

ภาคผนวกที่ 1

หนังสือเห็นชอบรายงานฯ และใบอนุญาตโครงการ

- เอกสารแนบ 1-1 หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กวล) 1005/ว9958 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2560
- เอกสารแนบ 1-2 หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/23680 ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)
- เอกสารแนบ 1-3 แบบ สผ.1 รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ฉบับเดือนกันยายน 2560

เอกสารแนบ 1-1

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว9958
ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ครั้งที่ 2/2560

สิ่งที่ส่งมาด้วย

ที่ ทส (กกล) ๑๐๐๕ / ว ๙ ๙ ๕ ๕



ส.ค. ๑๐๐๕ / ว ๙ ๙ ๕ ๕
เลขที่ ๖๒๖
วันที่ ๑๐ ส.ค. ๒๕๖๐
เวลา ๑๕.๓๐ น.

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
วันที่ ๑๐ ส.ค. ๒๕๖๐
เวลา ๑๕.๓๐ น.

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๔.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้ โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในที่ประชุม รวมทั้ง ได้ให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

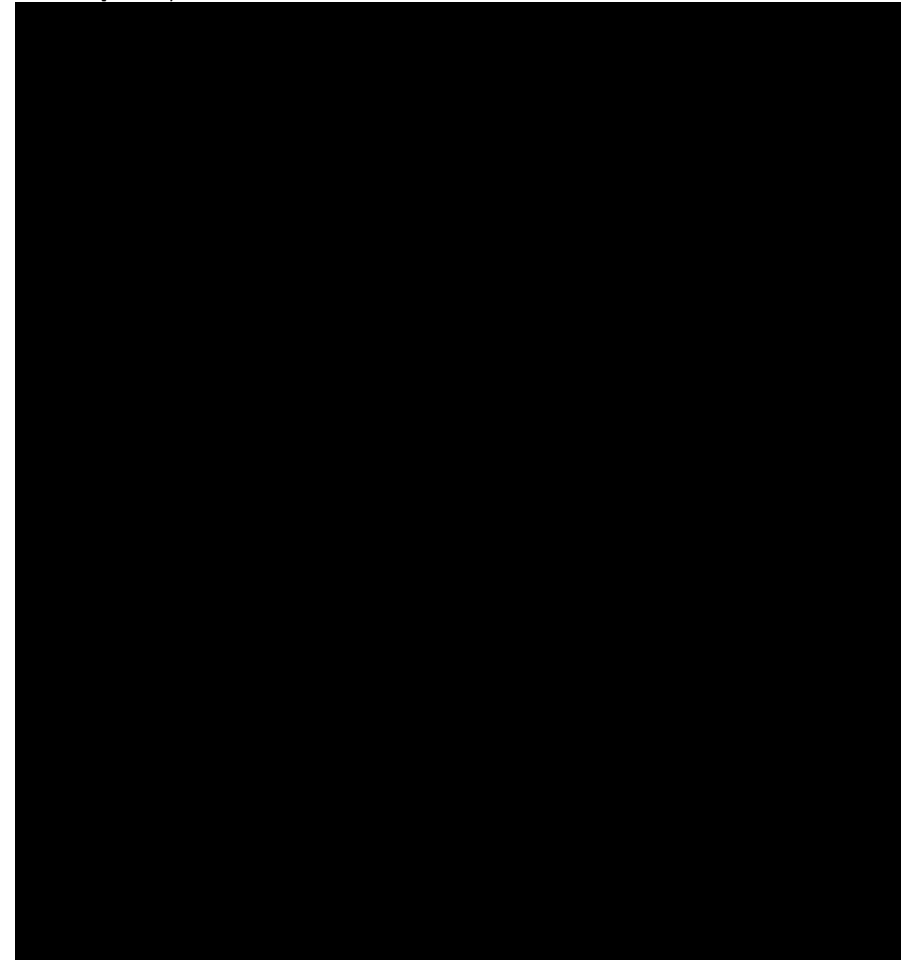
รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

วันพฤหัสบดีที่ ๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ เวลา ๐๙.๓๐ น.

ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม



สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

-ญ-



กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อรีไซเคิล ร้อยละ ๑๐๐

-ฉ-



ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๒ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีเส้นทางโครงการ ระยะทางยาว ๓๘๐ กิโลเมตร ตั้งอยู่ในแนวเขตทางรถไฟเดิม เป็นส่วนใหญ่ สภาพพื้นที่ตามเส้นทางเป็นพื้นที่ราบโดยตลอด ตัดผ่านพื้นที่ ๗ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี ออยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก เส้นทางอยู่ในพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ ๕ ทั้งหมด โดยไม่มีส่วนที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติหรืออุทยานแห่งชาติ ทั้งนี้ ช่วงที่ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ ๑ แห่งคือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด เป็นระยะทาง ๔.๑๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ โครงสร้างทางรถไฟของโครงการฯ ประกอบด้วย ทางรถไฟยกระดับ (Viaduct) ประมาณ ๑๑๘ กิโลเมตร ที่เหลือเป็นโครงสร้างคันทางดิน (Embankment) ยาวประมาณ ๒๖๐.๕ กิโลเมตร และมีสะพานรถไฟประมาณ ๑๒๕ แห่ง ความยาวรวม ๓.๕ กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีอุโมงค์บริเวณตัวเมืองลพบุรี ยาว ๔ กิโลเมตร โครงการฯ มีความเร็วในการเดินทางที่ ๓๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๗ สถานี ประกอบด้วย สถานีบางซื่อ ดอนเมือง ออยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณารวม ๖ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้รับรายละเอียดเพิ่มเติม ตามแนวทางที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเรียบร้อยแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ได้แก่ การออกแบบทางรถไฟตามมาตรฐานการรับน้ำหนัก ความต้านทานและความคงทนของอาคารหรือพื้นดินที่รองรับอาคาร สำหรับการก่อสร้างอาคารในเขตที่อาจได้รับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินโดยใช้หัวขุดเจาะ การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการทรุดตัวของทางรถไฟ ก่อสร้างรั้วที่บึงบริเวณที่มีการก่อสร้าง และติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก การจัดให้มีมาตรการป้องกันแก้ไข หรือลดผลกระทบด้าน

ตะกอนในแหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงการตัดฟันไม้ใหญ่ตามเส้นทางยกระดับที่ผ่านบึงบอระเพ็ด มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำ และระบบนิเวศทางน้ำ ตามกำหนดระยะเวลา

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

เอกสารแนบ 1-2

หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/23680

ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบ
รถไฟความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
(ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๒๖๖๔๐



กระทรวงคมนาคม
เลขรับ ๒๖๖๔๐
วันที่ ๑๔ ต.ค. ๖๐
เวลา ๑๕.๕๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปร) ๐๑๐๐.๑/๒๓๖ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๕๓๓๓ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๑๘๕๒ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๑๓๐๔/๑๗๕๑ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด่วนที่สุด ที่ วท (ปร) ๐๒๑๑/๔๖๒๗ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๐๕ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๘/๑๑๔ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ไปเพื่อดำเนินการความละเอียดแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นว่า

๑. โครงการที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ (เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย) ซึ่งจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนตามนโยบาย One Belt, One Road ซึ่งมีความสำคัญในด้านภูมิรัฐศาสตร์โลก (Geopolitics)

/และมีผล ...

-๒-

และมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งหากประเทศไทยไม่ดำเนินโครงการดังกล่าวจะก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยเฉพาะการสูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Logistics Hub) นอกจากนี้ การดำเนินโครงการดังกล่าวจะสนับสนุนการขยายตัวของเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง อันจะนำไปสู่การยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศในกลุ่มประเทศรายได้สูง (High Income) และการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำในภาพรวม ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของคณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาลตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) อีกทั้งยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาประเทศในระยะยาวและสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ทั้งนี้ เพื่อให้สาธารณชนเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริง คณะรัฐมนตรีจึงเห็นควรให้ปรับชื่อโครงการจากที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนั้นให้ชัดเจนและเหมาะสม เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” โดยในระยะแรกจะเริ่มดำเนินการ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ก่อน และในระยะต่อไปจะมีการพัฒนาเส้นทางต่อเนื่องในช่วงนครราชสีมา – หนองคาย และช่วงแก่งคอย – มาบตาพุด

๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงเพิ่มเติมว่า โครงการที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้ เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและเชื่อมโยงกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนได้พัฒนาเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงมาอย่างต่อเนื่อง และเป็นประเทศที่มีโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงมากที่สุดในโลก ซึ่งจะสร้างโอกาสการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ดังนั้น ในการดำเนินโครงการนี้ ซึ่งรัฐบาลไทยรับภาระการลงทุนของโครงการทั้งหมด กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรร่วมพัฒนาโครงการดังกล่าวกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล ประกอบกับการพิจารณาดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงตามมาตรฐานสากลจะพิจารณาจากผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในภาพรวมเป็นหลัก มากกว่าที่จะพิจารณาบนพื้นฐานผลตอบแทนทางการเงินหรือความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการเท่านั้น โดยที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ยืนยันความเหมาะสมของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการว่า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ เฉพาะช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ในกรณีที่รวมผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ (Wider Economic Benefit) อยู่ที่ร้อยละ ๑๑.๖๘ ซึ่งหากพิจารณาอัตราผลตอบแทนของทั้งโครงการ (ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย) จะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และสูงกว่ามาตรฐานการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๑๒

๓. ตามที่กระทรวงการต่างประเทศและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวเข้าข่ายเป็นสนธิสัญญาและหนังสือสัญญาระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ของมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งต้องขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี แต่ไม่เข้าข่ายมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย วรรคสองและวรรคสาม

/ที่ต้องได้รับ ...

ที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังนั้น จึงเห็นควรปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) ในข้อ ๔.๑ ให้เหมาะสม เป็น “ให้เสนอผลการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อรับทราบต่อไป”

ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติว่า

๑. อนุมัติให้เปลี่ยนชื่อโครงการ จาก “โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย – จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา” เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” และให้ปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) ในข้อ ๔.๑ เป็น “ให้เสนอผลการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อรับทราบต่อไป”

๒. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามเงื่อนไขที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งสาขาทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า คน ฐานความรู้ และเงินทุนแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ทั้งภายในประเทศและการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคให้ชัดเจน และจัดทำแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย การลำดับความสำคัญของการพัฒนาภาระด้านการคลัง และกลไกที่จะให้ภาคเอกชนดำเนินการหรือร่วมดำเนินการให้ชัดเจน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยกำหนดเป็นเป้าหมายสำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติชี้แจงภาพรวมผลประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์จากการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคผ่านการดำเนินโครงการนี้และโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และการเสียโอกาสผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศหากไม่ดำเนินโครงการฯ รวมถึงการจัดทำข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการเชิงยุทธศาสตร์ทั้งโครงการไว้ล่วงหน้าอย่างชัดเจนด้วย

๒.๒ ให้กระทรวงคมนาคมกำหนดให้การจัดซื้อจัดจ้างของโครงการฯ อยู่ภายใต้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้

๒.๓ ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการปฏิรูปกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นการเจริญเติบโตจากเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เพิ่มประสิทธิภาพและขยายฐานภาคการค้าและบริการเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงภูมิภาค และยกระดับรายได้ของประชาชนในภาคชนบท เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผังเมือง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ๒ ข้างทางตามแนวเส้นทางการพัฒนากระบวน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นต้น

๒.๔ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินงานพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางต่อไป

๒.๕ ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ การจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวต้องดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๖ ให้กระทรวงคมนาคมหารือกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดการศึกษาความเหมาะสม การวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการและการเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงที่เหลือ (ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย) เพื่อให้การดำเนินโครงการในช่วงดังกล่าวมีความพร้อมที่จะดำเนินได้โดยเร็ว โดยคำนึงถึงช่วงเวลาที่สุดรับกับการเปิดให้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้งให้ดำเนินการเจรจากับสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อหารือถึงแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางของทั้ง ๓ ประเทศด้วย

๓. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ได้วางแผนไว้

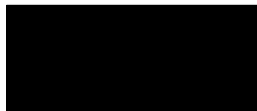
๔. สำหรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ในกรณีที่ใช้เงินกู้ดำเนินการ

๕. ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๕๕/๓๖๐๗ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจน

การฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม การขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษา และองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องดังกล่าวไปเพื่อสภานิติบัญญัติ แห่งชาติทราบต่อไปแล้ว รวมทั้งได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว และขอได้โปรดส่งเรื่องดังกล่าว จำนวน ๗๕๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยตรงต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๗. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๘. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๙. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
๑๐. ประธานกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ความที่สุด

ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๑๘๕๖



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๓๐๖๓ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน กรณีกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมเป็นการดำเนินโครงการที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบในหลักการของกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว ประกอบกับเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ (Memorandum of Understanding: MOU) เพื่อพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานเชื่อมโยงประเทศไทยและจีน (ตอนใต้) เพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชน รวมทั้งสนับสนุนการเจริญเติบโตและโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศ จึงไม่ขัดข้องในหลักการของโครงการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีอัตราผลตอบแทนของโครงการที่ต่ำ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการเงินการคลังของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศและประชาชน รวมทั้งเพื่อเป็นการลดภาระผลกระทบทางการคลังของภาครัฐ กระทรวงการคลังมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) โดยที่โครงการดังกล่าวจะเริ่มก่อสร้าง ระยะที่ ๑ ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร จากสถานีกลางดงถึงปางอโศก และการก่อสร้างระยะที่ ๒ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร จากช่วงปากช่องถึงคลองขนานจิตร เป็นช่วงที่ไม่ต่อเนื่องกัน การประกวดราคาคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้าง อาจไม่ได้รับความสนใจทำให้มีการแข่งขันน้อยรายและจะไม่เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Economy of Scale) และทางวิศวกรรม ทำให้ต้นทุน

/ค่าก่อสร้าง...

-๒-

ค่าก่อสร้างสูง นอกจากนี้ การออกแบบรายละเอียดก่อสร้างส่วนที่เหลือ ได้แก่ ช่วงแก่งคอย - นครราชสีมา และบางซื่อ - แก่งคอย จะทยอยออกแบบและประกวดราคาคัดเลือกผู้รับเหมา กระทรวงการคลัง เห็นว่า การทยอยออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างมีแนวโน้มที่ค่าใช้จ่ายเกินกว่าที่ได้ประมาณการไว้ (Cost Overrun) ทำให้โครงการดังกล่าวไม่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการเงินเพิ่มขึ้น รวมทั้งจะเป็นภาระงบประมาณรายจ่ายของประเทศ ทั้งนี้ เมื่อค่าก่อสร้างเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ กระทรวงคมนาคมจะต้องทบทวนและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเพิ่มเติม ในการนี้ กระทรวงคมนาคมควรออกแบบรายละเอียดของโครงการให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายโครงการโดยละเอียดเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายลดภาระงบประมาณของประเทศและก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และค่าใช้จ่ายโครงการเป็นไปตามที่ได้ประมาณการไว้

(๒) โดยที่โครงการดังกล่าวยังไม่มีแบบรายละเอียดที่ครบถ้วน รวมทั้งยังไม่มีการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และ รฟท. ยังไม่ได้ขอพระราชทานกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในการนี้ การดำเนินก่อสร้างโครงการควรมีความพร้อมทั้งด้านการออกแบบรายละเอียดและการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ให้เรียบร้อยก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการจะเหมาะสมกว่า เนื่องจากหากไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาได้ตามสัญญาจ้างจะก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าและค่าใช้จ่ายโครงการเพิ่มขึ้น รวมถึงค่าควบคุมงานก่อสร้าง บริหารโครงการและวิศวกรตรวจสอบอิสระที่อาจเพิ่มขึ้น

(๓) กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่ ควรพิจารณาจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และการจัดรูปพื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ (Transit-Oriented Development : TOD และ Land Readjustment) รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาและเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะระบบต่างๆ ในพื้นที่กับควบคุมการพัฒนาโครงการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการใช้พื้นที่ในการดำเนินโครงการ เกิดการพัฒนาเมืองและการกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาค รวมทั้งเกิดความชัดเจนในการเพิ่มผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงินของโครงการในภาพรวม

(๔) รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณารูปแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ

(๕) กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ร่วมกับหน่วยงานที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ควรกำหนดรูปแบบการถ่ายทอดองค์ความรู้และการฝึกอบรมให้กับบุคลากรของประเทศไทยอย่างชัดเจน โดยเฉพาะการให้บริการเดินรถและการซ่อมบำรุง ตามข้อ (๒) ซึ่งการถ่ายทอดองค์ความรู้จะเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ

(๖) กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน

/๒. สำหรับ...

๒. สำหรับแนวทางการลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐาน ดังนั้น จึงเห็นควรที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

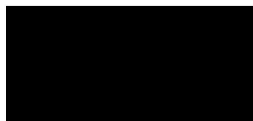
(๑) ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน วงเงิน ๑๓,๐๖๙.๖๐ ล้านบาท ให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับ รพท.

(๒) ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดของฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) ฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (PMC และ ICE) งานจ้างออกแบบ จัดทำ ติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูง การจัดหาตู้รถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร วงเงิน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสม และนำมาให้ รพท. กู้ต่อ โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รพท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รพท. ต่อไป

๓. ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๒ กำหนดให้โครงการที่จะใช้เงินกู้ จะต้องบรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี ในกรณี ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ รพท. กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา วงเงิน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท แล้ว รพท. จะต้องเสนอความต้องการใช้เงินกู้แต่ละปีให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินต่อคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อบรรจุโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง

รักษาการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

โทร. ๐ ๒๒๙๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๒๑๔๐

โทรสาร ๐ ๒๒๗๙ ๘๕๕๗

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๑๓๐๔/ ๑๗๕๑



กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๔๐๐

๖๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง การขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ ๒๓๐๖๑ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่อ้างถึง ขอความเห็นกระทรวงการต่างประเทศเกี่ยวกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ความแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศขอเรียนขอความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ ดังนี้

๑. กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เข้าข่ายเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศและเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี แต่ไม่เข้าข่ายเป็นหนังสือสัญญาที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้า หรือการลงทุน ของประเทศอย่างกว้างขวาง กล่าวคือ ไม่เป็นหนังสือสัญญาที่เกี่ยวกับการค้าเสรี เขตศุลกากรร่วม หรือการให้สิทธิพหุภาคี หรือทำให้ประเทศต้องสูญเสียสิทธิในทรัพยากรธรรมชาติทั้งหมด หรือบางส่วน ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามมาตรา ๑๗๘ วรรค ๒ และวรรค ๓ ของรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างไรก็ดี หากการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวจะต้องมีการแก้ไขกฎหมายหรือออกกฎหมายใหม่เป็นกรณี ก็ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามมาตรา ๑๗๘ วรรค ๒

อนึ่ง หากหน่วยงานต้นสังกัด (กระทรวงคมนาคม) เห็นควรปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ที่เห็นว่า การดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือฯ มีผลผูกพันต้องประมาณหรือการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป กระทรวงการต่างประเทศก็ไม่มีข้อขัดข้อง

๒. การดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟระหว่างไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ตามหนังสือกระทรวงคมนาคมถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ระบุว่าเป็นเรื่องการขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าว และกระทรวงคมนาคมระบุว่าเป็นการประกวดราคาก่อสร้างงานโยธาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ และกฎหมายไทย อาทิ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหา

/ อสังหาริมทรัพย์...

อสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการจัดทำสัญญาจัดจ้างระหว่างหน่วยงานของรัฐกับเอกชนที่ชนะการประกวดราคา อันเป็นสัญญาภายใต้บังคับกฎหมายภายใน มิใช่สนธิสัญญาภายใต้บังคับกฎหมายระหว่างประเทศและหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

กรมเอเชียตะวันออก
กองเอเชียตะวันออก ๓
โทร. ๐ ๒๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๔๕๗๑
โทรสาร ๐ ๒๔๓ ๕๒๐๕

สำเนาถูกต้อง

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ วท (ปรค) ๐๒๑๑/๕๖๒๗



กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
ถนนพระรามที่ ๖ ราชเทวี กทม. ๑๐๔๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๒๓๐๖๓
ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ความละเอียดแล้ว นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบต่อการขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการดำเนินโครงการดังกล่าวทั้งในด้านการกำหนดเทคโนโลยี องค์ความรู้ และสิ่งที่ควรรับการถ่ายทอดจากจีน การใช้เครื่องมือและบุคลากร รวมทั้งอาจสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์วิจัย ทดสอบมาตรฐาน ศูนย์ฝึกอบรม หรือโรงงานประกอบภายในประเทศ โดยกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมีโครงการวิจัยร่วมในด้านระบบรางกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (Science and Technology Partnership - STEP) เพื่อพัฒนาระบบการควบคุมการเดินรถให้สอดคล้องกับบริบทด้านเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานที่ประเทศไทยมีอยู่ ทั้งนี้ มีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

๑. ควรพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่บริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินงานพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิค สำหรับรองรับการพัฒนา ระบบขนส่งทางราง โดยร่วมกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐ และภาคเอกชน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถพึ่งพาตนเองทางด้านเทคโนโลยีโดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนาร่วมกัน

/๒. ข้อ ๔.๘.๑ ...

