

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๑๐๐.๑/๒๓๖



กวด. ๒๕๖
วันที่ ๗ ก.ค. ๒๕๖๐
เวลา ๑๕.๓๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส24561 ส.ฯ ก.๑๒
วันที่ : ๐๗ ก.ค. ๖๐ เวลา : ๑๕:๒๙

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๘๓๕
ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗
๓. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๑๒๙๗
ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๙
๔. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๓๖๐
ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาล ด้านการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานทางรถไฟ ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม
ขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๙ ลงวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗
๖. บันทึกความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ
ประชาชนจีน ว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ
ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.
๒๕๕๘-๒๕๖๕
๗. สำเนาบันทึกผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทางด้านรถไฟระหว่าง
ไทย - จีน ครั้งที่ ๑๐-๑๘
๘. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๙๒๘/๒๕๕๙ ลงวันที่
๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
๙. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๙๔๑/๒๕๖๐ ลงวันที่
๒ มิถุนายน ๒๕๖๐
๑๐. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ.อบ.๑๐๐๐/๑๕๙๕/๒๕๕๙ เรื่อง สรุปย่อ
มติที่ประชุมคณะกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๔
สิงหาคม ๒๕๕๙

๑๑. สำเนาคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเร่งรัด และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

๑๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๖๐๗ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๑๓. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อ คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอ เรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรีพ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วน ราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่น ของรัฐที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่ โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว รวมทั้ง เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๙ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่อง ดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างบันทึก ความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยมีสาระสำคัญคือ รัฐบาลไทยตกลงให้รัฐบาลจีนเข้า มามีส่วนร่วมในการดำเนินการตาม “กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของ ไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕” โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เส้นทาง หนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุด (ประมาณ ๗๓๔ กิโลเมตร) และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ (ประมาณ ๑๓๓ กิโลเมตร) ซึ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานโครงการแรกของไทย โดยทั้งสองฝ่ายจะ ใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการความร่วมมือดังกล่าว และให้เสนอร่าง บันทึกความเข้าใจฯ เพื่อขอความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

๑.๑.๒ สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๒๙/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ

๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เห็นชอบร่างกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นไปด้วยความรอบคอบและเป็นไปตามข้อกำหนดและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการดังนี้

๑) หากการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือฯ ส่งผลให้เกิดข้อผูกพันที่กำหนดให้ต้องมีการแก้ไขข้อกำหนดหรือต้องร่างกฎหมายใหม่ หรือมีผลผูกพันต้องงบประมาณหรือการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ ให้กระทรวงคมนาคมเสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป

๒) ในขั้นตอนการเสนอขออนุมัติโครงการ ให้กระทรวงคมนาคมจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๓๖ (เรื่องการเสนอขอความเห็นชอบโครงการหรือกิจการที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕

๑.๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบร่างกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ฉบับใหม่ ซึ่งปรับปรุงสาระสำคัญให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินโครงการและรูปแบบความร่วมมือที่เปลี่ยนแปลงไปตามที่นายกรัฐมนตรีทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน โดยจะใช้แทนกรอบความร่วมมือฯ ฉบับเดิมที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้พิจารณาความเหมาะสม การกำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นก่อสร้างระยะแรกที่กำหนดไว้ในกรอบความร่วมมือฯ ให้สอดคล้องกับแผนดำเนินงานของฝ่ายไทยที่จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๕ กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๙-๑๕ และครั้งที่ ๑๖ ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๐ และวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๐ มีมติรับทราบแนวทางการดำเนินงานตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้โครงการรถไฟระยะที่ ๑ (ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๐

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ

๑.๒.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๘ กำหนดให้ส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องประเภทนโยบาย แผนงาน โครงการต่อคณะรัฐมนตรี จะต้องมียุทธศาสตร์แผนการดำเนินงานที่ชัดเจนประกอบด้วย

๑) แผนปฏิบัติการที่จะดำเนินการในช่วงระยะเวลา ๓ เดือน ๖ เดือน ๙ เดือน และ ๑ ปี

๒) ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ โดยกำหนดเป้าหมาย ผลสัมฤทธิ์ และตัวชี้วัดที่ชัดเจน สามารถติดตามและประเมินผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) แผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณหรือแหล่งเงินอื่นๆ ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ

๑.๒.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบแนวทางการเสนอเรื่องงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี และให้ส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐบาลศึกษา ความเป็นมาของกระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงานงบประมาณ (สปป.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และคณะกรรมการนโยบายรัฐบาล (คณร.) และนำความเห็นของหน่วยงานข้างต้นเสนอมาพร้อมกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้รองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลพิจารณาสั่งการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

๑.๒.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ กำหนดให้ส่วนราชการที่จะเสนอเรื่องขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐบาลศึกษา ความเป็นมาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้หน่วยงานดังกล่าวตอบความเห็นให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องภายใน ๒ สัปดาห์

๑.๒.๔ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ รับทราบตามที่เลขาธิการคณะรัฐมนตรีเสนอ (หลักการเกี่ยวกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี หลักการในการเสนอขออนุมัติงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีและการอนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐบาลและหลักการเสนอเรื่องเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ)

๑.๒.๕ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ กำหนดให้ส่วนราชการเจ้าของเรื่องต้องขอความเห็นชอบจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) ซึ่งมีภารกิจในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยตรงก่อน และให้นำความเห็นชอบของ ทส. ดังกล่าวเสนอไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพร้อมกับเรื่องที่จะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๑.๓ การดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

๑.๓.๑ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งได้กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมขึ้นใหม่ชุดหนึ่ง เพื่อกำกับดูแลการดำเนินการตามบันทึก

ความเข้าใจฉบับนี้ โดยฝ่ายไทยกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานร่วม และฝ่ายจีนกำหนดให้ผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (National Development and Reform Council) เป็นประธานร่วม

