

ด่วนที่สุด

สำเนา

ที่ นร ๐๕๐๕/๒๓๖๔๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๖๓) กรกฎาคม ๒๕๖๐

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

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๑๐๐.๑/๒๓๖ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๕๓๑๓ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๑๕๕๒
ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๑๓๐๔/๑๗๕๑
ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
ด่วนที่สุด ที่ วท (ปคร) ๐๒๑๑/๔๖๒๗ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๐๕ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๙/๑๑๔
ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

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

กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ 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 ...

และมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งหากประเทศไทยไม่ดำเนินโครงการดังกล่าวจะก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยเฉพาะการสูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Logistics Hub) นอกจากนี้ การดำเนินโครงการดังกล่าวจะสนับสนุนการขยายตัวของเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง อันจะนำไปสู่การยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศในกลุ่มประเทศ รายได้สูง (High Income) และการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำในภาพรวม ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของคณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาลตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) อีกทั้งยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบาย การพัฒนาประเทศในระยะยาวและสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจน การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ทั้งนี้ เพื่อให้สาธารณชนเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริง คณะรัฐมนตรีจึงเห็นควร ให้ปรับชื่อโครงการจากที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้อย่างชัดเจนและเหมาะสม เป็น “โครงการพัฒนาระบบ รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” โดยในระยะแรกจะเริ่มดำเนินการ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ก่อน และในระยะต่อไป จะมีการพัฒนาเส้นทางต่อเนื่องในช่วงนครราชสีมา – หนองคาย และช่วงแก่งคอย – มาบตาพุด

๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงเพิ่มเติมว่า โครงการที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ในครั้งนี้ เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและเชื่อมโยงกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้พัฒนาเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงมาอย่างต่อเนื่อง และเป็นประเทศที่มีโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง มากที่สุดในโลก ซึ่งจะสร้างโอกาสการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ดังนั้น ในการดำเนินโครงการนี้ ซึ่งรัฐบาลไทย รับผิดชอบการลงทุนของโครงการทั้งหมด กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรร่วมพัฒนาโครงการดังกล่าว กับสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล ประกอบกับการพิจารณาดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ตามมาตรฐานสากลจะพิจารณาจากผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในภาพรวมเป็นหลัก มากกว่าที่จะพิจารณา บนพื้นฐานผลตอบแทนทางการเงินหรือความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการเท่านั้น โดยที่เลขาธิการ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ยืนยันความเหมาะสมของอัตราผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจของโครงการว่า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ เฉพาะช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ในกรณีที่รวมผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ (Wider Economic Benefit) อยู่ที่ร้อยละ ๑๑.๖๘ ซึ่งหากพิจารณาอัตราผลตอบแทนของทั้งโครงการ (ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย) จะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และสูงกว่ามาตรฐานการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๑๒

๓. ตามที่กระทรวงการต่างประเทศและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วเห็นว่าการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวเข้าข่ายเป็นสนธิสัญญาและหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ ตามวรรคหนึ่ง ของมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งต้องขอความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรี แต่ไม่เข้าข่ายมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย วรรคสองและวรรคสาม

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) ทั้งภายในประเทศและการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค ให้ชัดเจน และจัดทำแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย การลำดับความสำคัญของการพัฒนาภาระด้านการคลัง และกลไกที่จะให้ภาคเอกชนดำเนินการหรือร่วมดำเนินการให้ชัดเจน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยกำหนดเป็นเป้าหมายสำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติชี้แจงภาพรวมผลประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์จากการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคผ่านการดำเนินโครงการนี้และโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และการเสียโอกาสผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศหากไม่ดำเนินโครงการฯ รวมถึงการจัดทำข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการเชิงยุทธศาสตร์ทั้งโครงการไว้ล่วงหน้าอย่างชัดเจนด้วย

๒.๒ ให้กระทรวงคมนาคมกำหนดให้การจัดซื้อจัดจ้างของโครงการฯ อยู่ภายใต้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้

๒.๓ ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการปฏิรูปกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นการเจริญเติบโตจากเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เพิ่มประสิทธิภาพและขยายฐานภาคการค้าและบริการ เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงภูมิภาค และยกระดับรายได้ของประชาชนในภาคชนบท เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผังเมือง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ๒ ข้างทาง ตามแนวเส้นทางพัฒนาระบบราง และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นต้น

๒.๔ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษา และสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินงาน พัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางต่อไป

๒.๕ ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระ จากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้ง กำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ การจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวต้องดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๖ ให้กระทรวงคมนาคมหารือกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดการศึกษาความเหมาะสม การวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการ และการเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงที่เหลือ (ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย) เพื่อให้ การดำเนินโครงการในช่วงดังกล่าวมีความพร้อมที่จะดำเนินได้โดยเร็ว โดยคำนึงถึงช่วงเวลาที่สุดรับ กับการเปิดให้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้ง ให้ดำเนินการเจรจากับสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อหารือถึง แนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางของทั้ง ๓ ประเทศด้วย

๓. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการ จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบ ระยะเวลาที่ได้วางแผนไว้

๔. สำหรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ให้ดำเนินการตามความเห็น ของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ในกรณีที่ใช้เงินกู้ดำเนินการ

๕. ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็น ของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๖๐๗ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐) ไปประกอบการพิจารณา ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจน

การฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม การขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษา และองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

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

ขอแสดงความนับถือ

ณัฐฎา จารีย์ อนันตศิลป์

(นางณัฐฎา จารีย์ อนันตศิลป์)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๗ (โสภาพรรณ) ๔๔๒ (พงศ์ศิริ)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

www.soc.go.th (พงศ์ศิริวัฒนา)

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