการดำเนินงานของแต่ละโครงการตามห้วงเวลาซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบด้วย ระยะที่ 1 ตั้งแต่ปัจจุบัน-เดือนกันยายน 2559 (ช่วงเวลาสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11) ระยะที่ 2 ตั้งแต่เดือนกันยายน 2559-กันยายน 2564 (ระยะเวลาดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12) และระยะที่ 3 ตั้งแต่เดือนกันยายน 2564-กันยายน 2569 (ระยะเวลาดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13) 1.3 แผนการจัดหาเงินลงทุน (Financing) และรูปแบบการลงทุน โดยแสดงให้เห็นว่าโครงการใดใช้งบประมาณจากแหล่งใด เช่น เงินงบประมาณ เงินกู้ในประเทศ เงินกู้ต่างประเทศ ให้เอกชนร่วมลงทุน การร่วมทุนแบบรัฐต่อรัฐ - ให้กระทรวงคมนาคมเสนอแผนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีภายในเดือนมิถุนายน 2558
9 มิถุนายน 2558 เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ 4 ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่า	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 4 ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดย

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
ด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	สาระสำคัญของการประชุมในครั้งนี้ ทั้งสองฝ่ายได้แสดงความเห็นต่อผลการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ 3 และให้การประเมินเชิงบวกเกี่ยวกับความก้าวหน้าของงานที่แต่ละฝ่ายรับผิดชอบ รวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้ การประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม การพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมบุคลากร แผนการเดินรถและซ่อมบำรุง การอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตรา และรูปแบบทางการเงิน โดยองค์การรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ซีอาร์ซี) ได้เสนอร่างข้อเสนอแนะเกี่ยวกับองค์ประกอบของโครงการ การกำหนดความเร็วการเดินรถ การกำหนดที่ตั้งสถานี การกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น ระบบการเดินรถและซ่อมบำรุง และได้เสนอหลักสูตรการฝึกอบรมบุคลากรด้านการก่อสร้างและการเดินรถสำหรับเส้นทางรถไฟ กรุงเทพฯ-แก่งคอย-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด สำหรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่เทคนิค นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับแผนการเดินรถและซ่อมบำรุงเส้นทางรถไฟ กรุงเทพฯ-แก่งคอย-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด รวมทั้งพิจารณารูปแบบการใช้งานและการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงข่ายกับการขยายทางคู่เส้นทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา และรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง และได้เห็นชอบในหลักการให้จัดการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ 5 ณ จังหวัดนครราชสีมา ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน-1 กรกฎาคม 2558 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรเร่งปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามเป้าหมายที่คณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีนกำหนดไว้ และเร่งพิจารณากำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการ (ฝ่ายไทย) ในการบริหารจัดการรถไฟขนาดทางมาตรฐานเพื่อให้สามารถคัดเลือกและสรรหาบุคลากรที่จะปฏิบัติงานจริงเข้ารับการอบรม รวมทั้งควรประสานกับสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์กลางระบบรางเพื่อให้สามารถกำหนดหลักสูตรในลักษณะที่ต่อยอดจากหลักสูตรที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการพิจารณารายละเอียดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการฝึกอบรมแต่ละหลักสูตรของทั้งสองฝ่ายโดยเฉพาะฝ่ายไทยเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความคุ้มค่าตามขั้นตอน ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย
2 มิถุนายน 2558 เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ	คณะรัฐมนตรีมีมติ 1. เห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้ 1.1 เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ระยะเวลาดำเนินการปี 2558-2560 ประกอบด้วย การติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็ว และป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) จำนวน 584 แห่ง และจัดทำเครื่องกั้นที่จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาต จำนวน 775 แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และโครงการก่อสร้างทางข้ามและทางลอดของทางรถไฟ จำนวน 107 แห่ง ของกรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวง 1.2 มอบหมายกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หากจำเป็นขอให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงานงบประมาณ และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ (ถนน) เร่งดำเนินการติดตั้งป้ายจราจรพร้อมสัญญาณไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยใช้มาตรฐานตามคู่มือการติดตั้งป้ายจราจรของกรมทางหลวงชนบท และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการติดตั้งหรือกำหนดมาตรฐานการให้สัญญาณเสียงและสัญญาณแสงที่หัวรถจักรของขบวนรถไฟเพื่อให้สัญญาณเตือนก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟกับถนนทุกแห่ง รวมทั้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่ผู้ขับรถไฟและผู้ใช้ถนนขับรถด้วยความระมัดระวังให้มากขึ้นเมื่อใกล้ถึงจุดตัดกับทางรถไฟ เป็นต้น ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย 3. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการตามแผนงาน/โครงการในการแก้ปัญหาจุดตัดรถไฟโดยด่วน โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดรถไฟที่มีปัญหาเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเป็นลำดับแรกก่อน
26 พฤษภาคม 2558 เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น	คณะรัฐมนตรีมีมติ 1. เห็นชอบและอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้ 1.1 เห็นชอบร่างบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation between the Ministry of Transport of the Kingdom of Thailand and the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan on Railway Sector) มีสาระสำคัญเป็นความร่วมมือระหว่างไทยกับญี่ปุ่นในการพัฒนาระบบรางในประเทศไทย เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูง การพัฒนาเส้นทางรถไฟ การให้บริการขนส่งทางราง ความช่วยเหลือทางวิชาการ เป็นต้น ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขร่างบันทึกความร่วมมือฯ ในส่วนที่มีสาระสำคัญก่อนการลงนามและเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ให้กระทรวงคมนาคมสามารถดำเนินการได้โดยประสานกับกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ โดยไม่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้ง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	1.2 อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามฝ่ายไทยสำหรับการลงนามดังกล่าว 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมของรูปแบบการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือฯ และให้ความสำคัญกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับบุคลากรของไทยอย่างเป็นระบบ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย 3. ในการดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ หากจะต้องมีข้อผูกพันเกี่ยวกับการกำหนดเส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ และการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ส่วนกรณีที่มีข้อผูกพันที่เข้าข่ายต้องดำเนินการตามมาตรา 23 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เช่น การดำเนินการตามขั้นตอนหรือวิธีการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์โดยตราเป็นกฎหมาย เป็นต้น ให้กระทรวงคมนาคมนำบันทึกความร่วมมือฯ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับหนังสือสัญญาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ต่อไปด้วย 4. ให้กระทรวงคมนาคมนำเรื่องกรอบระยะเวลาการดำเนินโครงการต่าง ๆ หลักในการร่วมลงทุน และความร่วมมือระหว่างกันไปร่วมหารือในการเจรจาในครั้งนี้นี้ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และให้เกิดความเชื่อมั่นในการลงทุน 5. ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตามแนวเขตเส้นทางรถไฟ โดยคำนึงถึงการจัดเป็นพื้นที่สำหรับประกอบอาชีพของประชาชนผู้มีรายได้น้อยด้วย เช่น การสร้างตลาด ร้านค้า ทั้งนี้ การดำเนินการต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย
12 พฤษภาคม 2558 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 วงเงิน 8,711.265 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ส่วนประเด็นของการขอยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้าประกันให้แก่ รฟท. ให้ รฟท. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามที่กระทรวงการคลังกำหนดเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบหลักเกณฑ์ที่

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	เกี่ยวข้อง 3. ให้ รฟท. ได้รับความเห็นของกระทรวงการคลังที่เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดกระบวนการรับรองงบการเงินให้เป็นปัจจุบันโดยเร็ว และควรนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ทั้งด้านการบริหารการเดินรถ การบริหารจัดการเก็บรายได้ และการเงินการบัญชี อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ รฟท. ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป
7 พฤษภาคม 2558 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในกรอบวงเงิน 26,007.20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2558-2561) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุดำเนินการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2549 มาตรา 39 (4) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรให้ รฟท. เร่งเสนอโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาทันทีเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้สามารถเพิ่มความจุทางของรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2558-2565 และมอบหมายให้สำนักงบประมาณและกระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินลงทุนของโครงการในรายละเอียดตามขั้นตอนต่อไป โดยคำนึงถึงความพร้อมของกรอบวงเงินงบประมาณประจำปี การบริหารหนี้สาธารณะ และการรักษาวินัยทางการคลังของประเทศในภาพรวม ไปพิจารณาดำเนินการ 3. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐที่เห็นควรให้ รฟท. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ รฟท. ด้วย

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	นอกจากนี้ ในการดำเนินการทุกขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องเรียบร้อยก่อนผูกพันสัญญา และไม่มีปัญหา เช่น การไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทคู่สัญญาทันตามระยะเวลาที่กำหนด การออกแบบแบบรูปารายการไม่สมบูรณ์ เนื่องจากสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือเพื่อความปลอดภัยของประชาชนและผู้โดยสาร จึงทำให้ต้องออกแบบแบบรูปารายการเพิ่มเติม เป็นเหตุให้ออกอนุมัติวงเงินเพิ่มเติมและขยายระยะเวลาออกไปอีก ไปประกอบการดำเนินการด้วย
7 เมษายน 2558 เรื่อง การดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยได้มีการประชุมร่วมกัน 3 ครั้ง และได้ข้อสรุปที่ต้องดำเนินการต่อไปในแต่ละประเด็น คือ การแบ่งช่วงดำเนินการ รูปแบบความร่วมมือ ขอบเขตการดำเนินงานของแต่ละฝ่าย และแหล่งเงินทุน นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายได้พิจารณาร่างบันทึกความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยกับคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ สาธารณรัฐประชาชนจีน (Memorandum of Cooperation) โดยเห็นชอบในหลักการ เช่น ฝ่ายไทยจะรับผิดชอบการเวนคืนที่ดินและการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และฝ่ายจีนจะรับผิดชอบด้านการศึกษา (สำรวจและออกแบบ) ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวในสัดส่วนของแต่ละฝ่ายไปพลางก่อน โดยค่าใช้จ่ายนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของวงเงินลงทุนของโครงการ และทั้งสองฝ่ายจะร่วมดำเนินการสำรวจและออกแบบโครงการรถไฟเส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-แก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุด และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ เป็นต้น และทั้งสองฝ่ายกำหนดที่จะประชุมครั้งที่ 4 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 6-8 พฤษภาคม 2558 2. เห็นชอบในหลักการร่างบันทึกความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยกับคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ สาธารณรัฐประชาชนจีน (Memorandum of Cooperation) และอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมลงนามในบันทึกความร่วมมือฯ 3. เห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจฯ 4. ในส่วนของงบประมาณในการดำเนินโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจ ให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณซึ่งจะพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ตามความจำเป็นและเหมาะสมตามกำลังเงินของประเทศต่อไป ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง 5. ในขั้นตอนการดำเนินการของฝ่ายไทยที่รับผิดชอบในการเวนคืนที่ดิน หากจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนหรือวิธีการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ โดยตราเป็นกฎหมาย นั้น ให้กระทรวงคมนาคมนำบันทึกความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยกับคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ สาธารณรัฐประชาชนจีน (Memorandum of Cooperation) และ/หรือเอกสารบันทึกความร่วมมืออื่นที่เกี่ยวข้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนปฏิบัติเกี่ยวกับหนังสือสัญญาตามรัฐธรรมนูญต่อไป 6. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เห็นควรกำหนดให้มีการเพิ่มข้อความการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของไทยอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในประเด็นการเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการ รูปแบบการลงทุน การจัดหาแหล่งเงิน และการพิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ และเร่งจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตลอดแนวเส้นทางโดยให้ความสำคัญกับการกำหนดรูปแบบการให้บริการ การกำหนดมาตรฐานทางเทคนิคและวงเงินลงทุนของโครงการ แผนธุรกิจการให้บริการโครงการ รูปแบบทางเลือกในการลงทุน ความพร้อมของบุคลากรในการบริหารจัดการระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ตลอดจนผลกระทบต่อฐานะการเงิน และเร่งพิจารณาเสนอแนวทางการบริหารจัดการระบบรางของประเทศทั้งระบบให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา รวมทั้งการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการระบบราง เพื่อให้การกำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการ (ฝ่ายไทย) ในการบริหารกิจการรถไฟขนาดทางมาตรฐานมีความชัดเจนและสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของรัฐบาลไทย เป็นต้น ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป
27 มีนาคม 2558 เรื่อง ความก้าวหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบ	คณะรัฐมนตรีมีมติ 1. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 สรุปได้ดังนี้ 1.1 รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รายงานเพิ่มเติมว่า เมื่อวันที่ 10-11 มีนาคม 2558 คณะกรรมการบริหารโครงการฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ 3 ณ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดหนองคาย

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการ คมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	โดยผลการประชุมทั้ง 3 ครั้ง ไทยและจีนเห็นชอบร่วมกันและได้ข้อสรุปที่ต้องดำเนินการในประเด็น (1) การแบ่งช่วงดำเนินการ ช่วงที่ 1 กรุงเทพมหานคร-แก่งคอย ช่วงที่ 2 แก่งคอย-มาบตาพุด ช่วงที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา และช่วงที่ 4 นครราชสีมา-หนองคาย (2) รูปแบบความร่วมมือ (3) ขอบเขตการดำเนินงานของแต่ละฝ่าย (4) แหล่งเงินทุน (5) การถ่ายทอดองค์ความรู้ และ (6) กำหนดการประชุมครั้งต่อไป (ครั้งที่ 4) ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 6-8 พฤษภาคม 2558 1.2 ให้คณะกรรมการบริหารโครงการฯ และกระทรวงคมนาคมรับความเห็นของที่ประชุมโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นความชัดเจนตั้งแต่เริ่มต้นดำเนินโครงการว่าจะมีนิติบุคคลใดเป็นผู้ลงทุนและเป็นเจ้าของรางรถไฟ ระบบสัญญาณ ตลอดจนตัวรถ โดยเฉพาะในส่วนของรถเดินรถ ฝ่ายใดจะเป็นผู้จัดหาเงินทุน และมีการแบ่งปันเงินรายได้จากการเดินรถอย่างไร เนื่องจากกระทบต่อผลประโยชน์ของประเทศโดยตรง โดยให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐและประชาชนเป็นสำคัญ และให้รับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรพิจารณาให้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในประเด็นการใช้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ และเร่งศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน เทคนิค และสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา รวมทั้งพิจารณาเสนอแนวทางการบริหารจัดการระบบรางของประเทศทั้งระบบให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยให้ความสำคัญกับการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วงระหว่างก่อสร้างและหลังเปิดให้บริการ เงื่อนไขการเงิน การลงทุน รวมถึงแผนธุรกิจที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการให้บริการกิจการทางรางในแต่ละประเภท การแก้ไขปัญหาฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการระบบราง เป็นต้น ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงานปริมาณเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเกี่ยวกับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าบริหารจัดการ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสม ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
25 พฤศจิกายน 2557 เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ - เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 มีสาระสำคัญคือ รัฐบาลไทยตกลงให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการตาม “กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565” โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุด (ประมาณ 734 กิโลเมตร) และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ (ประมาณ 133 กิโลเมตร) ซึ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานโครงการแรกของไทย โดยทั้งสองฝ่ายจะใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการความร่วมมือดังกล่าว และให้เสนอร่างบันทึกความเข้าใจ เพื่อขอความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามมาตรา 23 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 - ให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการออกหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้แทนเป็นผู้ลงนามในร่างบันทึกความเข้าใจ เมื่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจ แล้ว ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงถ้อยคำที่มีสาระสำคัญในร่างบันทึกความเข้าใจ โดยไม่มีผลเปลี่ยนแปลงหลักการและสาระสำคัญ ให้กระทรวงคมนาคมสามารถหารือกับกระทรวงการต่างประเทศและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการต่อไปโดยไม่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง - ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงานประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นว่า ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการฯ เป็นการลงทุนขนาดใหญ่และมีวงเงินงบประมาณสูง จึงเห็นควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องครบถ้วนก่อนดำเนินโครงการต่อไป และเพื่อให้การดำเนินงานภายใต้ร่างบันทึกความเข้าใจ เป็นไปอย่างรอบคอบ เกิดความโปร่งใส และเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบรางของประเทศ เห็นควรพิจารณาความสอดคล้องของแผนการพัฒนาระบบรางขนาดมาตรฐานของประเทศกับแผนการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน อาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) การเปรียบเทียบความเหมาะสมและความคุ้มค่าของการพัฒนารถไฟขนาดมาตรฐานในระดับความเร็วต่าง ๆ การพิจารณากำหนดรูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสม โดยเฉพาะเรื่องสิทธิในการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทาง การกำหนดให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีอย่างเป็นระบบ รวมทั้งการสงวนสิทธิของรัฐบาลไทยในการพิจารณารูปแบบการลงทุนจัดหาขบวนรถ ผู้ให้บริการเดิน

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	รถและบำรุงรักษาที่เหมาะสมตามขั้นตอนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
21 ตุลาคม 2557 เรื่อง แผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. 2558	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานสรุปแผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญในปี พ.ศ. 2558 ประกอบด้วย การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ การพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การพัฒนาทางหลวงสายหลัก การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ การเพิ่มขีดความสามารถให้บริการขนส่งทางอากาศ และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ 2. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ในเรื่องการนำโครงการต่าง ๆ ในแผนไปประมวลในแผนปฏิบัติการที่จะส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และการพิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็นนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทยในโครงการที่มีการจัดซื้อจัดจ้าง หรือจ้างที่ปรึกษาโครงการด้วย 3. ในการดำเนินโครงการตามแผนดังกล่าว ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบราชการ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 รวมทั้งหากโครงการใดเป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาด้วย 4. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนที่สัญจรโดยเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถประจำทาง และให้คำนึงถึงการให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการของผู้พิการและผู้สูงอายุด้วย 5. ให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อจัดเตรียมแผนพัฒนากำลังคนด้านคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศด้วย
21 ตุลาคม 2557 เรื่อง แผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558	คณะรัฐมนตรีมีมติ 1. รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้ 1.1 โครงการที่พร้อมดำเนินการก่อสร้าง 1 โครงการ คือ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วง ฉะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร วงเงิน 11,272.34 ล้านบาท 1.2 โครงการที่อยู่ระหว่างนำเสนอขออนุมัติโครงการ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	วงเงิน 26,007 ล้านบาท และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร วงเงิน 17,292 ล้านบาท 1.3 โครงการที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร วงเงิน 24,842 ล้านบาท โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร วงเงิน 29,855 ล้านบาท และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร วงเงิน 20,038 ล้านบาท 2. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ในเรื่องการนำโครงการต่าง ๆ ในแผนไปประมวลในแผนปฏิบัติการที่จะส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และการพิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็น นักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทยในโครงการที่มีการจัดซื้อจัดจ้างหรือจ้างที่ปรึกษาโครงการด้วย 3. ในการดำเนินโครงการตามแผนดังกล่าว ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบราชการ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.2521 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 รวมทั้ง หากโครงการใดเป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาด้วย
14 ตุลาคม 2557 เรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการ ก่อหนี้ผูกพันข้ามปี งบประมาณ จากเดิมรายการ ค่าจ้างศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเบื้องต้นระบบ เชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัด พิษณุโลก เป็นค่าจ้างศึกษา และออกแบบกรอบ รายละเอียด (Definitive Design) รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงนครราชสีมา -	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. อนุมัติในหลักการการเปลี่ยนแปลงรายการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จากเดิม รายการค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก กรอบวงเงิน 49.3040 ล้านบาท เป็น ค่าจ้างศึกษาและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) รถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด และช่วงแก่งคอย-บ้านภาชี-บางซื่อ งบประมาณทั้งสิ้น 49.3040 ล้านบาท โดยปีงบประมาณ 2557 ตั้งงบประมาณ 9.8608 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2558 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 34.5128 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2559 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 4.9304 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) ขอทำความตกลงกับสำนักงบประมาณตาม ขั้นตอนต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ 2. ให้ความเห็นชอบของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสำนักงาน

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
แหลมฉบัง - มาบตาพุด และ ช่วงแก่งคอย - บ้านภาชี - บางซื่อ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับประเด็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ หากโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด และช่วงแก่งคอย-บ้านภาชี-บางซื่อ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการ หรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน 2555 กระทรวงคมนาคมต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป และให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อนำผลการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกมาใช้ประกอบในการพิจารณาศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด รวมทั้งพิจารณาปรับเปลี่ยนขอบเขตงานการศึกษาในด้านการวิเคราะห์ทางเลือกของการพัฒนา รูปแบบการลงทุน และการเปรียบเทียบความเหมาะสมของโครงการฯ ระหว่างการพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐานความเร็ว 160-180 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้การพัฒนากระบวนรถไฟขนาดทางมาตรฐานของประเทศ สามารถตอบสนองต่อพฤติกรรมและความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไปพิจารณา ดำเนินการด้วย 3. สำหรับการจ้างศึกษาและออกแบบเกี่ยวกับการขนส่งระบบรางดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ที่กำหนดให้ทุกส่วนราชการที่จะมีการจัดซื้อจัดจ้างหรือดำเนินโครงการซึ่งต้องมีการจ้างที่ปรึกษาโครงการ พิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็นนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทย เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้และลดการจ้างที่ปรึกษาจากต่างประเทศซึ่งจะเป็นการประหยัดงบประมาณ และส่งเสริมการจ้างงานภายในประเทศด้วย
14 ตุลาคม 2557 เรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากเดิมรายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและ	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. อนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จากเดิม รายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา กรอบวงเงิน 117.6830 ล้านบาท เป็น ค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1.00 เมตร (Meter Gauge) ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ งบประมาณทั้งสิ้น

