

ภาคผนวกที่ 1

หนังสือเห็นชอบรายงานฯ และใบอนุญาตโครงการ

- เอกสารแนบ 1-1 หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กवल) 1005/ว9958
ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2560
- เอกสารแนบ 1-2 หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/23680
ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบ
รถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
(ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)
- เอกสารแนบ 1-3 แบบ สผ.1 รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสุขภาพ
กระทรวงสาธารณสุข
เลขที่ 6264
วันที่ 10 ส.ค. 2560
เวลา 15.32 น.

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบงาน
วันที่ 1705
วันที่ 10 ส.ค. 2560
เวลา 15.32 น.

ที่ ทส (กกล) ๑๐๐๕ / ว ๕ ๕ ๕ ๕

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๕ 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 ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิจารณ์ สิมานายา)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

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

ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|--|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๓. นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๔. นายธวัช สุนทราจารย์
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงสาธารณสุข
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| ๕. พลเอก อาชาไนย ศรีสุข
รองปลัดกระทรวงกลาโหม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๖. นายชยพล ธิติศักดิ์
รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๗. นายอำนาจ ปริมวงศ์
รองปลัดกระทรวงการคลัง
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| ๘. นายเลิควิโรจน์ โกวัฒนะ
รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| ๙. นางปัทมา วีระวานิช
ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒



๑๐. นางสาวดาวัลย์ คำภา	กรรมการ
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
๑๑. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย	กรรมการ
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	
๑๒. นางเยาวลักษณ์ จำปรัตน์	กรรมการ
ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ	
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	
๑๓. นางอรอนงค์ ทรงกิตติ	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีน้ำเสียสิ่งแวดล้อมโรงงาน	
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	
๑๔. นายชัชชม อรรถกัญญ์	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๕. นายประเสริฐ ตปนียางกูร	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๖. นายสุวิทย์ รัตมิกูติ	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๗. นายแพทย์สุรศักดิ์ ฐานิพานิชสกุล	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๘. นายอดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๙. นายวิจารณ์ ลิมาฉายา	กรรมการและเลขานุการ
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
กรรมการผู้ลาประชุม	
๑. นายวิชณุ เครืองาม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
รองนายกรัฐมนตรี	
๒. สัตวแพทย์หญิง นันทริกา ชันซื่อ	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๓. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๔. นายพิจิตต์ รัตตกุล	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางเอมอร ชีพสุมล	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน	
	แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน	
๒. นายสมชัย มาสตีเยร	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๓. นายสากล รินะกุล	อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
๔. นายพุฒิพงศ์ สุรพฤกษ์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๕. นายสุโข อุบลทิพย์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๖. นายสุวรรณ นันทศรุต	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
	แทน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๗. นายจงดล้าย วรพศธร	รองอธิบดีกรมป่าไม้	
	แทน อธิบดีกรมป่าไม้	
๘. นายสมนึก สุขช่วย	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ	
๙. นายนิวัติ มณีชัยดี	รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี	
๑๐. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
	แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
๑๑. นายฤทธิไกร ภูมิทนานท์ ณ มหาสารคาม	ผู้อำนวยการกลุ่มวิจัยและพัฒนางานอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรน้ำบาดาล	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล	
๑๒. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๘ คน	
๑๓. คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน	
๑๔. เจ้าหน้าที่สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน	
๑๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๗ คน	
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๑ คน	
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๓ คน	
๑๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน	
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๑ คน	
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน	
๒๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	จำนวน ๑ คน	
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน	
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน ๑ คน	
๒๔. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน	
๒๕. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๖ คน	

๒๖. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๒ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๔ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒๘ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายวันชัย ถนอมศักดิ์	รองปลัดกรุงเทพมหานคร
๒. นายประพาส เหลืองศิรินภา	ผู้อำนวยการกองขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
๓. นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๔. นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๕. นายอนันต์ เจนงามกุล	วิศวกรอำนวยการ ศูนย์บริหารโครงการพิเศษ ๑ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
๖. นางสาวพริณญา พรหมพูล	วิศวกร ๘ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
๗. ว่าที่พันตรี อนุชาต ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา	ผู้ช่วยผู้ว่าการชุมชนสัมพันธ์และสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๘. นางสาวใจ บุณนาค	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๙. ศาสตราจารย์ นพ.พงษ์รักษ์ ศรีบัณฑิตมงคล	รักษาการแทนรองอธิการบดีฝ่ายแผนงานบริหารการเงินและทรัพย์สิน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๐. ศาสตราจารย์ นพ.บรรณกิจ โลจนาภิวัฒน์	คณบดีคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๑. นายวิหวัธ สวัสดิ์-ชูโต	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารความยั่งยืนและวิศวกรรมโครงการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๑๒. นายสุรชัย เหล่าพลสุข	ผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างก๊าซธรรมชาติบนบกจากสถานีควบคุม ความดันก๊าซฯ ราชบุรี-วังน้อยที่ ๖ (RA6) ไปยังจังหวัดราชบุรี บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๑๓. นายวุฒิศร โรจนะบุรณนท์	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๔. นายจตุกร ศรีดิษฐ์	ผู้อำนวยการส่วนแผนจัดการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๕. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพลสุข	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๑๖. นายกิตติ เอกวัลลภ	รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง ๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๑๗. นายวันจักร ฉายากุล	วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง
๑๘. นายสุรจิต ทิพย์เกสร	ผู้อำนวยการสำนักสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง

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 มีเส้นทางโครงการฯ ระยะทางยาว ๓๘๐ กิโลเมตร ตั้งอยู่ในแนวเขตทางรถไฟเดิม เป็นส่วนใหญ่ สภาพพื้นที่ตามเส้นทางเป็นพื้นที่ราบโดยตลอด ตัดผ่านพื้นที่ ๗ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี อุดรธานี 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 อุดรธานี 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 (ระยะ
ที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๒๖๖๔๐