๑.๓.๒ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๙ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี กับนายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการหารือทวิภาคีร่วมกันเกี่ยวกับความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยโครงการจะดำเนินการตามรูปแบบความร่วมมือทางรถไฟระหว่างรัฐกับรัฐ (G to G) โดยฝ่ายไทยเป็นผู้ลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเองทั้งหมด และเริ่มต้นก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ก่อน แล้วจะก่อสร้างส่วนต่อขยายเมื่อมีความพร้อม

๑.๓.๓ เมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยเห็นชอบร่วมกันที่จะเริ่มหารือการดำเนินโครงการรถไฟระยะที่สอง เส้นทางนครราชสีมา - หนองคาย ภายหลังการลงนามสัญญา ๒.๑ ของโครงการรถไฟระยะที่ ๑ เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

๑.๓.๔ คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑๐-๑๘ มีผลการประชุม สรุปได้ คือ

๑) ให้มีการเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา เป็นลำดับแรก โดยอ้างถึงข้อสรุปจากการประชุมสองฝ่ายระหว่างนายกรัฐมนตรีของไทยและนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๙ โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนโครงการทั้งหมด และสัญญาการก่อสร้างจะแบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ สัญญาที่ ๑ ครอบคลุมงานโยธา และสัญญาที่ ๒ ครอบคลุมงานวางระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และรถจักรล้อเลื่อน โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างสำหรับสัญญาที่ ๑ ในขณะที่ฝ่ายจีนจะเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างสำหรับสัญญาที่ ๒

๒) เห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนโครงการเบื้องต้น และให้มีการหารือเพื่อปรับลดกรอบวงเงินลงทุนโครงการในรายการต้นทุนอื่นๆ (Other Costs) และค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency)

๓) สองฝ่ายเห็นชอบที่จะแบ่งสัญญา ๒ ออกเป็นสามสัญญาย่อย ประกอบด้วย สัญญาการออกแบบรายละเอียด (สัญญา ๒.๑) สัญญาที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา (สัญญา ๒.๒) และสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓)

๔) ที่ประชุมได้หารือเกี่ยวกับข้อเสนอด้านราคาในภาคผนวกของร่างสัญญา ๒.๑ โดยฝ่ายไทยได้ขอให้ฝ่ายจีนเพิ่มเติมรายละเอียด รวมทั้งได้หารือเชิงลึกเกี่ยวกับการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมและสถาปนิกอย่างถูกกฎหมายของบุคลากรจีน โดยฝ่ายไทยได้ให้คำมั่นที่จะเร่งรัดดำเนินการขั้นตอนการขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรีให้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๐ และจะให้ความพยายามอย่างสูงสุดเพื่อให้โครงการได้รับความเห็นชอบด้านการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เพื่อลงนามสัญญา ๒.๑ ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๐ และเริ่มต้นการก่อสร้างได้ตามแผนงาน

๑.๔ การศึกษาออกแบบโครงการ

๑.๔.๑ สนข. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา นำโดย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อศึกษาและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา แล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗

๑.๔.๒ รฟท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ดังนี้

๑) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบการออกแบบ (Design Checker) โดย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน ออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการสำรวจรายละเอียดก่อสร้างเพื่อการเวนคืน และจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีความคลาดเคลื่อนในเรื่องการใช้เงินงบประมาณประกอบกับการปรับเปลี่ยนขอบเขตการดำเนินงาน ปัจจุบันจึงอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนขอบเขตการดำเนินงานเพื่อของบประมาณใหม่

๒) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา นำโดย บริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอพเอเอส จำกัด (“PwC”) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนต์ จำกัด บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แมเนจเมนต์ โซลูชั่นส์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด และบริษัท ราชา แอนด์ ทานน์ (ประเทศไทย) จำกัด ประเมินผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงิน ที่ฝ่ายจีนได้ศึกษาและออกแบบไว้ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒-๗

๑.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคและระหว่างประเทศ

การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐานจะเป็นจุดเริ่มต้นของการใช้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟนำไปสู่โอกาสการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว อันจะส่งผลต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ ดังนี้

๑.๕.๑ โอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระดับประเทศ

จะเป็นการเชื่อมโยงโอกาสการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลที่มีระดับสัดส่วนมูลค่าร้อยละ ๔๗ ของ GDP ไปสู่จังหวัดในโครงข่ายในการพัฒนา ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา สำหรับการพัฒนาโครงข่ายในระยะแรก และนำไปสู่เขตจังหวัดขอนแก่น อุตรดิตถ์ และหนองคาย กลุ่มจังหวัดใกล้เคียงในระยะที่ ๒ ซึ่งเป็นการสนับสนุนและเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อันเป็นการเปิดโอกาสด้านการพัฒนาเมือง การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว นำไปสู่การกระจายความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างทั่วถึงและยั่งยืน ในขณะที่ลดการย้ายถิ่นฐาน สร้างงานในพื้นที่ และเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนทำงานยังคงอยู่อาศัยกับครอบครัวในสังคมผู้สูงอายุในอีก ๕ ปีข้างหน้า

๑.๕.๒ โอกาสแห่งการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างประเทศ

การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา จะนำไปสู่การเริ่มต้นของการพัฒนาโครงข่ายระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย โครงการดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟด้านทิศเหนือ-ใต้ของอาเซียน กับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ตามแนวเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง อันเป็น Gateway ของการเป็นประตูกลุ่มประเทศศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย ในกลุ่มประเทศอาเซียนที่แท้จริง ตลอดจนจะเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายคมนาคม One Belt One Road เชื่อมไปสู่กลุ่มประเทศที่สำคัญผ่านโครงข่ายสาธารณรัฐประชาชนจีน

/ในอนาคต ...