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
การพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เป็นค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	117.6830 ล้านบาท โดยปีงบประมาณ 2557 ตั้งงบประมาณ 23.5366 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2558 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 51.0688 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2559 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 43.0776 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) ขอทำความตกลงกับสำนักงานงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ 2. ให้กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในประเด็นด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ไปพิจารณาดำเนินการด้วย ทั้งนี้ การจ้างศึกษาและออกแบบเกี่ยวกับการขนส่งระบบรางดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ที่กำหนดให้ทุกส่วนราชการที่จะมีการจัดซื้อจัดจ้างหรือดำเนินโครงการซึ่งต้องมีการจ้างที่ปรึกษา โครงการพิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็นนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทย เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้และลดการจ้างที่ปรึกษาจากต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นการประหยัดงบประมาณและส่งเสริมการจ้างงานภายในประเทศด้วย
คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยในการประชุม คสช. เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557	มีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วน ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ.2557-2558 ประกอบไปด้วย 2 แผนงานหลัก คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง และการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าเมืองหลัก กทม. และปริมณฑล ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางรางได้เห็นชอบให้มีการเร่งดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 887 กิโลเมตร ในวงเงิน 127,472 ล้านบาท ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ ได้บรรจุอยู่ในโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย แผนงาน 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 1 ด้วย
29 กรกฎาคม 2557 เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	คณะรักษาความสงบแห่งชาติลงมติ ดังนี้ 1. เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) ซึ่งประกอบด้วย 5 แผนงาน ได้แก่ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และแผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	โครงการในระยะต่อไป 2. เห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี พ.ศ. 2557 และปี พ.ศ. 2558 ประกอบด้วย 2.1 การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประตูการค้า เมืองหลักในภูมิภาค และ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง 2.2.1 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิม ในช่วงที่มี ปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และ สำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น 6 เส้นทาง รวมระยะทาง 887 กิโลเมตร 2.2.2 วางมาตรฐานใหม่สำหรับอนาคต โดยการสร้างทางรถไฟทางคู่ขนาด มาตรฐาน 1.4.5 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 737 กิโลเมตร และเส้นทางเชียงใหม่-เด่นชัย-บ้านภาชี ระยะทาง 655 กิโลเมตร ทั้งนี้ ในการดำเนินการแผนงาน/โครงการตามกรอบยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา ในระยะเร่งด่วน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบราชการที่ เกี่ยวข้องด้วย 3. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำข้อมูลสรุปในเรื่องนี้ให้เข้าใจได้ง่ายและน่าสนใจ โดยให้ ครอบคลุมประเด็นความเป็นมา แผนงาน/โครงการที่จะดำเนินการในแต่ละปี แหล่งที่มาของเงินงบประมาณ และการดำเนินงานร่วมกันของกระทรวงคมนาคมกับ หน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ให้ประชาชนผู้สนใจได้ทราบอย่างถูกต้อง ทั้งถึง ตรงกัน ผ่านสื่อโทรทัศน์รวมการเฉพาะกิจแห่งประเทศไทยต่อไป 4. ให้ฝ่ายเศรษฐกิจรับไปดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาของคณะรักษาความ สงบแห่งชาติด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมเพื่อทำหน้าที่ให้ความเห็นและ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ โดยให้มีหัวหน้าคณะ รักษาความสงบแห่งชาติเป็นประธานกรรมการ รองหัวหน้าคณะรักษาความสงบ แห่งชาติและหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หัวหน้าส่วน ราชการ และผู้เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ โดยให้เร่งดำเนินการออกเป็นคำสั่งคณะ รักษาความสงบแห่งชาติต่อไป
17 มิถุนายน 2557 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2557 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรักษาความสงบแห่งชาติลงมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ของ รฟท. จำนวน 8,864.618 ล้านบาท โดย รฟท. รับภาระต้นทุนดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม พร้อมยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันให้ รฟท. ทั้งนี้ ให้กระทรวง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	คมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของกระทรวงการคลังที่เห็นควรให้ความสำคัญและเร่งดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ให้แล้วเสร็จ ซึ่งรวมถึงราง หัวรถจักร และระบบอาณัติสัญญาณ เพื่อให้สามารถเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเห็นควรพิจารณายุทธศาสตร์ในการเพิ่มรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยการพัฒนาคุณภาพและยกระดับมาตรฐานการให้บริการ รวมทั้งขยายตลาดของกลุ่มผู้ใช้บริการระบบรางให้เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนพิจารณาการเพิ่มรายได้จากการบริหารทรัพย์สิน และควรเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/2553) ซึ่งประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และ 1 บริษัทลูก ให้สามารถแบ่งแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และรับรู้ผลกำไรขาดทุนของแต่ละหน่วยธุรกิจได้อย่างชัดเจน รวมทั้งความเห็นของคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติรวม 2 ข้อ ไปพิจารณาดำเนินการด้วย ดังนี้ 1. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งรัดปรับปรุงการรักษาความสะอาดของขบวนรถให้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพภายนอกของตู้โดยสาร 2. การที่ขบวนรถไฟต้องวิ่งเข้าสู่สถานีหัวลำโพงเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและการสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมากในภาพรวม ดังนั้น กระทรวงคมนาคม และ รฟท. ควรพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวในระยะยาวทั้งระบบ เพื่อดำเนินการต่อไป เช่น การนำรถไฟชานเมืองระยะสั้นมาใช้วิ่งเข้าเมืองแทนการให้ขบวนรถระยะไกลต้องวิ่งเข้าเมืองทุกขบวน เป็นต้น
25 พฤศจิกายน 2556 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลัง ดังนี้ 1. ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้ยืมเงินต่อจากกระทรวงการคลังเมื่อมีความพร้อมในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) บางซื่อ-รังสิต วงเงิน 710.51 ล้านบาท โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายสายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย วงเงิน 3,321.43 ล้านบาท และโครงการปรับปรุงทางที่ไม่ปลอดภัย 8 สายทาง วงเงิน 2,892.06 ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เฉพาะในส่วนที่รัฐบาลรับภาระเพื่อชำระหนี้คืนแหล่งเงินกู้โดยตรง ทั้งในส่วนของเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป รวมทั้งให้ รฟท. จัดทำแผนการดำเนินงาน แผนการใช้จ่ายเงิน และแผนการกู้เงินที่สอดคล้องกับระยะเวลาที่จะดำเนินการจริง โดยให้ รฟท. ทายอดเบิกเงินกู้โดยตรงจากแหล่งเงินกู้ตามความเหมาะสมและจำเป็น ทั้งนี้ ให้ รฟท. ดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องให้เสร็จสิ้นก่อนการกู้เงิน

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	2. รฟท. กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการจัดการถักรพร้อมอะไหล่ (รถจักรดีเซลไฟฟ้า) จำนวน 50 คัน วงเงิน 885 ล้านบาท โครงการซ่อมบูรณะรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน วงเงิน 342.73 ล้านบาท และโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน วงเงิน 672.44 ล้านบาท จำนวนรวมทั้งสิ้น 1,900.17 ล้านบาท โดย รฟท. เป็นผู้รับภาระในการชำระคืนต้นเงิน ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายจากการกู้เงิน และสำหรับโครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน (น้ำหนักกดเพลลา 20 ตัน) วงเงิน 106 ล้านบาท เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีการประกวดราคาสากล โดยให้ผู้ประกวดราคาเสนอแหล่งเงินกู้ในลักษณะของ Supplier Credit/Export Credit และกระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินกู้ที่ผู้ประกวดราคาเสนอมา หากพบว่าต้นทุนเงินกู้ที่เสนอสูงกว่าต้นทุนที่กระทรวงการคลังจะจัดหาให้ รฟท. ได้ ให้กระทรวงการคลังดำเนินการจัดหาแหล่งเงินกู้เพื่อดำเนินโครงการดังกล่าวให้ต่อไป แต่เนื่องจากโครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค ซึ่งโครงการดังกล่าวยังไม่มี ความชัดเจนของแหล่งเงินทุน ดังนั้น เมื่อ รฟท. ทราบแหล่งเงินที่ชัดเจนแล้ว ให้ รฟท. นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติแหล่งเงินสำหรับโครงการดังกล่าวต่อไป 3. ให้ รฟท. กู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ที่จะครบกำหนดชำระ (Roll-over) ตามแผนการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 14,989.28 ล้านบาท รวมทั้งให้ รฟท. ต่ออายุสัญญาเงินกู้เบิกเกินบัญชี วงเงิน 800 ล้านบาท ออกไปอีก 1 ปี เพื่อไว้รองรับปัญหาเงินสดขาดมือในการดำเนินงาน 4. กระทรวงการคลังจะเป็นผู้ค้ำประกัน และเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงินได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น
5 พฤศจิกายน 2556 เรื่อง ร่างแถลงการณ์ร่วมว่าด้วยโครงการความร่วมมือของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟ โดยแลกเปลี่ยนกับสินค้าเกษตรจากประเทศไทย (Joint Statement on the Governmental Cooperation Project on the Railway Infrastructure Development in Exchange of Agricultural	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. รับทราบผลการหารือระหว่างฝ่ายไทยและฝ่ายจีนเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างสองประเทศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟโดยแลกเปลี่ยนกับสินค้าเกษตรจากประเทศไทยซึ่งเป็นการดำเนินการภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟในประเทศไทยโดยแลกเปลี่ยนกับสินค้าเกษตรจากประเทศไทย (ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2556) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ในการดำเนินการตามผลการหารือดังกล่าว ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
Products from Thailand)	
1 ตุลาคม 2556 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องไอซีทีที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. อนุมัติในหลักการของโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีที) ที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. ดำเนินการต่อไปตามหมวด 2 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 จนกว่าจะแล้วเสร็จ ส่วนการดำเนินการในขั้นตอนต่อไปจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 69 (1) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และให้ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และจัดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย สำหรับการคัดเลือกเอกชนเพื่อรับสัมปทานไอซีทีที่ลาดกระบัง โดยลดจำนวนผู้ประกอบการให้เหลือน้อยราย ควรมีการศึกษาวิเคราะห์เพิ่มเติมโดยเฉพาะประเด็นจำนวนผู้ประกอบการที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดความรอบคอบและเกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพ และสามารถตอบสนองต่อประโยชน์สูงสุดของผู้ใช้บริการและผลประโยชน์ของภาครัฐในระยะยาว ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย 2. คณะรัฐมนตรีเห็นว่า การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและผู้สินค้าให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และครบวงจร จะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งได้มาก และจะทำให้ประชาชนและผู้ประกอบการเลือกใช้บริการจากระบบการขนส่งทางรางมากขึ้น จึงขอให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นดังกล่าวไปเร่งรัดการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
1 ตุลาคม 2556 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินเพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่องการดำเนินงาน ในวงเงิน 4,891.460 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในกรอบวงเงินที่บรรจุไว้ในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 2 ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 เนื่องจากได้จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 จำนวน 789.2539 ล้านบาท และงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2556 จำนวน 21.7161 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 810.970 ล้านบาท เพื่อเป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ.

