

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0208.3/6363



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

เลขที่ 1870
วันที่ 7 ต.ย. 2535
เวลา 13.30

๗ มิถุนายน 2539

เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0206/1815

ลงวันที่ 30 มกราคม 2535

2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0206/4707

ลงวันที่ 10 มีนาคม 2535

3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0202/11453

ลงวันที่ 2 กันยายน 2537

4. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0215/2400

ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2539

5. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0211/7 (พิเศษ)

ลงวันที่ 10 เมษายน 2539

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปสำหรับผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง

1. เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงคมนาคมได้เสนอข้อเสนอเกี่ยวกับการที่บริษัทเอกชนยื่นข้อเสนอที่จะลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ชายฝั่งทะเลตะวันออก ไปเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการรัฐมนตรีได้พิจารณาเรื่องดังกล่าวแล้วได้มีมติเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2535 เห็นชอบหลักการโครงการระบบรถไฟโดยสายความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยให้กระทรวงคมนาคมส่งเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอน

/ที่กำหนด...

ที่กำหนดในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2534 (ต่อมาเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535) รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 1

1.2 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการตามโครงการรถไฟความเร็วสูงให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2535 มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นเจ้าของเรื่อง ดำเนินการศึกษาโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 2

1.3 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Wilbur Smith Associates/TRANSMARK/AEC เป็นผู้ทำการศึกษา โดยเริ่มงานศึกษาตั้งแต่เดือน มิถุนายน 2536 และการศึกษาแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2537 ซึ่งผลการศึกษาสรุปได้ว่าเส้นทางสายกรุงเทพฯ-ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นเส้นทางที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดในการดำเนินโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงโดยควรจะก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมโยง กรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง โดยใช้รางรถไฟขนาดกว้าง 1.435 เมตร (รางมาตรฐาน) และในระยะแรกจะใช้รถไฟที่มีความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง แนวเส้นทางจะใช้แนวทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (สายใหม่) และสำหรับแนวเส้นทางชลบุรีไปจนถึงระยองจะใช้เขตทางรถไฟที่มีอยู่ รวมระยะทางประมาณ 190 กิโลเมตร เงินลงทุนก่อสร้างทั้งโครงการเป็นเงิน 29,600 ล้านบาท ไม่รวมค่าเวนคืนที่ดินอีกจำนวน 4,200 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 6 ปี และ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกได้นำผลการศึกษาดังกล่าว เสนอคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกพิจารณา

1.4 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2537 อนุมัติตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ที่มีมติอนุมัติให้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกที่เห็นควรให้ความเห็นชอบหลักการโครงการรถไฟความเร็วสูงสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเชื่อมโยง กรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยส่งเสริมให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนต่อไป และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ติดต่อกับขอความช่วยเหลือทางวิชาการจาก USITDA (United States Trade and Development Agency) เพื่อให้ศึกษาจัดทำรายละเอียดเกี่ยว

/กับ...

กับรูปแบบ/เงื่อนไขที่จะประกาศเชิญชวนให้ภาคเอกชนยื่นข้อเสนอการลงทุนโครงการ การศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และการเสนอแนะแนวทางการจัดรูปแบบองค์กรการบริหารและการจัดการโครงการต่อไป สำหรับรูปแบบขององค์กรการบริหาร และการจัดการโครงการระยะแรกเมื่อการศึกษาแล้วเสร็จ เห็นควรมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการไปก่อน ส่วนในระยะยาวเห็นควรจัดองค์การใหม่ที่มีรูปแบบการบริหารจัดการเชิงธุรกิจขึ้นมาดูแลเป็นการเฉพาะ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 3

1.5 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการจาก USDA เป็นเงิน 500,000 เหรียญสหรัฐ และได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Wilbur Smith Associates เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2538 ดำเนินการศึกษารายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง ทั้งนี้ เพื่อนำผลการศึกษาดังกล่าวไปใช้ในการจัดทำประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535