ในอนาคต ซึ่งมีความสำคัญในด้านของภูมิรัฐศาสตร์โลก (Geopolitics) ที่จะมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นคู่ทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่ธุรกิจของไทย ผู้ประกอบการขนส่ง เกษตรกร เชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ไปสู่การเปิดตลาดใหม่ๆ ได้อย่างยั่งยืน

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

รฟท. มีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ซึ่งเป็นการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยร่วมมือพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐานโครงการแรกของไทย ภายใต้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาล ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสาร รองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสาร พร้อมทั้งเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวตามแหล่งสถานที่ที่สำคัญในเขตภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาาระบบขนส่ง และแผนการพัฒนาระบบรางของรัฐบาลที่สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งระบบราง เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ได้รับการบรรจุเป็นโครงการตามแผนงานการพัฒนาาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อบริหารราชการแผ่นดินได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) และเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจฯ โดยให้นำเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อขอความเห็นชอบ ตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยคณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ และเมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๕๙ เห็นควรให้ รฟท. เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการต่อกระทรวงคมนาคม คณะรัฐมนตรี และสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมีเป้าหมายการเริ่มก่อสร้างงานโยธาในเดือนกันยายน ๒๕๖๐

๔. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟท. มีหนังสือที่ รฟ ๑/๑๙๒๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ หรือที่ประกาศใช้ล่าสุด และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนิน

โครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) และหนังสือ รฟท. ด่วนที่สุดที่ รฟท. ๑/๙๔๑/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๐ เรื่องขอส่งข้อมูลเพิ่มเติมและมติคณะกรรมการ รฟท. เพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ และวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบแล้ว สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๔.๑ ความสำคัญของโครงการ

โครงการฯ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟขนาดทางมาตรฐานช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคาย ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ปัจจุบันมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาค และมีมูลค่าการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับไทยสูงซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสนับสนุนยุทธศาสตร์การสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๔.๒ แนวเส้นทางและลักษณะของโครงการ

๔.๒.๑ แนวเส้นทาง แนวเส้นทางโครงการความร่วมมือฯ เริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา ระยะทางรวม ๒๕๓ กิโลเมตร จำนวน ๖ สถานี และมีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ระยะเวลาการเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อถึงสถานีนครราชสีมา ประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที

๔.๒.๒ ระบบรถไฟที่มีความเหมาะสม ใช้ประเภทรถโดยสาร CRH๒B ๘ EMU (Electric Multiple Unit) กำลังขับเคลื่อนสูงสุด ๕,๒๐๐ กิโลวัตต์ มีความจุของขบวนรถ ๖๐๐ ที่นั่ง/ขบวน ความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กม./ชม.

๔.๒.๓ แนวเขตทางและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ในการออกแบบแนวเส้นทางของโครงการ ได้ยึดถือแนวเส้นทางตามโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่ง สนข. เป็นผู้ทำการศึกษาไว้ และให้แนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่ของ รฟท. ให้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม ในแนวเส้นทางบางส่วนมีความจำเป็นที่จะต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมพื้นที่ของ รฟท. โดยในช่วงสถานีกลางบางซื่อ - ชุมทางบ้านภาชี ประมาณ ๘๑.๕ ไร่ และช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี - นครราชสีมา ประมาณ ๑,๙๙๗ ไร่

๔.๓ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

รฟท. ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินและรูปแบบการลงทุนโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด) และเพื่อให้เป็นไปตามการหารือทวิภาคีระหว่าง พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี กับ นายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๙ ที่มีข้อสรุปให้ฝ่ายไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเองทั้งหมด โดยเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ก่อนแล้วจะก่อสร้างส่วนต่อขยายเมื่อมีความพร้อมนั้น รฟท. จึงได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมกรณีก่อสร้างและดำเนินการ

เฉพาะช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โดยผลการศึกษาด้านการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร แสดงอยู่ในรายงาน การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินและรูปแบบการลงทุน โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ : ๑ รายละเอียด สมมติฐาน และข้อมูลที่ใช้ประกอบการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและวิเคราะห์ ผลตอบแทนด้านการเงิน

รายละเอียดและสมมติฐาน	
๑. ลักษณะของโครงการ	โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ระยะที่ ๑ เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา
๒. ระยะทางรวม	๒๕๓ กิโลเมตร
๓. ลักษณะการให้บริการ	การขนส่งผู้โดยสาร (๑)
๔. ความเร็วสูงสุด	๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง
๕. จำนวนสถานี	สถานีขนส่งผู้โดยสาร ๖ สถานี ได้แก่ สถานีบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา
๖. การดำเนินโครงการ	เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๔ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
๗. เปิดให้บริการ	เดือนธันวาคม ๒๕๖๔
๘. อัตราค่าโดยสาร	๘๐ บาท บวก ๑.๘ บาท/กิโลเมตร และเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๑๕ ทุกๆ ๕ ปี
๙. ระยะเวลาก่อสร้างสัมปทานกรณี ดำเนินโครงการแบบ PPP ลงทุน การเดินรถและบำรุงรักษา	๓๑ ปี
๑๐. แบบจำลองการจราจร	แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง (TSIM)
๑๑. ค่าน้ำมันเฉลี่ย	ประมาณ ๒๔ บาท/ลิตร (ราคา ณ ปี พ.ศ.๒๕๕๙)
๑๒. โครงการพัฒนาทางพิเศษระหว่าง เมืองและโครงข่ายถนน	- บางปะอิน - นครราชสีมา เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๑ - พัทธยา - มาบตาพุด เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๑ - บางใหญ่ - กาญจนบุรี เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๑
๑๓. โครงการพัฒนาระบบรถไฟ ความเร็วสูง	- กรุงเทพฯ - ระยอง เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๔ - กรุงเทพฯ - หัวหิน เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๔ - กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๔ - กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี เปิดให้บริการปี พ.ศ.๒๕๖๔ - การคาดการณ์นี้ไม่ได้รวมการศึกษากลับมาผู้โดยสารและสินค้าที่ใช้ระบบรถไฟ ทางคู่เดิมของ รฟท.
๑๔. อัตราเงินเฟ้อ	ร้อยละ ๒.๕ (๒)

๑ การขนส่งสินค้าจะใช้ทางรถไฟปัจจุบันของ รฟท.