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

กระทรวงคมนาคม
เลขรับ ๒๖๒๒๐
วันที่ ๑๔ ธ.ค. ๖๐
เวลา ๑๕.๓๐

๑๓ 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 ๐๒๐๘/๕๓๓๓๓ 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 – หอนกย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” และให้ปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) ในข้อ ๔.๑ เป็น “ให้เสนอผลการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อรับทราบต่อไป”

๒. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หอนกย (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 ข้างทางตามแนวเส้นทางทางพัฒนาระบบราง 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 – หอนกย) 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



(นางณัฐฎา อ่อนตศิลป์)

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 ๐๘๑๗.๑/๑๑๘๕๒



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

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. ยังไม่ได้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในการนี้ การดำเนินก่อสร้างโครงการควรมีความพร้อมทั้งด้านการออกแบบรายละเอียดและการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ให้เรียบร้อยก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการจะเหมาะสมกว่า เนื่องจากหากไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาได้ตามสัญญาจะทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าและค่าใช้จ่ายโครงการเพิ่มขึ้น 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 กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้น จึงเห็นควรที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

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

(๒) ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดของฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) ฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาศวกรอิสระ (PMC และ ICE) งานจ้างออกแบบ จัดหา 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

(นายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง

รักษาการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

โทร. ๐ ๒๒๙๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๒๑๔๐

โทรสาร ๐ ๒๒๙๘ ๘๕๔๗

สำเนาถูกต้อง

(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญ)

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 และกระทรวงคมนาคมระบุว่าเป็นการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ 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

ขอแสดงความบังเอิญ

(นายดอน ปรมัตถ์วินัย)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

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

ส่วนเอกอัครราชทูต

(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ วท (ปคร) 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

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการเรื่อง 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 และขบวนรถไฟควรเสนอให้ฝ่ายจีนใช้มาตรฐานสากล เช่น ISO หรือ EN ฯลฯ เป็นมาตรฐานกลางในการทดสอบและการตรวจรับ เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด ครอบคลุมทั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ โดยเน้นให้ต้องใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ดำเนินการทดสอบเป็นลำดับแรก หากไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยดังกล่าว จึงจะยินยอมให้ใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ในรายการที่ตรวจสอบได้ เพื่อเป็นการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศ และควบคุมคุณภาพของวัสดุผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยสูงสุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นางอรรชกา สีบุญเรือง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

สำนักงานปลัดกระทรวง

โทร. ๐ ๒๓๓๓ ๓๔๖๗

โทรสาร ๐ ๒๓๓๓ ๓๔๓๘

email : phenphan.m@most.go.th

สำเนาถูกต้อง

(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)

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. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๔ (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 ตามนัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐบาลกิจ 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 วิธีการให้กู้ต่อและค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ 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 - มกษะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าร้อยละยี่สิบปลูกสร้างวงเงิน ๑๓,๐๖๙.๖๐ ล้านบาท นั้น ในส่วนของค่าร้อยละยี่สิบที่ดิน จำนวน ๓,๒๔๖ ล้านบาท เห็นควรให้ผู้เช่าที่ดินในเขตทางรถไฟเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการร้อยละยี่สิบของผู้เช่าเอง ตามเงื่อนไขสัญญาการใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนค่าเวนคืนและค่าร้อยละยี่สิบปลูกสร้าง จำนวน ๙,๘๒๓.๖๐ ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป รวมทั้งขอให้กระทรวงคมนาคมควบคุมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินและสิ่งหักเหน้ำทรัพย์ ตามนัยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและการใช้จ่ายงบประมาณ ให้มีความเหมาะสมและคุ้มค่า

๓. เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการบรรจุแผนการปฏิบัติงานโครงการดังกล่าวไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ 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 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี 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

ขอแสดงความนับถือ

(นายสมศักดิ์ โชติธิตะศิริ)

ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

กองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๑๕๐๙

โทรสาร ๐ ๒๖๑๘ ๕๐๙๒

สำเนาถูกต้อง

(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/ ๒๖๔



สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา
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 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการ
กฤษฎีกาให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีการขออนุมัติดำเนินโครงการ
ความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา
ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกาได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนิน
โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา
วงเงิน ๑๗๙,๕๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี ซึ่งเป็นการสร้างทางรถไฟสายใหม่ จึงต้อง
ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการได้ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๓๙ (๑) แห่ง
พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ และเป็นเรื่องที่อยู่ในอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณา
อนุมัติได้ตามที่เห็นสมควร ส่วนการดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาเป็นเรื่องที่ รฟท.
ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้รัฐบาลรับประกัน
โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้
ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมโดยให้ รฟท. เป็นผู้กู้เงิน นั้น โดยที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ
เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ สรุปได้ว่า ในการขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐบาลกิจ
ให้ส่วนราชการที่เสนอเรื่องถามความเห็นของสำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง คณะกรรมการ
นโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แล้วเสนอ
ความเห็นของหน่วยงานดังกล่าวมาพร้อมกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี จึงเห็นสมควร
ที่กระทรวงคมนาคมจะได้รวบรวมความเห็นดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วย โดยการพิจารณา
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ 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 อันเป็นการก่อให้เกิดผลผูกพันต่อประมาณหรือเป็นการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ 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



(นายดิศพัทธ์ โตตระกิตย์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

กองกฎหมายเทคโนโลยีและการคมนาคม

ฝ่ายกฎหมายคมนาคม

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

โทรสาร ๐ ๒๒๒๖ ๕๑๖๕

www.krisdika.go.th

www.lawreform.go.th

สำเนาถูกต้อง



(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

เอกสารแนบ 1-3

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