๒. ข้อ ๔.๘.๑ กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ สัญญาที่ ๒.๒ สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ ๒.๓ งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวต้องมีการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟครวเสนอให้ฝ่ายจีนใช้มาตรฐานสากล เช่น ISO หรือ EN ฯลฯ เป็นมาตรฐานกลางในการทดสอบและการตรวจรับ เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด ครอบคลุมทั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ โดยเน้นให้ต้องใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ดำเนินการทดสอบเป็นลำดับแรก หากไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยดังกล่าว จึงจะยินยอมให้ใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ในรายการที่ตรวจสอบได้ เพื่อเป็นการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศ และควบคุมคุณภาพของวัสดุผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยสูงสุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

สำนักงานปลัดกระทรวง
โทร. ๐ ๒๓๓๓ ๓๙๖๗
โทรสาร ๐ ๒๓๓๓ ๓๙๓๘
email : phenphan.m@most.go.th

สำเนาถูกต้อง

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๗๒๐/ ๕๐๕

สำนักงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๗) กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๓๐๖๓

ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงบประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีกระทรวงคมนาคมเสนอ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓) ตามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ โดยในส่วนของโครงการก่อสร้างงานโยธา ให้ดำเนินการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - auction) หรือการจัดจ้างลักษณะอื่น ๆ ตามระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ระเบียบ กรมบัญชีกลาง มติคณะรัฐมนตรี คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ และระเบียบราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔)

/๓. เสนอสภานิติบัญญัติ...

๓. เสนอสมานัติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และมาตรา ๑๗๘ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งกำหนดให้การกระทำสัญญาที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจ และสมานัติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๗ ให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ แล้ว ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสาร รองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทาง พร้อมทั้งช่วยเพิ่มศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของหัวเมืองภูมิภาคในอนาคต ประกอบกับคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาโครงการดังกล่าว ตามนัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ แล้ว จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ภายในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓) ตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยระบบการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ โดยเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยเสนอสมานัติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และมาตรา ๑๗๘ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ทั้งนี้ ขอให้กระทรวงคมนาคมนำความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดด้วย

๒. สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการดังกล่าว เห็นควรให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุนในประเทศที่เหมาะสม วิธีการกู้ต่อและค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ตามแผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน เพื่อเป็นค่างานโยธาดำเนินตามสัญญา ๑ ค่างานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านโยธาดำเนินตามสัญญา ๒.๑ ค่างานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธาดำเนินตามสัญญา ๒.๒ ค่างานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลตามสัญญา ๒.๓ ค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทย และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีเฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระตามสัญญา ๑ สัญญา ๒.๑ สัญญา ๒.๒ และค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการรับภาระค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าร้อยละยี่สิบปลูกสร้างวงเงิน ๑๓,๐๖๙.๖๐ ล้านบาท นั้น ในส่วนของค่าร้อยละยี่สิบนั้น จำนวน ๓,๒๔๖ ล้านบาท เห็นควรให้ผู้เช่าที่ดินในเขตทางรถไฟเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการร้อยละยี่สิบของผู้เช่าเอง ตามเงื่อนไขสัญญาการใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนค่าเวนคืนและค่าร้อยละยี่สิบปลูกสร้าง จำนวน ๙,๘๒๓.๖๐ ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป รวมทั้งขอให้กระทรวงคมนาคมควบคุมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินและสิ่งหักเหน้ำทรัพย์ ตามนัยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและการใช้จ่ายงบประมาณ ให้มีความเหมาะสมและคุ้มค่า

๓. เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการบรรจุแผนการกู้เงินโครงการดังกล่าวไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ต่อไป

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สำนักงานประมาณมีข้อสังเกต ดังนี้