๒ อ้างอิงตามธนาคารแห่งประเทศไทย

รายละเอียดและสมมติฐาน	
๑๕. อัตราคิดลด	ร้อยละ ๒.๕๓ (๓)
๑๖. อัตราคิดลด	ร้อยละ ๒.๕๓ (๔)
๑๗. อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ ๒๐ และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี (๕) เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งถือเป็น กิจการที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศ ดังนั้น จึงได้รับการสนับสนุน จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันของ ประเทศ นอกจากนั้น ถ้าหากโครงการมีผลดำเนินการขาดทุนในอดีต โครงการ สามารถใช้ประโยชน์ทางภาษีของผลการขาดทุนในอดีต (Tax Loss Carried Forward) มาหักลดหย่อนภาษีช่วงปีที่โครงการเริ่มมีผลกำไร โดยสามารถสะสมผล ขาดทุนเพื่อนำมาหักลดหย่อนภาษีเป็นระยะเวลาไม่เกิน ๕ ปี (๖)

๔.๓.๑ การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership Forecast)

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยใช้รถไฟความเร็วสูง
เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา แสดงในตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ : การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership Forecast)

ปี พ.ศ.	ปริมาณผู้โดยสาร (คน-เที่ยว/วัน)
๒๕๖๔	๕,๓๑๐
๒๕๗๔	๑๖,๖๒๐
๒๕๘๔	๒๒,๖๐๐
๒๕๙๔	๒๖,๘๓๐

หมายเหตุ: การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารข้างต้น เป็นการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารขั้นต่ำ โดยในปี ๒๕๖๔
ยังไม่รวมปริมาณผู้โดยสารช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย และ
กระทรวงคมนาคม จะได้พิจารณามาตรการด้านการตลาดและมาตรการอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อให้
ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ต่อไป

๔.๓.๒ จำนวนขบวนรถที่ต้องจัดหา

จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ที่ปรึกษาได้วางแผนการเดินทางโดยให้
มีการบริการแบบจอดทุกสถานี ให้บริการด้วยความเร็วสูงสุดที่ ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะทาง ๒๕๓ กิโลเมตร

๓ ใช้การคำนวณอัตราคิดลด (Discount rate) จากสัดส่วนเงินกู้กับเงินลงทุนของโครงการ โดยให้สัดส่วนเงินกู้เท่ากับ ๒ ส่วน เงินทุน ๑ ส่วน
ต้นทุนเงินกู้หรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ เป็นร้อยละ ๒.๕ และต้นทุนหรือผลตอบแทนของเงินลงทุนเป็นร้อยละ ๔.๔ (เปรียบเทียบกับบริษัทที่
ให้บริการรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ)

๔ ใช้การคำนวณอัตราคิดลด (Discount rate) จากสัดส่วนเงินกู้กับเงินลงทุนของโครงการ โดยให้สัดส่วนเงินกู้เท่ากับ ๒ ส่วน เงินทุน ๑ ส่วน
ต้นทุนเงินกู้หรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ เป็นร้อยละ ๒.๕ และต้นทุนหรือผลตอบแทนของเงินลงทุนเป็นร้อยละ ๔.๔ (เปรียบเทียบกับบริษัทที่
ให้บริการรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ)

๕ อ้างอิงตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๒/๒๕๕๗

๖ การใช้ประโยชน์ทางภาษีของผลการขาดทุนในอดีตเป็นนโยบายการบัญชีที่ช่วยเพิ่มผลตอบแทนของโครงการ

จำนวน ๖ สถานี หยุดจอดสถานีละ ๒ นาที รวมระยะเวลาเดินทางประมาณ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที ช่วงเวลาการให้บริการ คือ ๖.๐๐ – ๒๒.๐๐ น. หรือ ๑๖ ชั่วโมงต่อวัน โดยในปีแรกที่เปิดให้บริการ (ปี พ.ศ.๒๕๖๔) มีรถไฟฟ้าให้บริการจำนวน ๑๑ ขบวนต่อวันต่อทิศทาง ความถี่ในการให้บริการ ๙๐ นาที/ขบวน ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ : จำนวนขบวนรถไฟและความถี่ในการให้บริการ

ข้อมูล	ปี พ.ศ.			
	๒๕๖๔	๒๕๗๔	๒๕๘๔	๒๕๙๔
จำนวนขบวนรถไฟ (ขบวน/วัน/ทิศทาง)	๑๑	๑๖	๒๒	๒๖
ความถี่ที่ให้บริการ (นาที)	๙๐	๖๐	๔๐	๓๕

จากแผนการเดินทางจะทราบถึงจำนวนขบวนรถไฟที่ต้องใช้และจำนวนขบวนรถสำรองสำหรับโครงการฯ ซึ่งแสดงในตารางที่ ๔ ทั้งนี้ การสำรองขบวนรถเป็นการสำรองเพื่อใช้สับเปลี่ยนในการซ่อมบำรุงหนัก (Overhaul) ระบบคอมพิวเตอร์ และตกแต่งขบวนรถ (Refurbish)

ตารางที่ ๔ : จำนวนขบวนรถไฟที่ต้องใช้และจำนวนขบวนรถสำรอง

จำนวนขบวนรถไฟ	ปี พ.ศ.			
	๒๕๖๔	๒๕๗๔	๒๕๘๔	๒๕๙๔
จำนวนขบวนรถไฟที่ต้องใช้ (ขบวน)	๔	๔	๖	๘
จำนวนขบวนรถสำรอง (ขบวน)	๒	๒	๒	๒
รวม (ขบวน)	๖	๖	๘	๑๐