1.6 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2539 สมควรปรับปรุงกิจการรถไฟไทยให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย โดยควรมีระบบการเดินรถที่รวดเร็วปลอดภัย จึงมอบให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับผิดชอบจัดทำแผนงานและโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางสายหลัก 3 สายของประเทศคือ สายเหนือ(กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) สายใต้(กรุงเทพฯ-หาดใหญ่) และสายตะวันออกเฉียงเหนือ(กรุงเทพฯ-หนองคาย, กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ซึ่งจะสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ในอนาคต แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยด่วน โดยในปีงบประมาณ 2540 จะต้องสามารถเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติได้ 1 สายทาง ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานผลความคืบหน้าในการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีทราบทุก 90 วัน รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 4

1.7 ในคราวที่นายกรัฐมนตรีเดินทางไปราชการที่ประเทศจีน ระหว่างวันที่ 24-29 มีนาคม 2539 นั้น นายกรัฐมนตรีได้จัดประชุมหารือหัวหน้าส่วนราชการที่ร่วมคณะเดินทางไปด้วย ซึ่งในการประชุมดังกล่าว นายกรัฐมนตรีได้มอบนโยบายให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการโครงการ

/รฟท...

รถไฟฟ้าความเร็วสูงให้สามารถเริ่มโครงการได้ในปีนี้ โดยรัฐอาจเป็นฝ่ายลงทุนงานโยธา และอาจใช้ บริเวณต่อเนื่องกับสถานีจัดการหรือสถานีรถไฟบางชื่อ เป็นสถานีต้นทาง รายละเอียดปรากฏตามหนังสือ ที่อ้างถึง 5

2. เรื่องที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ว่า กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Wilbur Smith Associates ได้ดำเนินการศึกษารายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง เสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2538 และทาง บริษัทฯได้เสนอรายงานการศึกษาขั้นสุดท้าย (Final Report) ต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2538 ประกอบด้วย

- Volume 1 สำหรับผู้บริหาร
- Volume 2 Main text
- Volume 3 Technical Appendices
- Environmental Report

จากรายงานการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง ดังกล่าว สามารถสรุปสาระสำคัญของผลการศึกษาได้ ดังนี้

2.1 วัตถุประสงค์

เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยี ที่ทันสมัยสามารถรองรับการพัฒนาสนามบินหนองงูเห่า และสนับสนุนการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกที่กำลังก้าวสู่การแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับ นานาชาติ

2.2 ลักษณะโครงการ

รถไฟฟ้าความเร็วสูงนี้ เป็นระบบรถไฟที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ซึ่งเป็นระบบที่มี ประสิทธิภาพและไม่เกิดมลพิษทางอากาศ วิ่งบนรางมาตรฐาน (กว้าง 1.435 เมตร) เป็นรางคู่แยก ทิศทาง มีจุดแยกต่างระดับกับถนนทุกแห่ง มีรั้วการกั้นตลอดสองข้างทาง และมีสะพานหรือทางลอดใต้ รัถยนต์ และประชาชนผ่านเข้าออกตลอดพื้นที่สองข้างทางรถไฟได้สะดวกเป็นระยะ ๆ โดยจะมีความ

/เร็ว...

เร็วรถไฟในระยะแรก 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และสามารถนำรถไฟที่มีความเร็วสูงกว่ามาให้บริการในระยะต่อไปได้ (เนื่องจากระบบเส้นทางได้เตรียมการไว้สำหรับรถไฟที่มีความเร็วสูงถึง 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) จากผลการศึกษาแนวเส้นทางจาก 3 แนวทางเลือก ปรากฏว่าแนวเส้นทางที่เหมาะสมคือ เส้นทางเริ่มต้นจากสถานีกลางแห่งใหม่ที่ท้ายขวาง/ถนนพระราม 9 มีพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ เป็นที่ดินซึ่งองค์การรถไฟฟ้ามหานครได้เวนคืนไว้เรียบร้อยแล้ว เส้นทางรถไฟจะเชื่อมต่อตรงเข้าใต้อาคารผู้โดยสารของสนามบินหนองงูเห่า และผ่านชลบุรี พัทยา สัตหีบ มาบตาพุด ไปสิ้นสุดที่ระยอง ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ใช้เขตทางรถไฟที่มีอยู่เดิมร่วมกับแนวถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรี (สายใหม่)