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	2554 ไว้แล้ว สำหรับกรณีขอยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้ให้ขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลังต่อไป ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของกระทรวงการคลังเกี่ยวกับการเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/2553) ซึ่งประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และ 1 บริษัทลูก เพื่อดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยให้แต่ละหน่วยธุรกิจสามารถบริหารจัดการตนเองได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการบริหารหน่วยธุรกิจในปัจจุบันของ รฟท. ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบริหารจัดการแบ่งแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และรับรู้ผลกำไรขาดทุนของแต่ละหน่วยธุรกิจได้อย่างชัดเจน และให้ รฟท. เร่งดำเนินการศึกษาดำเนินการต่อหน่วย (Unit Cost) ในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพทั้งการดำเนินงานในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม รวมทั้งให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เป็นต้น ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป
13 สิงหาคม 2556 เรื่อง ผลการประชุมเชิงปฏิบัติเพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการและกำหนดทิศทางการดำเนินกิจการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่นายกรัฐมนตรีรายงานฯ ตามที่ได้ประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการและกำหนดทิศทางการดำเนินกิจการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2556 และเห็นควรมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปศึกษารายละเอียดในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้ 1. การจัดทำแบบจำลองทางการเงิน (financial model) เพื่อบริหารจัดการทรัพย์สินและหนี้สินของ รฟท. ให้เกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด ให้กระทรวงการคลังร่วมกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ 2. การดำเนินการด้านเทคนิคในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการรถไฟ โดยพิจารณาถึงความจำเป็นเหมาะสม ความพร้อม องค์ความรู้ ทักษะ และความชำนาญ โดยให้พิจารณาทั้งในส่วนที่ รฟท. มีความพร้อม และมีศักยภาพในการดำเนินการได้เอง และในส่วนที่จะให้หน่วยงานภายนอกมารับไปดำเนินการ (outsource) ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ 3. รูปแบบการให้บริการ (service design) เพื่อพิจารณาความพร้อมและรูปแบบในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ รฟท. มีรายได้เพิ่มขึ้น เช่น การนำผลิตภัณฑ์ OTOP ที่เป็นสินค้าและอาหารที่เป็นที่นิยมและมีชื่อเสียงของแต่ละจังหวัดมาจัดจำหน่าย ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ 4. การบริหารจัดการด้านราคา (pricing) เพื่อพิจารณาแนวทางการกำหนดราคาค่าโดยสารและบริการให้สอดคล้องกับต้นทุน โดยให้นำการกำหนดราคาของเส้นทาง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	รถไฟไฟฟ้าสายสีแดง บางซื่อ-รังสิต มาประกอบการพิจารณา รวมทั้งการกำหนดผลตอบแทนจากการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินต่าง ๆ ของ รฟท. เช่น การใช้ที่ดินบริเวณมักกะสันและบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ ทั้งนี้ จะได้มีการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาในรายละเอียดในประเด็นดังกล่าวข้างต้นต่อไป สำหรับการดำเนินงานในขั้นต้น ให้ รฟท. เร่งรัด ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ของสถานีรถไฟต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของห้องน้ำ การอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการและผู้สูงอายุ รวมทั้งการจัดทำป้ายบอกทางในสายทางที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก เช่น กรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-อยุธยา ให้มีความเหมาะสม ชัดเจนด้วย
27 กุมภาพันธ์ 2556 เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ.	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ - เห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. และให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีบูรณาการ สอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ในขั้นตอนต่อไป ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยยุทธศาสตร์ฯ ประกอบด้วย - การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) โดยมีแนวทางในการดำเนินการพัฒนา/ปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ วงเงินจำนวน 1,076,542 ล้านบาท - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) โดยมีแนวทางในการดำเนินการพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน (Gateway) และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค (Regional Connectivity) วงเงินจำนวน 1,793,004 ล้านบาท - การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) โดยมีแนวทางในการดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง (Urban) และพัฒนาโครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ (Intercity) วงเงินจำนวน 1,376,010 ล้านบาท - ให้กระทรวงคมนาคมเพิ่มเติมข้อมูลให้ครอบคลุมถึงการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ต้องดำเนินการอย่างรวดเร็ว เที่ยงตรงและแม่นยำ รวมทั้งการกำหนดจุดเชื่อมต่อของระบบการคมนาคมขนส่งในภาพรวมด้วย และให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงสาธารณสุขและสำนักงานงบประมาณที่เห็นควรให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด รวมทั้งให้มีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานให้เบียดจ่ายจากเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปพิจารณาดำเนินการด้วย 3. เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดนิทรรศการ เรื่อง การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน โดยให้นำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน ครบถ้วน เช่น แนวทางการบริหารจัดการความเป็นไปได้และความเหมาะสมคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจ และการลงทุน เป็นต้น ทั้งนี้ ให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวด้วย 4. ให้กระทรวงการคลังประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ให้แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในวันที่ 12 มีนาคม 2556 เพื่อจะได้นำเสนอรัฐสภาตามขั้นตอนต่อไปให้ทันก่อนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2557
8 มกราคม 2556 เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การพัฒนาระบบขนส่งทางราง	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การพัฒนาระบบขนส่งทางราง และรับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ. สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงานงบประมาณ กรมบัญชีกลาง กรมศุลกากร สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า กรมการbinพลเรือน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยในส่วนของความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ สรุปได้ดังนี้ 1. ด้านนโยบายของรัฐบาล รัฐควรดำเนินการจัดให้มีแผนแม่บทอย่างชัดเจนของระบบโลจิสติกส์ของประเทศในการจัดการการขนส่งเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประกาศนโยบายให้การขนส่งทางรางเป็นวาระแห่งชาติโดยเร่งด่วน ศึกษาแนวทางการขยายโครงข่ายการขนส่งทางรางของประเทศจีนซึ่งเป็นผู้นำและรุกคืบมาในภูมิภาคอาเซียน และเปิดให้ภาคเอกชนและ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนแก้ไขปัญหาการขนส่งของประเทศ เป็นต้น 2. ด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ รัฐควรดำเนินการพัฒนาความเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศ ทั้งทางราง ทางอากาศ ทางถนน และทางน้ำ จัดให้มีการศึกษาการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เหมาะสม และมีความปลอดภัยกับการให้บริการ จัดให้มีระบบการเชื่อมโยงของระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ให้ทั่วถึงในแต่ละภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อช่วยเหลือ ขดเชยผู้ประกอบการที่มีปัญหาด้านทุนในปัจจุบัน โดยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง จากการขนส่งทางถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำ พัฒนาท่าอากาศยานหลักในแต่ละภูมิภาคของประเทศ เริ่มโครงการรถไฟความเร็วสูงทั้งเส้นทาง ในเส้นทางหลัก กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ระยอง และเปิดเขตการค้าเสรีของประชาคมอาเซียน เป็นต้น 3. ด้านกฎหมายที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รัฐควรดำเนินการทบทวนและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบายหลักของประเทศด้านระบบโลจิสติกส์ แก่กฎหมาย และปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความบูรณาการและสอดคล้องต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และแก้ไขกฎระเบียบการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการข้ามพรมแดน รวมทั้งกำหนดผู้มีอำนาจใช้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายอย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ เป็นต้น 4. ด้านระบบบริหารจัดการ รัฐควรดำเนินการจัดตั้งทบวงโลจิสติกส์หรือองค์กรมหาชนเพื่อรับผิดชอบนโยบายหลักด้านโลจิสติกส์ของประเทศ จัดตั้งหน่วยงานที่จะเป็นศูนย์กลางในการรับผิดชอบอย่างเป็นรูปธรรม ปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญกับงานวิจัย ศูนย์ข้อมูล จัดตั้งศูนย์ควบคุมสั่งการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอและสอดคล้องกับนโยบายและแผนงานโครงการ เร่งสร้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ชำนาญการจากต่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งทางราง จัดตั้งสถาบัน หลักสูตรโลจิสติกส์ในสถาบันการศึกษา หรือจัดตั้งสภาวิชาชีพโลจิสติกส์ เป็นต้น 5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รัฐควรดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เช่น จัดทำประชาพิจารณ์ ประชาสัมพันธ์โครงการ เวทีสนทนา การประชุมเชิงวิชาการ การสำรวจปัญหา/ความต้องการ และความพึงพอใจของประชาชนและผู้เกี่ยวข้อง สรรวจผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สรรวจความคิดเห็นของทั้งบุคลากร องค์กร สมาคม นักวิชาการ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการดำเนินโครงการ เป็นต้น
12 พฤศจิกายน 2555 เรื่อง การบริหารโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานกรรมการ ในการประชุมครั้งที่ 14/2555 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2555 ดังนี้ 1. รับทราบผลการพิจารณาของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานประมาณ และ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
(Development Policy Loan : DPL)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เกี่ยวกับความเหมาะสมและความจำเป็นของโครงการ ของ รฟท. เรียงตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ของ รฟท. กระทรวงคมนาคม โครงการติดตั้งเครื่องกั้นเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 105 แห่ง และงานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 17 รายการ โดย 1.1 โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย เห็นควรสนับสนุนการดำเนินโครงการฯ ที่เหลืออยู่ จำนวน 12 สายทาง เนื่องจากมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางและการพัฒนาทางคู่ (Double Track) รวมถึงความสอดคล้องกับการปรับปรุงโครงข่ายหลักซึ่งสภาพทางและอายุการใช้งานของสายทางทุกสายทางอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย 1.2 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 105 แห่ง เห็นควรสนับสนุนโครงการฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยแผนงานที่ รฟท. เสนอมายู่ในเส้นทางสายหลักที่มีปริมาณการจราจรตัดผ่านหนาแน่น 1.3 งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 17 รายการ เป็นงานที่มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของทางรถไฟ เพื่อรองรับการลงทุนในส่วนของระบบราง โดยการติดตั้งรั้วในเขตสายทางรถไฟจะช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากทางลัดผ่าน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าให้รวดเร็วและตรงเวลามากขึ้น 2. อนุมัติให้ดำเนินโครงการและอนุมัติการจัดสรรวงเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) ตามข้อเสนอของคณะกรรมการกลั่นกรองและบริหารโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด ได้แก่ 2.1 โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ของ รฟท. กระทรวงคมนาคม จำนวน 4 สายทาง ระยะทาง 265 กิโลเมตร ได้แก่ ระหว่างสถานีคลองรังสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 120 กิโลเมตร ระหว่างชุมทางบ้านภาชี-มาบกะเบา (เดิม) ระยะทาง 44 กิโลเมตร ระหว่างชุมทางศรีราชา-ชุมทางเขาชีจรรย์-สัตหีบ ระยะทาง 66 กิโลเมตร และระหว่างชุมทางเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช ระยะทาง 35 กิโลเมตร วงเงินรวมทั้งสิ้น 2,939.2523 ล้านบาท 2.2 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 105 แห่ง วงเงิน 195.42 ล้านบาท 2.3 โครงการ GFMS-SOE ส่วนขยาย (ระยะที่ 2) ของสำนักงาน

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง วงเงิน 87 ล้านบาท 3. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการ และอนุมัติให้กระทรวงการคลังกู้เงินในประเทศ และให้ รฟท. กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยในสายทางที่ยังไม่ได้รับการจัดสรรแหล่งเงินลงทุน จำนวน 8 สายทาง ระยะทาง 849 กิโลเมตร รวมวงเงิน 8,874.62 ล้านบาท และให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป ส่วนงานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 17 รายการ วงเงิน 3,064.13 ล้านบาท ให้มีการทบทวนความเหมาะสมของโครงการให้รอบคอบ และนำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ก่อนนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป
2 ตุลาคม 2555 เรื่อง ขออนุมัติการกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน 3 แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	คณะรัฐมนตรีมีมติ 1. อนุมัติตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้ 1.1 ให้กระทรวงการคลังกู้เงินในประเทศ วงเงิน 11,348.35 ล้านบาท และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน 3 แห่ง ทั้งนี้ วงเงินที่ รฟท. กู้ต่อจากกระทรวงการคลังจะนำไปใช้จ่ายในส่วนของค่าเวนคืนและร้อยละปลูกสร้าง จำนวน 128.82 ล้านบาท ดำเนินการประกวดราคา จำนวน 8 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง จำนวน 10,805.29 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 406.24 ล้านบาท 1.2 ให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปหารือร่วมกันในเรื่องการพิจารณาความเหมาะสมของการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยตามแผนการชำระหนี้ดังกล่าวเพื่อรักษาวินัยการคลังและลดผลกระทบต่อภาพลักษณ์ทางการเงินของ รฟท. โดยเฉพาะอัตราส่วนความสามารถในการก่อหนี้และความสามารถในการชำระหนี้ ซึ่งจะทำให้มีผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินของ รฟท.