๔.๔ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน

๔.๔.๑ ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ

ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ เป็นการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อม ตลอดจนอายุโครงการ (พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๙๔) โดยผลประโยชน์ทางตรง ได้แก่ มูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทาง มูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ มูลค่าการประหยัดจากการกำจัดมลพิษ มูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุที่ลดลงของโครงการ ส่วนผลประโยชน์ทางอ้อม จากการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการกระจายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจากส่วนกลางไปยังพื้นที่ส่วนภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการพัฒนาเมืองอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะต่อระบบเศรษฐกิจของเมืองในพื้นที่โครงการ ๔ จังหวัด พื้นที่โดยรอบสถานี และในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น อุตรดิตถ์ และหนองคาย ซึ่งล้วนเป็นเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งการพัฒนาเมืองตลอดแนวเส้นทางถือเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สำคัญ และเมื่อโครงข่ายมีความสมบูรณ์ทั้งระบบจะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคอาเซียนกับสาธารณรัฐประชาชนจีน และส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนอีกทางหนึ่งด้วย โดยสามารถสร้างผลตอบแทนเชิงกว้างที่มีต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการ ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี และนครราชสีมา ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ของโครงการ ทั้งทางตรงและทางอ้อม (Project Benefit) ถือว่าโครงการความร่วมมือฯ มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ คำนึงค่ากับการลงทุนเพื่อสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ส่วนรวมแม้ผลตอบแทนทางการเงินจะไม่คุ้มค่า ดังตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ : ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)

กรณี	ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio)
กรณีฐาน	ร้อยละ ๘.๕๖	-๕๙,๒๘๖ ล้านบาท	๐.๖๒
กรณีรวมผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ (Wider Economic Benefit)	ร้อยละ ๑๑.๖๘		

หมายเหตุ : Wider Economic Benefit หมายความว่าผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการ ทั้งผลประโยชน์ที่เกิดจากการพัฒนาโครงการโดยตรง เช่น การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี และการพัฒนาเมือง เป็นต้น ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์ข้างต้น ยังไม่รวมการพัฒนาโครงการฯ ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย

๔.๔.๒ การวิเคราะห์และประมาณการผลตอบแทนทางการเงิน

ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการฯ จะเกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) ตลอดแนวเส้นทาง โดยจะต้องดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกันกับการพัฒนาโครงการฯ ในลักษณะการจัดตั้งบริษัทเฉพาะกิจเพื่อดำเนินการพัฒนาที่ดิน (Land SPV) และ รฟท. ในฐานะผู้ถือหุ้นใน Land SPV จำเป็นต้องหารือร่วมกับผู้ถือหุ้นรายอื่น เช่น กระทรวงการคลัง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ บริษัทเฉพาะกิจเพื่อบริหารจัดการและซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง (HSR SPV) ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะทำการศึกษาในรายละเอียด ต่อไป ทั้งนี้ จากการประเมินเบื้องต้นพบว่า หากมีการลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท จะทำให้ผลตอบแทนรวมของโครงการมีค่าเป็นบวก ประมาณร้อยละ ๒.๕๖

ตารางที่ ๖ : อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR)

	มูลค่าเงินลงทุน (ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (ร้อยละ)
โครงการรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา	๑๗๙,๔๑๓	๐
โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี	๑๐๐,๐๐๐	๘.๐*
รวม ๒ โครงการ	๒๗๙,๔๑๓	๒.๕๖**

หมายเหตุ: การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) แล้ว โดยกรณีที่การประมาณการมีความผิดพลาดในระดับ ร้อยละ ๒๐ โครงการยังสามารถสร้างผลตอบแทนได้ หากมีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ควบคู่ไปด้วย

๔.๔.๓ รูปแบบการลงทุน

ในการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๑๐ ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแล้ว ตามข้อ ๑.๑.๕ ฝ่ายไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนการก่อสร้างโครงการทั้งหมด ซึ่งจากผลการศึกษาสามารถที่จะพิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในส่วนของการเดินรถและบำรุงรักษา (Operating and Maintenance) ได้ โดย รฟท. จะได้ศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมในหลายๆ ทางเลือก เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ต่อไป

๔.๕ การเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

เนื่องด้วยโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีความจำเป็นด้วยดำเนินการเวนคืนที่ดินบางส่วนเพื่อใช้ก่อสร้างโครงการโดยในช่วงทางระหว่างสถานีกลางบางซื่อ-ชุมทางบ้านภาชี ประมาณ ๘๑๘ ไร่ และช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา ประมาณ ๑,๙๘๗ ไร่ ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์จึงมีความจำเป็นต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน (พรม. เวนคืนที่ดินฯ) ในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการก่อสร้างโครงการความร่วมมือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน โดยจะเสนอมาภายหลังจากที่โครงการได้รับอนุมัติแล้ว

๔.๖ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

โครงการความร่วมมือฯ ได้จัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ โดยมีความก้าวหน้าดังนี้ คือ

๔.๖.๑ ช่วงบางซื่อ - บ้านภาชี อ้างอิงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๕๖ ได้นำเสนอรายงาน EIA ครั้งแรกแก่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณา โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ได้มีการพิจารณา รวมทั้งสิ้น ๖ ครั้ง ซึ่ง คชก. ในคราวประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบให้นำรายงานเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

๔.๖.๒ ช่วงบ้านภาชี - นครราชสีมา อ้างอิงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๕๗ ได้นำเสนอรายงาน EIA ครั้งแรกต่อ สผ. เพื่อพิจารณา โดย คชก. ได้มีการประชุม รวมทั้งสิ้น ๕ ครั้ง ซึ่งครั้งล่าสุด ในคราวประชุม คชก. ครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติขอให้ปรับแก้ไขรายงาน EIA เพิ่มเติม

๔.๗ แผนดำเนินโครงการ

รฟท. ได้วางแผนดำเนินโครงการ โดยพิจารณาให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาล ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๙ และกรอบความร่วมมือว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ โดยสามารถเปิดให้บริการต่อประชาชนได้ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ โดยมีแผนการดำเนินงานดังแสดงในตารางที่ ๗