2.3 วงเงินลงทุน ประกอบด้วย

- ค่างานคันดิน/วางราง/สถานี/และศูนย์ซ่อม	17,157 ล้านบาท
- ค่าระบบตัวรถไฟความเร็วสูง	6,451 ล้านบาท
- ค่างานระบบไฟฟ้า	3,442 ล้านบาท
- ค่าระบบอาณัติสัญญาณและสื่อสาร	1,812 ล้านบาท
- ค่าออกแบบและควบคุมงาน	3,983 ล้านบาท
รวมค่าก่อสร้าง	32,845 ล้านบาท
- ค่าที่ดิน (ที่ต้องจัดหาเพิ่มเติม)	4,720 ล้านบาท
รวมทั้งหมด	37,565 ล้านบาท

2.4 ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ 7 ปีครึ่ง

- ช่วงแรก จากกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า จะเปิดให้บริการได้ในเวลา 4 ปีเศษ นับจากเริ่มดำเนินโครงการ
- ช่วงที่สอง จากลาดกระบัง-ชลบุรี จะเปิดให้บริการได้ในเวลาประมาณ 5 ปีเศษ
- ช่วงที่สาม จากชลบุรี-ระยอง จะเปิดให้บริการได้ในเวลาประมาณ 7 ปีครึ่ง

2.5 ค่าโดยสาร

การศึกษานี้วิเคราะห์รายได้ค่าโดยสารรถไฟความเร็วสูงโดยใช้อัตราค่า

/โดยสาร...

โดยสาร 1 บาทต่อกิโลเมตร บวกค่าธรรมเนียมการโดยสารอีก 100 บาท

2.6 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองจุกท่า-ระยอง สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ซึ่งได้กำหนดให้เริ่มพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศไทย เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยโดยรวม กล่าวคือ

(1) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองจุกท่า-ระยอง จะเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานสมัยใหม่ที่ได้มาตรฐานสากล เปิดรูปแบบใหม่ในการพัฒนาการคมนาคม ระหว่างเมืองที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

(2) บทบาทของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองจุกท่า-ระยอง จะเสริมสร้างขีดความสามารถของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกที่กำลังจะก้าวสู่สากลบนเวทีการแข่งขันโลกในทศวรรษหน้า

(3) ระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเมืองและระบบ ชุมชน ที่จะเกิดขึ้นตามสถานีขนส่งผู้โดยสารของเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะจะก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ ที่ดิน และการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งจะเป็แหล่งรายได้เสริมอีกทางหนึ่งสำหรับเอกชนผู้ร่วมลงทุน

2.7 ความเหมาะสมของโครงการ

2.7.1 จากการศึกษเปรียบเทียบทางเลือกแนวเส้นทางจำนวน 3 แนว เส้นทาง พบว่าเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดทั้งด้าน วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คือ เส้นทางซึ่ง มีจุดเริ่มต้นจากสถานีรถไฟกลางที่ห้วยขวาง/ถนนพระราม 9 เชื่อมตรงเข้าตัวอาคารผู้โดยสารสนามบิน หนองจุกท่า และผ่านชลบุรี ไปสิ้นสุดที่ระยอง โดยเขตทางส่วนใหญ่ จะใช้ร่วมกับทางรถไฟเดิม และ ถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรี (สายใหม่) ซึ่งมีความเหมาะสมทั้งด้านวิศวกรรมและเพื่อลดการะค้ำเวนคืนที่ดิน