๑. เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดราคากลางของงานโยธาดำเนินตามสัญญา ๑ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ที่กำหนดให้ไม่เกิน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยควรปฏิบัติตามประกาศกรมบัญชีกลาง เรื่อง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ด้วย ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรดำเนินการตามระเบียบอย่างเคร่งครัด และเจรจาต่อรองราคาให้ได้ราคาต่ำสุด เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๒. เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทยานก่อสร้าง สูตร และวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ แจกตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๓/ว ๑๐๙ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๓๒

๓. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุก ๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ

๔. โดยที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ ๓๐/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเร่งรัด และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา เพื่อกำหนด ขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จได้โดยเร็ว จึงเห็นสมควร ให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียน ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ทันต่อสถานการณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้างความรู้และความเข้าใจให้กับทุกภาคส่วนให้ครอบคลุม ครบถ้วน รวมทั้งคำนึงถึงประโยชน์ที่ทางราชการและประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอเสนอความเห็นเรื่อง



ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

กองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๑๕๐๙

โทรสาร ๐ ๒๖๑๘ ๕๐๙๒

สำเนาถูกต้อง

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/ ๒๖๔



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
๑ ถนนพระอาทิตย์ เขตพระนคร
กรุงเทพฯ ๑๐๒๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๐๖๒ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีการขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา วงเงิน ๑๗๙,๕๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี ซึ่งเป็นการสร้างทางรถไฟสายใหม่ จึงต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการได้ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๓๙ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ และเป็นเรื่องที่อยู่ในอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาอนุมัติได้ตามที่เห็นสมควร ส่วนการดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาเป็นเรื่องที่ รฟท. ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้รัฐบาลรับภาระ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมโดยให้ รฟท. เป็นผู้กู้เงิน นั้น โดยที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ สรุปได้ว่า ในการขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐบาลกิจให้ส่วนราชการที่เสนอเรื่องถามความเห็นของสำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แล้วเสนอความเห็นของหน่วยงานดังกล่าวมาพร้อมกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะได้รวบรวมความเห็นดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วย โดยการพิจารณาค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ เป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาได้ตามความเหมาะสม

และหากเห็นสมควรให้ รฟท. กู้เงินมาใช้ในโครงการฯ เกินกว่า ๕ ล้านบาทขึ้นไป คณะรัฐมนตรีจะต้องให้ความเห็นชอบก่อนจึงจะดำเนินการได้ ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๓๙ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

๓. โดยที่โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา มีวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี ซึ่งจะจัดสรรจากงบประมาณรายปี และ/หรือเงินกู้ อันเป็นการก่อให้เกิดผลผูกพันต่องบประมาณหรือเป็นการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติการดำเนินโครงการดังกล่าวก็จะต้องเสนอเรื่องต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณา ก่อนดำเนินการต่อไป ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

สำหรับการเสนอเรื่องเพื่อขอความเห็นชอบของรัฐสภาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย นั้น โดยที่สำนักงานฯ ไม่ได้รับเอกสารสัญญาการก่อสร้างโครงการฯ ในชั้นนี้จึงเห็นว่า หากสัญญา มีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ให้ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนต้องปฏิบัติ และมีการใช้ถ้อยคำที่ก่อให้เกิดผลผูกพันทางกฎหมายระหว่างกันตามกฎหมายระหว่างประเทศ จะเข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ และหากเนื้อหาของสัญญาอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนอย่างกว้างขวางตามมาตรา ๑๗๘ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญฯ จะต้องเสนอขอความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติซึ่งยังคงทำหน้าที่รัฐสภาตามบทเฉพาะกาลมาตรา ๒๖๓ ของรัฐธรรมนูญฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

กองกฎหมายเทคโนโลยีและการคมนาคม

ฝ่ายกฎหมายคมนาคม

โทร. ๐ ๒๒๒๒ ๐๒๐๖-๙ ต่อ ๑๖๗๘ (นางสาวพรทิพย์ฯ)

โทรสาร ๐ ๒๒๒๖ ๕๑๖๕

www.krisdika.go.th

www.lawreform.go.th

สำเนาถูกต้อง



นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

เอกสารแนบ 1-3

แบบ สผ.1 รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-
เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ฉบับเดือนกันยายน 2560