๔.๘ ค่าใช้จ่ายโครงการ

รฟท. ได้พิจารณาตรวจสอบและประเมินกรอบวงเงินลงทุนโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟระหว่างไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา โดยอ้างอิงจากประมาณการตามผลการศึกษาความเหมาะสมของฝ่ายจีนแล้ว มีมูลค่ากรอบวงเงินลงทุนโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

๔.๘.๑ กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ

ตามที่คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทางด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑๐ มีมติเห็นชอบให้แบ่งสัญญาการก่อสร้างออกเป็น ๒ ส่วน คือ สัญญาที่ ๑ ครอบคลุมงานโยธา โดยฝ่ายไทยเป็นผู้รับผิดชอบ และสัญญาที่ ๒ ครอบคลุมงานวางระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และรถจักรล้อเลื่อน โดยฝ่ายจีนเป็นผู้รับผิดชอบ และในการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ ๑๓ ได้มีมติเห็นชอบแบ่งสัญญาออกเป็น ๓ สัญญาย่อย ประกอบด้วย สัญญาการสำรวจและออกแบบรายละเอียดงานโยธา (สัญญา ๒.๑) สัญญาการควบคุมงานก่อสร้าง (สัญญา ๒.๒) และสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและฝักรบบรถโดยสาร (สัญญา ๒.๓) ซึ่งสามารถแยกกรอบวงเงินลงทุนโครงการตามสัญญาได้ ดังนี้

• ค่าร้อยละและเวนคืน	๑๓,๐๖๙.๖๐	ล้านบาท
• สัญญา ๑ งานโยธา	๑๑๙,๑๖๓.๘๘	ล้านบาท
• สัญญา ๒	๔๓,๗๔๘.๖๙	ล้านบาท
ประกอบด้วย		
(๑) สัญญา ๒.๑ สัญญาการสำรวจและออกแบบรายละเอียดงานโยธา	๑,๘๒๔.๘๔	ล้านบาท
(๒) สัญญา ๒.๒ สัญญาควบคุมการก่อสร้างงานโยธา	๑,๖๔๙.๐๘	ล้านบาท
(จ้างฝ่ายจีนควบคุมการก่อสร้างงานโยธา)		
(๓) สัญญา ๒.๓ งานวางรางงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๓๘,๕๕๘.๓๘	ล้านบาท
รวมทั้งจัดหาขบวนรถและฝักรบบรถโดยสาร		
(๔) ค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทย	๑,๗๑๖.๓๙	ล้านบาท
• ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency)	๓,๔๓๐.๐๔	ล้านบาท
รวมมูลค่ากรอบวงเงินลงทุนโครงการ	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	ล้านบาท

ตารางที่ ๗ : แผนการดำเนินงานโครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ (เดือน)	ปีงบประมาณ ๒๕๕๙												ปีงบประมาณ ๒๕๖๐												ปีงบประมาณ ๒๕๖๑				ปีงบประมาณ ๒๕๖๒				ปีงบประมาณ ๒๕๖๓				ปีงบประมาณ ๒๕๖๔				ปีงบประมาณ ๒๕๖๕			
		ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ	ม	ก	ค	ธ								
๑. เสนอคณะกรรมการ รพท. เห็นชอบ	๓																																												
๒. ขออนุมัติก่อสร้างโครงการ (คส./อชช./กรม/สนช.)	๓๐																																												
๓. จัดจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบการออกแบบของฝ่ายเงินและออกแบบในส่วนที่ฝ่ายเงินไม่ได้ดำเนินการ และจัดทำEIA เติมเต็ม รวมทั้งการรื้อย้ายและเวนคืน	๖																																												
๔. จัดจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา (TM)	๔																																												
๕. จัดจ้างที่ปรึกษาว่าสัญญา ๒	๕																																												
๖. ที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา (E-Auction)	๔																																												
๗. จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษาศึกษาตรวจสอบอิสระ (ICE)	๓																																												
๘. จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๔																																												
๙. งานรื้อย้ายผู้ปลูกและเวนคืนที่ดิน	๓๐																																												
๑๐. ผู้รับจ้างเตรียมงานและ รพท.ส่งมอบพื้นที่	๕																																												
๑๑. งานออกแบบรายละเอียดของฝ่ายเงิน (สัญญา ๒-๑)	๘																																												
๑๒. ที่ปรึกษาคำนวณ (CSC) ฝ่ายเงิน (สัญญา ๒.๒)	๓๘																																												
๑๓. ที่ปรึกษาบริหารโครงการ และควบคุมงานก่อสร้าง	๔๘																																												
๑๔. สัญญา ๑ งานโยธาช้างที่ ๑ กลางผาง - ปางไฮ	๖																																												
๑๕. สัญญา ๑ งานโยธาช้างที่ ๒ สีบัว - กุดจิก	๑๒																																												
๑๖. สัญญา ๑ งานโยธาช้างที่ ๓ นกข่อย - นครราชสีมา	๓๐																																												
๑๗. สัญญา ๑ งานโยธาช้างที่ ๔ บางซื่อ - นกข่อย	๓๐																																												
๑๘. งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาตู้ไฟฟ้า	๓๐																																												

๔.๘.๒ แผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการตามกรอบวงเงินลงทุนโครงการ

ตารางที่ ๘ : แผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการตามกรอบวงเงินลงทุนโครงการ