2.7.2 ผลตอบแทนทางการเงิน

จากการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน(Financial Internal Rate of Return (FIRR))ในการลงทุนโครงการ คำนวณจากรายได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองจุกท่า-ระยอง เพียงอย่างเดียว ปรากฏว่าโครงการนี้ให้ผลตอบแทนร้อยละ

11.02 ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ไม่ดึงดูดให้เอกชนเพียงลำพังเข้ามาเป็นผู้ลงทุน แต่หากรัฐลงทุนสนับสนุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานบางส่วน ก็จะทำให้ผลตอบแทนจากการลงทุนใกล้เคียงร้อยละ 15 ซึ่งเป็นอัตราที่ดึงดูดภาคเอกชนมาลงทุนในโครงการนี้

2.7.3 ความเหมาะสมในการรองรับสนามบินหนองงูเห่า

แผนงานของโครงการฯ มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องก่อสร้างช่วงแรกจากสถานีกลางที่ห้วยขวางไปเชื่อมกับอาคารผู้โดยสารของสนามบินหนองงูเห่าให้แล้วเสร็จและเปิดบริการได้พร้อมกับการเปิดใช้สนามบินหนองงูเห่าในปี 2543 เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพรองรับผู้โดยสารที่จะเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่สนามบินได้โดยตรง

2.8 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

2.8.1 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อย เนื่องจากตลอดสองข้างทางรถไฟจะก่อสร้างทางข้ามหรือทางลอดใต้คน สัตว์พร้อมยานพาหนะ ผ่านทางรถไฟซึ่งมีรั้วกันได้อย่างสะดวก และปลอดภัยในตำแหน่งที่เหมาะสม

2.8.2 ผลกระทบของเสียง จากระดับเสียงของรถไฟฟ้าความเร็วสูงขณะวิ่งมีค่าประมาณไม่เกิน 80 เดซิเบล ณ จุดที่ห่างจากทางรถไฟ 30 เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้ตามมาตรฐานของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

2.9 รูปแบบการให้เอกชนร่วมทุนโครงการ

ตามรายงานการศึกษาของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง ได้เสนอรูปแบบของการร่วมลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน 2 รูปแบบ คือ

รูปแบบที่ 1 รัฐและเอกชนร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัทใหม่แล้วดำเนินโครงการโดยใช้เงินลงทุนตามสัดส่วนที่เหมาะสม

รูปแบบที่ 2 รัฐดำเนินการออกแบบ/ก่อสร้างงานโยธา วางราง สร้างสถานีและอุโมงค์ขบวนขบวน ส่วนภาคเอกชนร่วมลงทุนเป็นผู้ดำเนินการจัดหาตัวรถไฟและให้บริการเดินรถไฟ (ในลักษณะเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร)

พร้อมกันนั้น บริษัทที่ปรึกษาได้จัดทำร่างขอบเขตของงานในการจัดหาผู้ร่วมทุนและรับสัมปทานโครงการดังกล่าว (Draft Terms of Reference of Investment Proposal)

/ซึ่ง...

ซึ่งเอกชนผู้สนใจจะต้องจัดทำข้อเสนอตามข้อกำหนดด้วย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นว่า การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยพร้อมที่จะร่วมลงทุนกับเอกชนตามโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-สนามบินหนองงูเห่า-ระยอง โดยได้พิจารณาทางเลือกของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการแล้ว เห็นสมควรเลือกรูปแบบที่ 2 คือ รัฐดำเนินการออกแบบ/ก่อสร้างงานโยธา วางราง สร้างสถานี และอุโมงค์ซ่อมบำรุง ส่วนภาคเอกชนร่วมลงทุนเป็นผู้ดำเนินการจัดหาตัวรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถไฟฟ้า (ในลักษณะเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร) โดยมีเหตุผลดังนี้