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
5 มิถุนายน 2555 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของ รฟท. จำนวน 6,923 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกันและพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข รวมทั้งรายละเอียดตามความเหมาะสม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ส่วนการนำเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) มาหักออกจากวงเงินกู้และการคิดค่าธรรมเนียมในการค้ำประกันนั้น ให้ส่งวนสิทธิการคิดค่าธรรมเนียมในการค้ำประกันให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันของกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2551 ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของกระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อสังเกตของสำนักงานงบประมาณ เกี่ยวกับการทบทวนแนวทางการบริหารกิจการของ รฟท. โดยให้ความสำคัญในแนวทางการเพิ่มรายได้โดยเฉพาะรายได้ในเชิงพาณิชย์ และรายได้จากการบริหารจัดการสินทรัพย์และที่ดิน การลดรายจ่ายที่ไม่จำเป็น การปรับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารใหม่ให้เป็นไปตามกรอบดำเนินการที่คาดว่าจะสามารถประกาศใช้ได้ภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2555 และเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. และจัดทำระบบบัญชีแยกสินทรัพย์ที่เกิดจากการลงทุนตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่ออุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553) การจัดทำแผนการปรับโครงสร้างทางการเงินเพื่อเพิ่มเสริมสภาพคล่องทางการเงินในการแก้ไขปัญหาหนี้สินไปดำเนินการต่อไปด้วย
17 เมษายน 2555 เรื่อง ขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เพื่อขอเพิ่มอัตราค่าจ้างพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,438 อัตรา	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานการประชุม ในการประชุมครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2554 ที่เห็นชอบการยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สามารถเพิ่มอัตราค่าจ้างพนักงาน จำนวน 2,438 อัตรา ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของสำนักงานงบประมาณที่เห็นควรให้ รฟท. บริหารจัดการเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของรายจ่าย ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. เร่งรัดการจัดทำแผนการบริหารจัดการกิจการรถไฟในภาพรวม โดยให้ครอบคลุมถึงการปรับโครงสร้างองค์กร กรอบอัตราค่าจ้าง และการกำหนดกลุ่มบุคลากรในสายงานที่ควรจะใช้วิธีการจ้างพนักงานจากภายนอกองค์กร (Outsource) เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น รวมทั้งจัดทำแผนการเพิ่มทุน การบริหารจัดการหน่วยธุรกิจ และบริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link ให้แล้ว

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	เสร็จตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2555 (เรื่อง ข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555) แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีโดยเร็วต่อไป
2 เมษายน 2555 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ - เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินตามรายการที่บรรจุในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ครั้งที่ 1 และสำหรับโครงการ/แผนงานต่อเนื่องในแผนการก่อหนี้ใหม่เพื่อการลงทุนและแผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 47,679.770 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม พร้อมทั้งยกเว้นการคิดค่าค้ำประกันเงินกู้ให้แก่ รฟท. ทั้งส่วนที่ รฟท. รับภาระ และรัฐบาลรับภาระตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับโครงการ/แผนงานต่อเนื่องในแผนการก่อหนี้ใหม่เพื่อการลงทุนและแผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ มีดังนี้ 1.1 แผนเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ที่ รฟท. รับภาระ จำนวน 11 รายการ เป็นเงิน 13,206.220 ล้านบาท 1.2 แผนเงินกู้เพื่อการลงทุน (หนี้ในประเทศ) จำนวน 6 โครงการ เป็นเงิน 26,477.550 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการปรับปรุงระยะทางที่ 5 เป็นเงิน 6,408.000 ล้านบาท โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 เป็นเงิน 5,079.000 ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทางเดินเชื่อมสถานีเพชรบุรี) เป็นเงิน 87.000 ล้านบาท โครงการจัดการถักกรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน เป็นเงิน 6,562.500 ล้านบาท โครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน เป็นเงิน 3,360.000 ล้านบาท และโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน เป็นเงิน 4,981.050 ล้านบาท 1.3 แผนเงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่น ๆ (หนี้ในประเทศ) จำนวน 4 รายการ เป็นเงิน 3,926.000 ล้านบาท 1.4 แผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ จำนวน 3 โครงการ เป็นเงิน 4,070.000 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการจัดการถักกรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 7 คัน เป็นเงิน 1,155.000 ล้านบาท โครงการจัดการถักกรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพล่าสูงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 13 คัน เป็นเงิน 2,145.000 ล้านบาท และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า น้ำหนักดเพล่าสูงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 308 คัน เป็นเงิน 770.000 ล้านบาท 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับข้อสังเกตของสำนักงานประมาณที่เห็นควรจัดทำแผนการใช้จ่ายเงินกู้ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนการปฏิบัติงานและติดตามประเมินผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การใช้จ่ายเงินกู้มีประสิทธิภาพ และมี

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ให้เกิดภาระงบประมาณที่รัฐบาลจะต้องรับภาระชำระหนี้เงินกู้ที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ไปพิจารณาดำเนินการด้วย
29 มีนาคม 2555 เรื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ณ เดือนธันวาคม 2554	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ณ เดือนธันวาคม 2555 สรุปได้ ดังนี้ 1. ความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ประกอบด้วย 1.1 แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 87,529.00 ล้านบาท (รัฐบาลรับภาระ 84,024.00 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รับภาระ 3,505.00 ล้านบาท) ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5 วงเงิน 8,508.00 ล้านบาท โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 6 วงเงิน 6,779.00 ล้านบาท โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย วงเงิน 11,348.00 ล้านบาท โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 13 คัน วงเงิน 2,145.00 ล้านบาท โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย วงเงิน 23,671.00 ล้านบาท โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง วงเงิน 12,167.00 ล้านบาท โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน 224 แห่ง วงเงิน 11,358.00 ล้านบาท โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 1,284 แห่ง วงเงิน 5,456.00 ล้านบาท งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง 1,649 กิโลเมตร วงเงิน 4,737.00 ล้านบาท โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย วงเงิน 1,000.00 ล้านบาท และโครงการสร้างโรงรถจักรราชและหน่วย 10 ลาดกระบัง วงเงิน 360.00 ล้านบาท 1.2 โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 89,279.00 ล้านบาท (รัฐบาลรับภาระ 68,310.00 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ 20,969.00 ล้านบาท) ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายมาบะเปา - นครราชสีมา ระยะทาง 132 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายนครราชสีมา - ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายนครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE จำนวน 50 คัน โครงการ Refurbish รถจักร จำนวน 56 คัน โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับให้บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ค้น โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ 2 และโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม 1.3 การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 114 แห่ง วงเงิน 19,012.50 ล้านบาท ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ของกรมทางหลวง จำนวน 82 แห่ง วงเงิน 16,550.00 ล้านบาท กำหนดแผนการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2554 จำนวน 25 แห่ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ของกรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างการพิจารณาทบทวนการเสนอขอปรับแผนการดำเนินงานและกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟในส่วน of กรมทางหลวงชนบททั้งหมด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ 14 แห่ง และมีแผนงานที่จะดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2554 จำนวน 1 แห่ง ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคา 2. การพิจารณาแหล่งเงินทุนเพื่อดำเนินโครงการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) กระทรวงคมนาคมได้ขอรับการจัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) โดยมีกรอบวงเงินกู้ปี พ.ศ. 2554 - 2557 วงเงินรวม 140,686.433 ล้านบาท โดยเป็นวงเงินกู้ปี พ.ศ. 2554 จำนวน 30,260.030 ล้านบาท (รฟท. จำนวน 24,705.030 ล้านบาท กรมทางหลวง จำนวน 5,360.000 ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบท จำนวน 195.000 ล้านบาท) ซึ่งในเบื้องต้นได้รับการจัดสรรเงินกู้ดังกล่าว วงเงินรวม 7,627.2360 ล้านบาท ในส่วนของ รฟท. ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ และโครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้แจ้งให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับในส่วนที่ยังไม่ได้รับการจัดสรรเงินกู้ให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และ รฟท.
20 มีนาคม 2555 เรื่อง ขออนุมัติต่ออายุสัญญาเงินกู้ วงเงิน 800 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. เห็นชอบการต่ออายุสัญญาเงินกู้ วงเงิน 800 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ต่อไปอีก 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2594 มาตรา 39 (4) สำหรับใช้ในกรณีที่ รฟท. อาจขาดเงินทุนหมุนเวียนในช่วงเวลาหนึ่ง เพื่อไม่ให้กระทบต่อการดำเนินงาน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน พร้อมยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันให้ รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของสำนักงานประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรเร่งรัดดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน เน้นการเพิ่มรายได้เชิง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	พาณิชย์ควบคุมเกี่ยวกับการควบคุมและลดค่าใช้จ่ายลงเพื่อบรรเทาภาวะการขาดสภาพคล่องทางการเงินในระยะยาว และเนื่องจาก รฟท. มีโครงการที่จะต้องดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับอนุมัติไว้แล้ว โดยใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมากทั้งโครงการปรับปรุงทาง โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการรถไฟความเร็วสูง จึงเห็นควรเร่งรัดพิจารณาแผนการปรับโครงสร้างองค์กร แผนการปรับปรุงประสิทธิภาพและศักยภาพการให้บริการ และแผนการบริหารจัดการหน่วยธุรกิจของ รฟท. เพื่อให้สามารถสร้างรายได้ที่เพียงพอต่อการชำระหนี้ที่มีอยู่เดิมและภาระการลงทุนในอนาคต แล้วนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย
มติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2555 20 มีนาคม 2555	เห็นชอบข้อเสนอผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 ในวันจันทร์ที่ 19 มีนาคม 2555 ตามข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย) สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) สภาธุรกิจตลาดทุนไทย และผู้แทนภาคเอกชนในพื้นที่ 5 จังหวัดในกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ ตรัง และระนอง) ข้อเสนอของภาคเอกชน (เสนอโดย กกร./สทท.) ประกอบด้วย 8 เรื่อง ซึ่งมอบหมายกระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสม ในการพัฒนาเร่งรัดระบบโครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ – ชุมพร – สุโขทัย-โลก และปางดะ-เบตง) ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553
20 มีนาคม 2555 เรื่อง ผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ดังนี้ 1. รับทราบผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2555 ณ จังหวัดภูเก็ต โดยได้พิจารณาข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) 2. เห็นชอบตามมติที่ประชุมและข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีตามผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 จังหวัดภูเก็ต และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามมติที่ประชุม และรายงานผลการดำเนินงานให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ดังนี้ - โครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมพร - สุโขทัย-โลก และปางดะ-เบตง) ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการพัฒนาเร่งรัดระบบโครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทาง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	กรุงเทพฯ - ชุมพร - สุโขทัย-ลก และปาดังเบซาร์) ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/2553) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ - โครงการ “ทางรถไฟสายอันดามัน” ที่ประชุมมีมติให้ สทท. ศึกษาความเป็นไปได้ และจัดทำรายละเอียดของโครงการทั้งปริมาณการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้า ความคุ้มค่าในการลงทุน ตลอดจนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
22 กุมภาพันธ์ 2555 เรื่อง ผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 2/2555	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. รับทราบและเห็นชอบตามมติที่ประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2555 ณ จังหวัดอุดรธานี โดยมีรายละเอียดข้อเสนอเพื่อพิจารณาของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) รวม 5 เรื่อง ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ดังนี้ 1.1 ข้อเสนอของ กกร. เกี่ยวกับการเร่งรัดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ กรุงเทพฯ - หนองคาย ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจาก กรุงเทพฯ - หนองคาย โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ขอนแก่น (บ้านไผ่) - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม และโครงการปรับปรุงขยายช่องทางการจราจรเพื่อการคมนาคมและการท่องเที่ยวเลียบบ้านน้ำโขงเส้นทางหมายเลข 211 และเส้นทางหมายเลข 212 ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับข้อเสนอของ กกร. ไปพิจารณา ดังนี้ 1.1.1 ศึกษาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดแผนพัฒนารถไฟทางคู่เส้นทาง กรุงเทพฯ - หนองคาย ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการลงทุนของภาครัฐ ระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมควบคู่กันไป 1.1.2 ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ศึกษาไว้ และเร่งเสนอโครงการฯ ตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 1.1.3 ศึกษารายละเอียดถึงความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ขอนแก่น (บ้านไผ่) - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามระเบียบและขั้นตอนต่อไป 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	เกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดแผนพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่เส้นทาง กรุงเทพฯ - หนองคาย ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 นั้น เห็นควรพิจารณาถึงความเหมาะสมคุ้มค่าในการลงทุนและการใช้ประโยชน์ โดยให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ - หนองคาย ที่กำลังจะเกิดขึ้น ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย
22 พฤศจิกายน 2554 เรื่อง รายงานการพิจารณา ศึกษาของคณะกรรมการสิทธิ เสรีภาพ การพาณิชย์และ อุตสาหกรรม วุฒิสภา เรื่อง การแก้ไขปัญหาโครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจ : ด้าน โครงข่ายระบบขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการดำเนินการตามรายงานการพิจารณาศึกษาของ คณะกรรมการสิทธิ เสรีภาพ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา เรื่อง การแก้ไขปัญหา โครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจ : ด้านโครงข่ายระบบขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้า ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบต่อไป โดยกระทรวงพาณิชย์ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ ดังนี้ 1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งทางราง 1.1 กระทรวงคมนาคมกำหนดแผนพัฒนาระบบขนส่งจราจร (พ.ศ. 2554 - 2563) 10 ปี เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง 1.2 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2553 - 2557) ประกอบด้วย งานโยธา งานอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม งานรถจักร และก่อสร้างทางคู่ 1.3 โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า ICD 1.4 ริเริ่มพัฒนาโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง 5 เส้นทาง จากกรุงเทพฯ ไป เชียงใหม่ หนองคาย ปาดังเบซาร์ อุบลราชธานี และระยอง และปี พ.ศ. 2555 มีแผนงานเตรียมการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ 1.5 กระทรวงคมนาคมมีแผนงานการลงทุนแบบ PPPs จำนวน 20 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวง (บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา) โครงการ พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล โครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง สีน้ำเงิน เป็นต้น 1.6 กระทรวงคมนาคมจัดทำหน่วยงาน จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ ธุรกิจการเดินรถ ธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน ธุรกิจซ่อมบำรุง และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินโครงการ Airport Rail Link 2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริการขนส่งทางน้ำ 2.1 กระทรวงคมนาคมได้พัฒนาท่าเรือทางลำนํ้าและท่าเรือชายฝั่งสำหรับการขนส่ง สินค้า ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือ อำเภотаเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สถานีขนส่งสินค้าทางน้ำ จังหวัดอ่างทอง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ A แหลม ฉบัง และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง 2.2 พัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งและ Logistics เช่น การก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 และท่าเรือเชียงแสน 3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	(มหาชน) ได้พัฒนาเขตปลอดอากร ณ สยามบิณสุวรรณ์ภูมิ พื้นที่ 413 ไร่ เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Services) 4. การบริหารจัดการระบบขนส่ง 4.1 มีคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2555 - 2559) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ (พ.ศ. 2555 - 2559) 4.2 มีแผนพัฒนาระบบขนส่งจราจร (พ.ศ. 2554 - 2563) เพื่อบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ และเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในอนาคต 10 ปี
3 พฤษภาคม 2554 เรื่อง ขอรับความเห็นชอบโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 14,903.55 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน วงเงิน 4,981.05 ล้านบาท แผนการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 6 ขบวน โครงการจัดหารถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน วงเงิน 6,562.50 ล้านบาท และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน วงเงิน 3,360 ล้านบาท โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายจากเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย ดังนี้ 2.1 ประเด็นความเห็นเกี่ยวกับโครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน ได้แก่ การจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมด้านเทคนิคและราคาต่อหน่วยของโครงการฯ โดยเปรียบเทียบความแตกต่างทางเทคนิคของตู้รถโดยสารที่เสนอในครั้งนี้นี้กับโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) และความเหมาะสมของประมาณการวงเงินลงทุนเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี การศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาบริการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อใช้ในการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. และแผนพัฒนาระบบรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการจัดหารถโดยสารและรถสินค้าในระยะต่อไป การเร่งรัดแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 การจัดหาแหล่งเงินดำเนินการ โดยเฉพาะในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง การปรับปรุงตารางการเดินรถให้สอดคล้องกับประมาณการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต และการเร่งสำรวจพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการของผู้โดยสารทางรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนส่งเสริมการขายและ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	การกำหนดกลยุทธ์ด้านราคาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร 2.2 ประเด็นความเห็นเกี่ยวกับโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตรอม จำนวน 56 คัน ได้แก่ การพิจารณาศึกษาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการพัฒนากิจการรถไฟ และการเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน การศึกษาผลกระทบจากการพัฒนากิจการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อใช้ในการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. และแผนพัฒนาทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน การเร่งพัฒนาระบบการบริหารจัดการรถจักร (Fleet Management) ที่ครอบคลุมทั้งด้านแผนการใช้งานของรถจักร แผนการจัดหาหรือซ่อมบำรุงรถจักร รวมทั้งแผนการปลดระวางรถจักรอย่างเป็นระบบ การจัดทำแผนการส่งเสริมการตลาดเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนและผู้ประกอบการมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น การจัดทำฐานข้อมูลที่ติดของ รฟท. เพื่อให้ทราบจำนวนพื้นที่ ที่ตั้ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. ในปัจจุบัน และการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. 3. ให้กระทรวงการคลังเร่งรัดการดำเนินการเกี่ยวกับการจัดหาและค้ำประกันเงินกู้เพื่อรองรับการดำเนินโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
3 พฤษภาคม 2554 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้ 1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงิน จำนวน 6,278 ล้านบาท เพื่อให้มีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะใช้ในการดำเนินงานสำหรับช่วงเวลาที่เหลือก่อนสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการ เงื่อนไข รายละเอียดของการกู้เงิน และยกเว้นการคิดค่าค้ำประกันเงินกู้ให้แก่ รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและข้อสังเกตของสำนักงบประมาณที่เห็นควรให้ รฟท. เสนอให้คณะกรรมการ รฟท. พิจารณานุมัติปรับโครงสร้างราคาค่าโดยสารตามความเห็นของคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่มีมติให้ รฟท. สามารถเบิกเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปี พ.ศ. 2553 ส่วนที่เหลือได้ภายหลังจากคณะกรรมการ รฟท. พิจารณาปรับโครงสร้างราคาค่าโดยสารแล้วเพื่อให้ รฟท. นำเงินอุดหนุนดังกล่าวมาชดเชยการขาดสภาพคล่องขององค์กรต่อไป และให้ รฟท. เร่งดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ของ รฟท. ในเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างค่าโดยสารให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์และต้นทุนที่เป็นจริง รวมทั้งเร่งรัดปรับปรุง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มรายได้ในส่วนการขนส่งเชิงพาณิชย์และการบริหารสินทรัพย์ต่าง ๆ โดยเฉพาะการบริหารจัดการที่ดินเพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างมีประสิทธิภาพควบคู่กับการควบคุมและลดค่าใช้จ่ายลง ไปดำเนินการด้วย
4 เมษายน 2554 เรื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม)	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ณ เดือนมกราคม 2554 มีผลการดำเนินงาน ดังนี้ 1. แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท (รัฐรับภาระ 84,024 ล้านบาท รฟท. รับภาระ 3,505 ล้านบาท) 2. โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 89,279 ล้านบาท (รัฐรับภาระ 68,310 ล้านบาท รฟท. รับภาระ 20,969 ล้านบาท) 3. การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 112 แห่ง ปังบประมาณ พ.ศ. 2554 - 2559 ของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท วงเงินลงทุนรวม 19,475 ล้านบาท (เปลี่ยนแปลงจากเดิม จำนวน 114 แห่ง วงเงินลงทุน 19,013 ล้านบาท) แบ่งเป็นงานของกรมทางหลวง 82 แห่ง วงเงินลงทุน 16,550 ล้านบาท และงานของกรมทางหลวงชนบท 30 แห่ง วงเงินลงทุน 2,925 ล้านบาท
27 เมษายน 2553	รับทราบผลการประชุมคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ 5/2553 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงการข่ายระบบรถไฟทางคู่ในเส้นทาง สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้
3 สิงหาคม 2553 เรื่อง ขอความเห็นชอบการดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้ 1. ให้กระทรวงคมนาคม โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เร่งดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2553 ที่ให้ กทท. ทบทวนแผนดำเนินงานของโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังให้มีความเหมาะสมของอัตราค่าภาระในการให้บริการและรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมทุนในโครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ภายใต้กรอบวงเงินสำหรับการศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการ จำนวน 39 ล้านบาท และให้นำเสนอโครงการให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่งโดยด่วน 2. ให้ กทท. รับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณที่ให้ กทท. พิจารณาความเหมาะสมและเป็นไปได้กรณีที่จะให้ภาคเอกชนเข้าร่วมพัฒนา