ก. รูปแบบที่ 1 มีข้อปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 อาจมีปัญหาคำถามการตีความว่า พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดโดยพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2535 ไม่ได้กำหนดโดยชัดแจ้งให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีอำนาจจัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้

2) การที่รัฐและเอกชนร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัทขึ้นมาดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง (ไม่ว่าจะเป็นบริษัทเอกชนหรือบริษัทมหาชน จำกัด) บริษัทย่อมมีวัตถุประสงค์เพื่อการค้ากำไร ในขณะที่พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมาตรา 38 บัญญัติให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชนและความปลอดภัยเป็นสำคัญ อีกทั้งมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยยังบัญญัติห้ามมิให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยวางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟฟ้าบริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟฟ้าบริการและความสะดวกเช่นว่านั้น อันเป็นการขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง ดังนั้น ในรูปแบบที่ 1 นี้ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยจึงเป็นทั้งผู้ลงทุน (Investor) และผู้กำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าตามกฎหมาย (Regulator) ซึ่งจะเป็นบทบาทที่ขัดแย้งกัน

3) รูปแบบที่ 1 จะมีปัญหาในการระดมทุนเพื่อดำเนินการตามโครงการ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์หรือโดยการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน เพราะบริษัทเป็นบริษัทใหม่ที่ยังไม่มีผลงานในด้านประกอบการ (track record) หรือทรัพย์สินที่จะใช้เป็นหลักประกัน

/เงิน...

เงินทุน จะมีย่างมากก็เพียงสิทธิตามสัมปทานที่จะได้จากรัฐ ซึ่งยังไม่สามารถทราบได้ว่าผลการประกอบ การในอนาคตจะให้ผลตอบแทนของโครงการต่อผู้ลงทุนได้เพียงใด จึงจะทำให้เครดิตเรตติ้ง (credit rating) ของบริษัทต่ำอันจะเป็นปัญหาในการระดมทุนดังกล่าว ซึ่งกรณีนี้เป็นกรณีที่แตกต่างกันจากการ แปรรูปการไฟฟ้าฝ่ายผลิตบางส่วน โดยการจัดตั้งบริษัทผลิตไฟฟ้า จำกัด ขึ้นมาลงทุนในบริษัทลูกคือ บริษัท ผลิตไฟฟ้าระยอง จำกัด และบริษัทผลิตไฟฟ้าขอนแก่น จำกัด เพื่อให้บริษัทลูกดังกล่าวซื้อโรงไฟฟ้าซึ่งสร้าง เสร็จแล้ว และดำเนินการอยู่แล้วอย่างมีประสิทธิภาพจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิต ซึ่งรูปแบบดังกล่าวชวนให้ การลงทุน

ข. รูปแบบที่ 2 มีลักษณะที่ได้เปรียบ ดังนี้

- 1) สามารถดำเนินการตามโครงการได้รวดเร็ว และไม่มีข้อติดขัดตามกฎหมาย
- 2) เป็นที่มั่นใจว่า โครงการจะแล้วเสร็จ ซึ่งหากดำเนินการในรูปแบบที่ 1 บริษัท อาจประสบปัญหาการเงิน และทำให้ก่อสร้างไม่เสร็จได้
- 3) ประชาชนจะมองว่า เป็นการจัดการบริการของรัฐ ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดข้อขัดแย้ง จึงมีน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกิจกรรมที่จะมีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง เช่น การเวนคืนที่ดิน เพราะการที่รัฐเวนคืนที่ดินไปใช้ในกิจการของรัฐนั้น ความรู้สึกต่อต้านของประชาชนที่ถูกผลกระทบและ จากสาธารณชนทั่วไปจะน้อยกว่า กรณีที่รัฐเวนคืนที่ดินเพื่อนำไปให้บริษัทเอกชนดำเนินการทางธุรกิจ ทั้งนี้แม้ว่ารัฐจะมีหุ้นในบริษัทเอกชนนั้นหรือไม่ก็ตาม
- 4) เมื่อรัฐเป็นผู้สร้างโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ความเสี่ยงในโครงการจะลดลง การระดมทุนเพื่อมาประกอบกิจการจะสามารถกระทำได้ง่ายกว่า เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างสูง ทำให้รัฐซึ่งจะมีอำนาจต่อรองมากสามารถเลือกผู้ประกอบการที่มีคุณภาพสูงและให้ค่าตอบแทนที่ดีที่สุด แก่รัฐได้