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	โครงการฯ และความคุ้มค่าในการลงทุนให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติฯ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการด้วย
17 พฤศจิกายน 2552 เรื่อง ผลการประชุม คณะกรรมการรัฐมนตรี เศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552	คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) เสนอ ดังนี้ - รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 16/2552 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 โดยที่ประชุมได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ การแก้ไขมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 15/2552 การแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ฝ่าย เพื่อตรวจสอบการดำเนินการ โครงการ 76 โครงการ และเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหามหาภัยพิบัติและการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางแก้ไขปัญหการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย - เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟและแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วนช่วงปี พ.ศ. 2553-2557 ที่ชัดเจน ทั้งนี้ ให้เร่งจัดส่งรายละเอียดแผนการลงทุนดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ภายใน 7 วัน และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาภายใน 45 วัน และนำเสนอคณะกรรมการ รศก. พิจารณาต่อไป - เห็นชอบในหลักการการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ ซึ่งได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link รวมทั้งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือและทำความเข้าใจกับ รฟท. และผู้เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมควรให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรของ รฟท. และภาระการเงินของ รฟท. ด้วย - มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการ และแผนการลงทุนเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเส้นทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน - มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูง ในเส้นทางกรุงเทพ-ระยอง ให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) และส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป - มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาวางแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของประเทศ ให้สอดคล้องและสนับสนุนกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และการสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
27 ตุลาคม 2552 เรื่อง รายงานการหยุดเดินรถของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้ 1. รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอสถานการณ์การหยุดเดินรถ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร และการแก้ไขปัญหาในระยะยาว สรุปได้ดังนี้ จากกรณีที่พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในพื้นที่เส้นทางภาคใต้ได้ยื่นขอลาป่วยพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ในวันที่ 19 ตุลาคม 2552 และต่อมาได้อ้างว่าหัวรถจักรอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถให้บริการได้ ทำให้มีการหยุดเดินรถไฟในเส้นทางภาคใต้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถขบวนท้องถิ่น และจากการหยุดเดินรถทำให้เกิดความเสียหายแก่ รฟท. ประมาณ 20.16 ล้านบาท นั้น กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า โดยมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก บริษัทขนส่ง จำกัด และบริษัทเอกชนร่วมบริการจัดรถโดยสารมาให้บริการขนถ่ายสัมภาระและรับผู้โดยสารที่ตกค้างเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง และให้กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทจัดส่งเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เข้าดูแลและช่วยเหลือประชาชนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง จัดหาอาหาร ที่พักชั่วคราว ขนถ่ายสัมภาระ เพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง รวมทั้งให้เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ได้แก่ ทหาร ตำรวจ และฝ่ายปกครองจัดกำลังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ในส่วนของรถจักร จำนวน 4 คัน ที่ถูกยึดไว้ที่โรงรถจักรหาดใหญ่ ซึ่งพนักงานอ้างว่ามีสภาพไม่สมบูรณ์ ไม่อาจนำมาใช้เดินรถได้ ขณะที่วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างกลยืนยันว่า รถจักรดังกล่าวอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ นั้น ทางผู้บริหาร รฟท. ได้จัดหาพนักงานขับรถและช่างเครื่องจำนวน 4 ชุดจากส่วนกลางไปสำรองในพื้นที่เพื่อเดินรถทันที เมื่อหัวรถจักรคืนได้ เป็นต้น สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ได้แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. จำนวน 4 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการ ฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะกรรมการ ฯ ด้านทรัพย์สิน คณะกรรมการ ฯ ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับและคณะกรรมการ ฯ ด้านบุคลากรและอัตรากำลัง 2. เห็นชอบให้ รฟท. ยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยอนุมัติให้ รฟท. รับพนักงาน รฟท. จำนวน 171 อัตรา ประกอบด้วย ตำแหน่งช่างเครื่องฝึกหัด จำนวน 121 อัตรา และตำแหน่งพนักงานเดินรถและโยธา จำนวน 50 อัตรา
6 ตุลาคม 2552 เรื่อง อุบัติเหตุรถไฟตกรางที่สถานีเขาเต่า อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้ 1. รับทราบตามที่อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยรายงาน ว่า รถไฟขบวนรถด่วน ตรัง-กรุงเทพ เกิดอุบัติเหตุตกรางก่อนเข้าสถานีเขาเต่า อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมื่อเวลา 04.42 น. ของวันที่ 5 ตุลาคม 2552 รวม 12 โบกี้ มีผู้เสียชีวิต 7 ราย และบาดเจ็บ 88 ราย ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและเก็บกู้ซากโบกี้รถไฟตั้งแต่เริ่มเกิดเหตุแล้วเสร็จ เมื่อเวลา 02.00 น. ของวันที่ 6 ตุลาคม 2552 ขณะนี้เดินรถได้ตามปกติแล้ว และรับทราบ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะมอบเงินช่วยเหลือแก่ญาติผู้เสียชีวิตรายละ 80,000 บาท และมอบเงินช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บที่นอนรักษาตัวที่โรงพยาบาล รวมทั้งค่ารักษาพยาบาลด้วย และในส่วนของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แจ้งว่ากระทรวงมหาดไทยได้ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บรายละ 5,000 บาท ผู้เสียชีวิตรายละ 10,000 บาท และให้ทางจังหวัดช่วยจัดงานศพด้วย 2. ให้ รฟท. กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาระยะยาวเกี่ยวกับประสิทธิภาพของพนักงานขับรถไฟ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้โดยสาร และหาวิธีป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นอีก โดยปรับโครงสร้าง รฟท. ให้มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ญาติผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บควรพิจารณาให้ความช่วยเหลือเพิ่มขึ้นตามความเดือดร้อนที่แท้จริง โดยยึดหลักมนุษยธรรม
22 กันยายน 2552 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้ 1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงานชำระหนี้ และดอกเบี้ยเงินกู้ รวมถึงจ่ายลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. จำนวน 4,210 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ให้ รฟท. ดำเนินการเจรจากับสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ รฟท. ให้สามารถดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 เพื่อให้แบ่งแยกผลขาดทุนต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน และสร้างรายได้เพิ่มเติมจากทรัพย์สินของ รฟท. รวมทั้งให้บริหารรายรับ-รายจ่าย โดยหาแนวทางในการเพิ่มรายได้จากธุรกิจหลักและธุรกิจที่เกี่ยวข้องและควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานในส่วนที่สามารถควบคุมได้เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องกรณีที่ต้นทุนการดำเนินงานปรับตัวเพิ่มขึ้นจากที่ประมาณการไว้ โดยเฉพาะต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง และจัดทำแผนการจัดหาเงินลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการและการดำเนินกิจการในระยะยาว และให้เสนอคณะรัฐมนตรีทราบ ไปดำเนินการด้วย
8 กันยายน 2552 เรื่อง ขออนุมัติต่ออายุสัญญาสัมปทานการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนที่สถานีบรรจ และแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้ 1. เห็นชอบการต่ออายุสัมปทานการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนที่สถานีบรรจ และแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง จำนวน 6 ราย ได้แก่ สถานี A บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS), สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมบง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO), สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ECTT), สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA), สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด (THL) และสถานี F บริษัท เอ็น.วาย.

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	เค.ดิศธรวิวัฒน์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (NICD) เป็นระยะเวลา 5 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม 2549 ถึงวันที่ 5 มีนาคม 2554 โดยกำหนดอัตราค่าเนียมสัมปทานเฉลี่ยที่ 56.40 บาทต่อตารางเมตร ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ทุกปีสัมปทาน โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่สิ้นสุดสัญญาสัมปทานเดิมตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เห็นควรเร่งดำเนินการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) แห่งที่ 2 เพื่อสนับสนุนให้มีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น และข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับสัญญาที่จัดทำขึ้นใหม่จะสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2554 สมควรที่การรถไฟฯ ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องพิจารณาเกี่ยวกับการดำเนินงานที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เป็นการล่วงหน้าด้วยว่า หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาที่จัดทำขึ้นใหม่แล้วถ้าประสงค์ให้เอกชนดำเนินงานที่เดิมต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาถึงระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ด้วย ไปพิจารณาดำเนินการด้วย
23 มิถุนายน 2552 เรื่อง การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายบุญจง วงศ์ไตรรัตน์) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายถาวร เสนเนียม) รับไปชี้แจงทำความเข้าใจกับสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย และพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรณีที่มีความเข้าใจคลาดเคลื่อนเกี่ยวกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2552) ว่าจะมีการแปรรูป รฟท. โดยให้ชี้แจงทำความเข้าใจกับสภาพแรงงานฯ และพนักงาน รฟท. ตลอดจนประชาชน ให้เข้าใจถูกต้องตรงกันว่ามติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวมุ่งปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รฟท. ให้ดียิ่งขึ้นและแก้ไขปัญหาการขาดทุนของ รฟท. ที่เป็นอย่างต่อเนื่อง การจะตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท เพื่อแยกการบริหารทรัพย์สิน และการให้บริการของ รฟท. ให้ชัดเจนและมีประสิทธิภาพโดยบริษัทลูกทั้ง 2 บริษัท รฟท. ถือหุ้นร้อยละ 100 และไม่มีการแปรรูปฯ แต่อย่างใด
3 มิถุนายน 2552 เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบาย	คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้ 1. เห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2552 ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาเรื่อง การปรับ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
ด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2552	โครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายอรรถปศุศักดิ์ สภาวสุ) ประธานกรรมการ กนร. เสนอ 2. อนุมัติในหลักการเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ (หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปร.) 0804/143 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2552 และหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปร.) 0804/149 ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2552) ส่วนเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทเดินรถและบริษัทบริหารสินทรัพย์นั้น อนุมัติงบประมาณให้เฉพาะบริษัทเดินรถ จำนวน 140 ล้านบาท เพื่อใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 เท่านั้น และให้ รฟท. ปรับแผนปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ไปดำเนินการ ส่วนปีต่อไป ให้ใช้จ่ายจากรายได้ที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการทางการเงินของบริษัทต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ 3. ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามข้อสังเกตของรองนายกรัฐมนตรี (นายอรรถปศุศักดิ์ ฯ) ประธาน กรรมการ กนร. ที่ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการดำเนินงานของ รฟท. อย่างใกล้ชิดและรายงานความคืบหน้าต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป และให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ให้ รฟท. พิจารณาทบทวนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารสำหรับหน่วยธุรกิจเดินรถโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL) ให้สอดคล้องกับกรณีการจ้างบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ โดยเฉพาะฝ่ายปฏิบัติการ และจัดทำแผนในการโอนหน่วยธุรกิจการเดินรถโดยสารและสินค้าให้ชัดเจนเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ภายในปี พ.ศ. 2554 และให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางและกลไกกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการให้บริการ และการกำกับให้การให้บริการระบบขนส่งทางรางเพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการ และเพื่อสร้างความเป็นธรรมระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งรัฐบาล ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ให้บริการเดินรถ และให้ รฟท. เร่งจัดเตรียมรายละเอียดของโครงการลงทุนภายใต้แผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน ของ รฟท. โดยให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการทั้งทางด้านเทคนิค เศรษฐกิจ การเงิน แผนธุรกิจและแผนการตลาดทางเลือกการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน เพื่อให้โครงการมีรายละเอียดที่สมบูรณ์และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป ไปพิจารณาดำเนินการด้วย
11 พฤศจิกายน 2551 เรื่อง ขออนุมัติโครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า	คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้ 1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดัดแปลงสูงสุด 20 ตัน/เพลลา จำนวน 7 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพด.) ขนาด

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
จำนวน 20 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพด.) จำนวน 308 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	นำหนักกตเพลาส่ง 20 ตัน/เพลาส่ง จำนวน 308 คัน โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย และให้ รฟท. กู้เงินจากต่างประเทศเพื่อดำเนินโครงการ ฯ โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ โดย รฟท. เป็นผู้รับภาระการลงทุนทั้งหมด เนื่องจากการลงทุนในส่วนของบริษัท (Rolling Stocks) รวมทั้งให้ รฟท. จัดทำแผนการปรับปรุงทางและสะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักของรถจักรและอุปกรณ์ล้อเลื่อนและแผนการจัดการรถจักรให้มีความสอดคล้องกัน ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2. ให้กระทรวงการคมนาคม และ รฟท. เร่งรัดดำเนินการตามแนวทางของแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 (เรื่องแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท.) ร่วมกับกระทรวงการคลังเพื่อให้มีความคืบหน้าเป็นรูปธรรมโดยเร็ว และเป็นไปตามมติคณะอนุกรรมการกำกับการดำเนินการแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ภายใต้คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 ซึ่งมีมติให้ปรับปรุงโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และจัดตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท คือ บริษัทเดินรถและบริษัทบริหารทรัพย์สินภายในปี 2551 และเห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดปรับปรุงเส้นทาง โดยเฉพาะหมอนและทางที่มีอยู่ในสภาพทรุดโทรมในเส้นทางต่าง ๆ ที่ผ่านย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY) ตามความเห็นกระทรวงการคลังด้วย
1 พฤษภาคม 2551	เห็นชอบแนวทางการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางโดยการดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถสนับสนุน การบริการขนส่งคนและสินค้า ลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ รวมทั้งการพัฒนากระบวนรถไฟด่วนไปสู่หัวเมืองหลักของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระบบราง เพื่อจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง แผนงานที่ถูกลำดับบรรจุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนากระบวนรถไฟ ประกอบด้วย 1) แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ แนวทางการเสนอแนะเส้นทางเพื่อพัฒนา จะพิจารณาจากความจุที่ยังเหลืออยู่ของช่วงเส้นทางต่าง ๆ ประกอบกับความหนาแน่นของการใช้เส้นทาง และความต่อเนื่องของการพัฒนาจากศูนย์กลางของประเทศ โดยในระยะแรกจะเป็นการสร้างทางคู่ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	2) แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เช่น โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม ศูนย์ควบคุมการเดินรถ และการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 ตัน/เพลลา) เป็นต้น 3) แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ โดยเส้นทางที่เสนอให้พัฒนาใน ระยะแรก ของแผนแม่บท ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงราย สายบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สาย มาบตาพุด-ระยอง และสายสงขลา-ปากบารา 4) แผนการพัฒนาระบบรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูง มีแนวเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้ ● สายเหนือ : กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ● สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน : กรุงเทพฯ-หนองคาย ● สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง : กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ● สายตะวันออก : กรุงเทพฯ-ระยอง ● สายใต้ : กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ 5) แผนงานด้านอื่น ๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
25 ธันวาคม 2550 เรื่อง โครงการจัดการรถโบกี้ปั่นจั่นกลขนาคยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 1 ที่มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลขนาคยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน โดยในส่วน ของงบประมาณดำเนินการให้ รฟท. พิจารณาใช้จ่ายจากงบประมาณส่วนอื่นที่ยังไม่มี ความจำเป็นเร่งด่วนมาใช้ในการนี้ เป็นลำดับแรกก่อน เนื่องจากโครงการนี้เป็นเรื่องที่ใช้ งบประมาณในจำนวนที่ไม่สูงมากนัก และเพื่อให้สอดคล้องกับกรอบโครงสร้างสาขาการ ขนส่งทางรถไฟ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ตามประเด็น อภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรอง ฯ และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ เพื่อจัดทำแผนระยะยาวในการแก้ปัญหาการเงิน ของ รฟท. อย่างเป็นระบบเพื่อนำไปสู่การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ และให้ รฟท. รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่ม ความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน โดยให้ รฟท. เร่งฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานให้ อยู่ในสภาพที่ดี และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาดูดัดผ่านทางรถไฟเพื่อเพิ่ม ความปลอดภัย (Safety) และแก้ไขปัญหาการเดินรถในปัจจุบันเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ ควรศึกษาวิเคราะห์รายละเอียดสภาพปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งที่เกิดจาก ความผิดพลาดด้านการปฏิบัติการ สภาพราง ล้อเลื่อน และอาณัติสัญญาณ รวมทั้งจัดทำ แผนการบริหารความเสี่ยงและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการ เดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า และเพื่อลดโอกาสความสูญเสียทางเศรษฐกิจ