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2539 คณะกรรมการฯ ได้มีมติเห็นชอบให้การไฟฟ้าฯ ดำเนินการในรูปแบบที่ 2

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเสนอมาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐ-มนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนี้

/(1)...

(1) อนุมัติให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-สนามบินหนองจุก-ระยอง โดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโยธา (วางราง ก่อสร้างสถานีและอุโมงค์) แล้วให้สัมปทานเอกชนจัดการรถไฟฟ้ามาให้บริการ ตามแผน กำหนดเวลาดำเนินโครงการฯ ซึ่งกำหนดระยะเวลาดำเนินงานทั้งสิ้น ประมาณ 7 ปีครึ่ง (หน้า 39 ของสรุปสำหรับผู้บริหาร)

(2) ขอให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้างงานโยธาดำเนินการตาม (1) ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย

- ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบทางด้านวิศวกรรม	
และควบคุมงานก่อสร้าง	3,983.0 ล้านบาท
- ค่างานโยธา	18,000.0 ล้านบาท
- ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์	4,720.0 ล้านบาท
รวม	26,703.0 ล้านบาท

โดยพิจารณาจัดสรรเงินให้แก่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายรายปี

(3) ให้ความเห็นชอบข้อกำหนดในการจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบทางด้านวิศวกรรมและควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

(3.1) คุณสมบัติของที่ปรึกษา

(3.1.1) ต้องเป็นที่ปรึกษาที่มีคุณสมบัติตามประกาศกระทรวงการคลังที่อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535

(3.1.2) ต้องเป็นผู้มีประสบการณ์และผลงานโดยเฉพาะ ดังนี้ -

(1) มีขีดความสามารถและประสบการณ์ในการศึกษาออกแบบควบคุมงานก่อสร้างทางรถไฟ อาคารสถานี สะพาน ฯลฯ ที่ใช้กับระบบรถไฟฟ้าความเร็วไม่ต่ำกว่า 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง และโรงซ่อมบำรุง

/(3.2)...

(3.2) ข้อกำหนดและเงื่อนไขในการศึกษาออกแบบ

(3.2.1) ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้เส้นทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ในการออกแบบวางรางให้มากที่สุด เพื่อประหยัดค่าเวนคืนที่ดิน

(3.2.2) ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้พื้นที่บริเวณย่านพหลโยธินของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นสถานีต้นทาง เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกับโครงการ HIGH SPEED TRAIN สายเหนือ สายตะวันออก เลี้ยวเหนือ และสายใต้ และระบบ MASS TRANSIT อื่น ๆ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการที่จะจัดให้ย่านพหลโยธินเป็นศูนย์กลางการคมนาคม เชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนทางบกทุกประเภท

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

3. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

3.1 ผลกระทบต่อนโยบายรัฐบาล

สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงไว้กับรัฐสภา ที่ให้มีการนำรถไฟความเร็วสูงมาใช้ในเส้นทางที่เหมาะสม และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ซึ่งได้กำหนดให้เริ่มพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยโดยรวม

3.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

โครงการรถไฟความเร็วสูงจะช่วยส่งเสริมบทบาทของระบบขนส่งมวลชน และลดปัญหาการติดขัดของการเดินทางด้วยรถยนต์ นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุนให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอดังนี้ รัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบคุณ

ขอแสดงความนับถือ



(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร

โทร. 2833008 โทรสาร 2801008