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
	ที่จะเกิดขึ้นในระยะยาว ไปดำเนินการด้วย
22 ตุลาคม 2550 เรื่อง โครงการนำร่องการพัฒนา ระบบการจัดการขนส่ง สินค้าและบริการ	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแผนงาน/โครงการ/มาตรการที่สำคัญ เพื่อสนับสนุนโครงการนำร่องการพัฒนาการจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางระหว่างจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา กับท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางระหว่างจากย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ท่าข้าวก้านทร จังหวัดนครสวรรค์ กับสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot :ICD) ที่ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการพิจารณารายละเอียดของแต่ละแผนงาน/โครงการ/มาตรการสำคัญที่สนับสนุนโครงการอย่างรอบคอบ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่งก่อนดำเนินการ ตามความเห็นของสำนักงานประมาณ และให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องรวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของคณะรัฐมนตรีที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานกับกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตแร่บรรจุภัณฑ์สินค้าและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยอาจนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนบางชนิดที่จำเป็นและศึกษาต่อยอดเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาและดำเนินการผลิตชิ้นส่วนที่เหลือในประเทศต่อไป และให้กระทรวงคมนาคมร่วมพิจารณา กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนระยะยาวและเตรียมการรองรับการพัฒนา ระบบการขนส่งทางรางแทนการใช้การขนส่งทางถนน โดยดำเนินการให้เชื่อมโยงกัน อย่างเป็นระบบ เพื่อให้สามารถประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่งให้มีความ เหมาะสมกับสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศ ไปพิจารณาดำเนิน
24 กรกฎาคม 2550 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาว เพื่อใช้ในการดำเนินงานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอดังนี้ รับทราบงบประมาณทำการ ประจำปีงบประมาณพ.ศ. 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรับปรุงใหม่ ประกอบด้วย งบประมาณการรายได้ จำนวน 8,983 ล้านบาท งบประมาณการรายจ่าย จำนวน 18,146 ล้านบาท และประมาณการขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 9,163 ล้านบาท และเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินระยะยาว จำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้ กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อให้ รฟท. มีเงินสดสำหรับการดำเนินงานชำระหนี้ และลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) รับความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ให้ รฟท. เร่งดำเนินการตามแผนฟื้นฟูในส่วนที่ อยู่ในอำนาจโดยไม่ต้องรอการอนุมัติแผนจากคณะรัฐมนตรี ได้แก่ การปรับโครงสร้าง องค์กร การบริหารจัดการด้านการเดินรถ และการจัดทำระบบบัญชีที่แยกการให้บริการ เชิงพาณิชย์และเชิงสังคม เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดผลการดำเนินงานที่ขาดทุนได้ระดับหนึ่ง และการจัดสรรเงินอุดหนุนจาก รัฐบาลมีความรวดเร็วและสอดคล้องกับผลการดำเนินงานที่แท้จริง เป็นต้น ไปพิจารณา ดำเนินการด้วยโดยให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินการให้เสร็จเรียบร้อยโดยเร็ว

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
24 กรกฎาคม 2550 เรื่อง แผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐ และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) ส่วน รฟท. จะมีบทบาทในการปรับปรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation : IMO) กำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการเดินรถและการประกอบการเดินรถเชิงพาณิชย์ที่จะต้องแข่งขันกับภาคเอกชน ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ไปพิจารณาด้วยว่าในข้อเสนอกรอบโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟกำหนดให้ รฟท. มีบทบาทส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลและการประกอบการควบคู่กัน ซึ่งไม่เหมาะสมในหลักการ สมควรแยกบทบาทดังกล่าวออกจาก รฟท. ส่วนการขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 อาจจะผลทำให้มีการเปิดรับพนักงานเข้าปฏิบัติงานจำนวนมากจนเป็นการเพิ่มภาระ ดังนั้น จึงไม่ควรยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีแต่อาจเสนอขอยกเว้นจะเหมาะสมกว่า และให้กระทรวงคมนาคมยกร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน รวมทั้งเห็นชอบในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการเปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม และให้ดำเนินการจัดทำข้อตกลงมาตรฐานกับสภาพแรงงาน รฟท. เกี่ยวกับเรื่องนี้ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันด้วย และเห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ
22 พฤษภาคม 2550 เรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของ โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอน ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการ ฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ. 2547-2550) เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี (พ.ศ. 2547-2553) และยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาล ไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ควรเร่งรัดการดำเนินการปฏิรูปการบริหารจัดการกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จเป็นรูปธรรมโดยเร็วด้วย

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
27 มีนาคม 2550 เรื่อง โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้วยวิธีการค้าแบบแลกเปลี่ยน	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอแนวทางการดำเนินโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ด้วยวิธีการค้าแบบแลกเปลี่ยน โดยให้ดำเนินการเจรจากับฝ่ายจีนจนได้ข้อยุติ และประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่ายในโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าของ รฟท. แลกเปลี่ยนกับข้าวสารในสต็อกรัฐบาล และเจรจาในลักษณะคู่ขนาน ดังนี้ เรื่องรถจักร มอบให้ รฟท. เปรียบเทียบกับ CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE & ROLLING STOCK INDUSTRY (GROUP) CORPORATION (CNR) ส่วนเรื่องข้าวสารในสต็อกรัฐบาล กระทรวงพาณิชย์จะเจรจากับฝ่ายจีน รวมทั้งให้ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกแห่งประเทศไทยทำหน้าที่เกี่ยวกับธุรกรรมการเงิน ทั้งนี้ ให้ปรับชื่อโครงการเป็น "โครงการจัดการรถจักรดีเซลของการรถไฟแห่งประเทศไทย"
3 มิถุนายน 2546 เรื่อง ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศ	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอว่า ปัจจุบันระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศยังให้ความสำคัญแต่เฉพาะการขนส่งทางรถยนต์เป็นหลัก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจร รวมทั้งการขนส่งสินค้ายังต้องใช้รถบรรทุกเป็นหลัก ซึ่งนอกจากจะมีปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน อันเป็นต้นตอของปัญหาส่วรถบรรทุก และอุบัติเหตุร้ายแรงแล้ว ยังเป็นปัจจัยสำคัญให้ถนนสายต่าง ๆ และสะพานชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็ว ต้องใช้งบประมาณเพื่อการซ่อมบำรุงเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ดังนั้น เพื่อให้การคมนาคมขนส่งทั้งในส่วนของการสัญจรไปมาของประชาชน และการขนส่งสินค้าในเมืองและระหว่างเมืองให้เกิดความสะดวก ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย และมีประสิทธิภาพสูงสุด ควรนำเอาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transportation) มาใช้เพื่อให้ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศในภาพรวมทั้งในส่วนของการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้ามีช่องทางการคมนาคมขนส่งที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากที่สุด สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและศักยภาพของแต่ละพื้นที่ โดยอาจพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ และเป็นการขนส่งหลักอีกทางหนึ่ง ส่วนระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟลอยฟ้า หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน อาจจะต้องขยายออกไปยังรอบนอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนและลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว จึงขอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรับเรื่องนี้ไปร่วมพิจารณากับกระทรวงมหาดไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และส่วนราชการอื่นที่เกี่ยวข้องให้ได้แนวทางการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นระบบชัดเจนเหมาะสม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป และหากมีความจำเป็นต้องแก้ไขกฎหมาย กฎ ข้อบังคับที่ล้าสมัยหรือเป็นอุปสรรคก็ให้พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
1 เมษายน 2546 เรื่อง การกู้เงินสำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 7 ที่มีมติอนุมัติตามข้อเสนอของกระทรวงการคลังเกี่ยวกับการกู้เงินสำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป สรุปดังนี้ (1) อนุมัติในหลักการให้ รฟท. กู้เงินในประเทศเพื่อจ่ายค่าก่อสร้างและค่างานด้านอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ตามโครงการก่อสร้างทางคู่ของ รฟท. ในเส้นทางทางสามช่วงรังสิต-ภาชี บางซื่อ-ตลิ่งชัน ทางคู่ 3 สาย และในเส้นทางบ้านภาชี-ลพบุรี บ้านภาชี-มาบกะเบา และตลิ่งชัน-นครปฐม (ST 2) และในเส้นทางสายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา (ST 3) ในส่วนที่สำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรให้ตามแผนการใช้ จ่ายเงินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 จนสิ้นสุดโครงการ รวมทั้งอนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศทดแทนการกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อจ่ายเป็นค่างานด้านอาณัติสัญญาณ ฯ รวมกันภายในวงเงินไม่เกิน 8,000 ล้านบาท และ (2) อนุมัติให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระชำระคืนต้นเงินและดอกเบี้ย
9 ตุลาคม 2544 เรื่อง ความก้าวหน้าการดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบรายงานความก้าวหน้าการดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้ กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นว่า โครงการดังกล่าวมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลด้านคมนาคม แต่เนื่องจากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการด้านเศรษฐกิจและการเงินไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ได้มอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าว โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาการขออนุมัติดำเนินการต่อไป ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีเห็นว่า โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย มีกรอบวงเงินลงทุนที่สูงมาก ในขณะที่ รฟท. ดำเนินกิจการขาดทุน จึงต้องพิจารณาถึงความจำเป็นในระยะยาวและความคุ้มค่า เพราะปัจจุบันการเดินทางโดยรถยนต์มีความสะดวก รวดเร็วขึ้น ทำให้การเดินทางโดยรถไฟมีความจำเป็นน้อยลง นอกจากนี้ แนวทางรถไฟบางส่วนตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ซึ่งจำเป็นต้องออกแบบก่อสร้างเป็นอุโมงค์ผ่านภูเขา และต้องผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติหลายอำเภอ ตลอดจนต้องเวนคืนที่ดินและก่อสร้างทรัพย์สินส่วนหนึ่ง จึงขอให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมป่าไม้) กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาทบทวนโครงการดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง

มติคณะรัฐมนตรี	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
7 พฤศจิกายน 2543 เรื่อง การปรับโครงสร้างของ การรถไฟแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ การจัดตั้งบริษัทของการรถไฟ ฯ จำนวน 3 บริษัท โดยแยกกิจการของการรถไฟ ฯ ออกเป็น 4 ส่วน คือ ส่วนซึ่งเป็น รัฐวิสาหกิจ และส่วนที่จัดตั้งเป็นบริษัทอีก 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนการเดินรถ ส่วนซ่อมบำรุง ล้อเลื่อนรถไฟ และส่วนทรัพย์สิน โดยดำเนินการ ตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 สำหรับการจัดการทรัพย์สิน หนี้สินของ การรถไฟฯ นั้น ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท ตามความเห็น ของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นาย สุภชัย พานิชภักดิ์) ประธาน กนร. เสนอ