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	จำนวนเงิน	ปีงบประมาณ				
		๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔
๑. ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดของฝ่ายจีน (สัญญา ๒.๑)	๑,๘๒๔.๘๔	๙๑๒.๔๐	๙๑๒.๔๔	-	-	-
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) ฝ่ายจีน (สัญญา ๒.๒)	๑๖๔๙.๐๘	๑๓๐.๑๗	๕๒๐.๖๘	๕๒๐.๖๘	๔๗๗.๕๕	
๓. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ และที่ปรึกษาศวกรอิสระ (PMC และ ICE)	๑,๐๐๙.๖๔	๕๙.๓๗	๒๓๗.๔๘	๒๓๗.๔๘	๒๓๗.๔๘	๒๓๗.๘๓
๔. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (สัญญา ๒.๓)	๗๐๖.๗๕	-	-	๒๑๑.๙๕	๒๘๒.๖๐	๒๑๒.๒๐
๕. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๑	๔๒๕.๙๔	๒๑๒.๙๗	๒๑๒.๙๗	-	-	-
๖. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๒	๕,๓๓๐.๑๗	๔๓๑.๗๕	๔,๘๙๘.๔๒	-	-	-
๗. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๓	๕๗,๙๐๕.๐๒	-	๑๗,๓๘๕.๔๔	๒๑,๒๕๙.๗๙	๑๙,๒๕๙.๗๙	-
๘. สัญญา ๑ งานโยธาช่วงที่ ๔	๕๘,๙๓๒.๗๙	-	๑๓,๘๙๕.๘๔	๒๓,๔๘๓.๑๔	๒๑,๕๕๓.๘๑	-
๙. งานจ้างออกแบบ จัดหา ติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งจัดหาตู้รถไฟและฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓)	๓๘,๕๕๘.๓๘	-	-	๑๑,๕๖๗.๔๓	๑๕,๕๒๓.๒๔	๑๑,๕๖๗.๗๑
๑๐. ค่ารั้อยายและเวนคืนที่ดิน	๑๓,๐๖๙.๖๐	๗๒๘.๙๗	๔,๙๓๖.๒๐	๔,๙๓๖.๒๐	๒,๔๖๘.๒๓	-
รวม (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	๒,๖๔๘.๘๖	๔๓,๐๙๗.๒๗	๖๒,๒๑๖.๖๗	๕๙,๗๐๒.๗๐	๑๒,๐๑๗.๗๔

หมายเหตุ : * วงเงิน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ไม่รวมค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดและออกแบบของเงินออกแบบและจัดทำ EIA เพิ่มเติม รวมทั้งการรั้อยายเวนคืน ๒๑๑.๙๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา ๙.๑๓ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาร่างสัญญา ๒ จำนวน ๕๐ ล้านบาท ที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณแล้ว

๔.๙ รูปแบบการดำเนินโครงการ รฟท. ได้ศึกษารูปแบบการดำเนินงานโครงการที่สอดคล้องกับแนวทางการร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟ ไทย-จีน โดยแบ่งสัญญาออกเป็น ๒ สัญญา ได้แก่ สัญญา Civil Works Contract (สัญญา ๑) สำหรับการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา และสัญญา EPC Railway Systems (สัญญา ๒) สำหรับงานวางระบบ (Electrical and Mechanical Works - E&M) โดยการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างผู้รับเหมาสำหรับโครงการภายใต้สัญญา EPC (Engineering Procurement and Construction) โดยสัญญาทั้ง ๒ ฉบับ มีรายละเอียด ดังนี้

๔.๙.๑ สัญญา Civil Works (สัญญา ๑) ฝ่ายไทยเป็นผู้ดำเนินการขออนุมัติและจัดจ้างผู้รับดำเนินงานก่อสร้างไทยเพื่อรับผิดชอบการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา สำหรับการประมูลหาผู้รับจ้างจะเป็นไปตามกฎระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างของฝ่ายไทย ซึ่งการดำเนินงานจะใช้แหล่งเงินทุนของไทยเอง โดยฝ่ายไทยได้ตกลงให้ฝ่ายจีนเข้าร่วมเป็นที่ปรึกษาและควบคุมการก่อสร้างงาน เพื่อให้การก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธาของฝ่ายไทยถูกต้องตามมาตรฐานที่ฝ่ายจีนได้ออกแบบไว้ และมีความสอดคล้องกับงานระบบที่ฝ่ายจีนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ

๔.๙.๒ สัญญา EPC Railway Systems (สัญญา ๒) งานภายใต้สัญญานี้จะรวมถึงงานวางระบบราง ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบไฟฟ้า ขบวนรถ โดยฝ่ายจีนจะรับผิดชอบการออกแบบ การติดตั้ง และการตรวจรับงานวิศวกรรมโยธาของสัญญา Civil Works Contract โดยมีฝ่ายไทยเข้าร่วมสังเกตการณ์การทำงานของผู้รับจ้างจีนด้วยเพื่อจะได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของฝ่ายไทย รวมถึงการอบรมเจ้าหน้าที่ของฝ่ายไทยในการเดินรถไฟความเร็วสูง และงานด้านอื่นๆ ที่อาจมีการตกลงเพิ่มเติมต่อไป ซึ่งรูปแบบของสัญญา ๒ จะแบ่งออกเป็นสัญญาย่อย ๓ สัญญา ได้แก่ สัญญาการออกแบบรายละเอียดงานโยธา (สัญญา ๒.๑) สัญญาที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา (สัญญา ๒.๒) และสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) โดยการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างผู้รับจ้างสำหรับโครงการภายใต้สัญญา EPC จะใช้สำหรับสัญญา ๒.๓ ภายใต้โครงการฯ นี้ รัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนตกลงร่วมกันผ่านกรอบความร่วมมือฯ หรือ Framework of Corporation (FOC) ให้ฝ่ายจีนเป็นผู้รับผิดชอบสัญญา EPC Railway Systems และรับหน้าที่คัดเลือกผู้รับจ้างจีนที่มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจจีนเพื่อนำเสนอให้ฝ่ายไทยพิจารณา

๔.๑๐ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

๔.๑๐.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔

มาตรา ๙ รฟท. มีอำนาจที่จะกระทำการต่างๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ โดยอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง

(๑) สร้าง ซื้อ จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ

(๒) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใดๆ

(๓) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

(๔) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ

(๕) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

(๖) รับส่งเงินทางรถไฟ

(๗) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

(๘) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร

(๙) จัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

(๑๐) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้

(๑๑) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่ รฟท. หรือคณะกรรมการจะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามความในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๓๙ รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

(๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่

(๒) เลิกสร้างทางรถไฟที่ได้เริ่มสร้างแล้วหรือเลิกกิจการในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว

(๓) เพิ่มหรือลดทุน

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท

(๖) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

(๗) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์

(๘) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

(๙) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

๔.๑๐.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๔๗ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๖ เป็นโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ในระยะเวลาการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอตามวรรคหนึ่ง คณะรัฐมนตรีอาจขอให้บุคคลหรือสถาบันใดซึ่งเป็นผู้ชำนาญการหรือเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำการศึกษา และเสนอรายงานหรือความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยก็ได้

สำหรับโครงการหรือกิจการของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามมาตรา ๔๖ ซึ่งไม่จำเป็นต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙

มาตรา ๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์ในการดำเนินโครงการหรือกิจการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ในระหว่างที่ผลการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญา หรือให้สิทธิกับเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไม่ได้

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ในบทเฉพาะกาล มาตรา ๒๗๙ วรรคแรกระบุว่า “บรรดาประกาศ คำสั่ง และการกระทำของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือของหัวหน้า คณะรักษาความสงบแห่งชาติที่บังคับใช้อยู่ในวันก่อนประกาศใช้รัฐธรรมนูญนี้ หรือที่จะออกใช้บังคับต่อไปตาม มาตรา ๒๖๕ วรรคสอง ไม่ว่าจะเป็นประกาศ คำสั่ง หรือการกระทำที่มีผลใช้บังคับในทางรัฐธรรมนูญ ทางนิติบัญญัติ ทางบริหาร หรือทางตุลาการ ให้ประกาศ คำสั่ง การกระทำ ตลอดจนการปฏิบัติตามประกาศ คำสั่ง หรือ การกระทำนั้น เป็นประกาศ คำสั่ง การกระทำ หรือการปฏิบัติที่ชอบด้วยรัฐธรรมนูญนี้และกฎหมาย และมีผล ใช้บังคับโดยชอบธรรมด้วยรัฐธรรมนูญนี้ต่อไป การยกเลิกหรือแก้ไขเพิ่มเติมประกาศหรือคำสั่งดังกล่าว ให้กระทำเป็นพระราชบัญญัติ เว้นแต่ประกาศหรือคำสั่งที่มีลักษณะเป็นการใช้อำนาจทางบริหาร การยกเลิกหรือการแก้ไขเพิ่มเติมให้กระทำโดยคำสั่งนายกรัฐมนตรีหรือมติคณะรัฐมนตรี แล้วแต่กรณี”

๔.๑๐.๓ พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๘ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนจะตราพระราช กฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการก็ได้

ในพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการต้องระบุ

(๑) ความประสงค์ของการตราพระราชกฤษฎีกา

(๒) หน่วยงานที่จะดำเนินการ

(๓) กำหนดเขตที่ดินเท่าที่จำเป็นในบริเวณที่จะดำเนินการ

ให้มีแผนที่หรือแผนผังแสดงแนวเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการแนบ ท้ายพระราชกฤษฎีกา และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชกฤษฎีกานั้น

พระราชกฤษฎีกาเช่นนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสองปี หรือตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น แต่ต้องไม่เกินสี่ปี แล้วแต่จะเห็นว่าจำเป็นเพื่อทำการสำรวจที่ดินที่จะดำเนินการนั้น

๔.๑๐.๔ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ได้มีคำสั่งเรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐ โดยมีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

(๑) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนาการรถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในส่วนของงานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา และงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร โดยให้รัฐวิสาหกิจดังกล่าวได้รับการยกเว้นไม่อยู่ในบังคับมาตรา ๔๕ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒ และมาตรา ๔๕ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติสถาปนิก พ.ศ. ๒๕๔๓ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการควบคุมคุณภาพและประสิทธิภาพ ให้กระทรวงคมนาคมประสานให้สภาวิศวกรและสภาสถาปนิกจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมและทดสอบแก่บุคลากรดังกล่าวตามความเหมาะสม

โดยในการกำหนดมูลค่าโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง การจัดทำร่างสัญญาจ้างและเงื่อนไขอื่นในการทำสัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟ รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และผลประชุมของคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน มาเป็นกรอบในการพิจารณา โดยจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับตั้งแต่วันที่คำสั่งนี้มีผลใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้วงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ถือเป็นราคากลางตามมาตรา ๑๐๓/๗ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามทุจริต (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ ทั้งนี้หากไม่อาจดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานผลการดำเนินการ รวมทั้งสาเหตุของความล่าช้าไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอนายกรัฐมนตรีพิจารณา ในการนี้ นายกรัฐมนตรีอาจพิจารณาขยายระยะเวลาออกไปได้อีกตามที่เห็นควร และหากนายกรัฐมนตรีไม่พิจารณาให้มีการขยายระยะเวลาออกไป ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยยุติการดำเนินการ และให้กระทรวงคมนาคมรายงานผลการดำเนินการไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

ในการดำเนินการตามข้อนี้ ให้คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชน ผู้ใช้บริการ ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการดำเนินกิจการและการใช้ทรัพยากรของรัฐ ทั้งนี้ให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางในการใช้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๘ มาใช้กับการดำเนินการด้วย

(๒) ในการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และการทำสัญญาจ้าง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการยกเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ ดังต่อไปนี้

(๒.๑) กฎหมายว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดหาผู้ประกอบการและการเสนอราคา

(๒.๒) กฎหมายว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ

(๒.๓) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๑/๒๕๖๐ เรื่อง การกักกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานของรัฐ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๖๐

(๒.๔) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

(๒.๕) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙

(๒.๖) ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. ๒๕๕๔

(๒.๗) ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๕๔

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘ - ๑๑

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ โดยมีหนังสือถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงบประมาณ (สงป.) กระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ และขอให้ส่งความเห็นกลับมายังกระทรวงคมนาคมโดยตรงภายใน ๒ สัปดาห์ หรือ วันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๐ ตามกรอบระยะเวลาที่ ครม. กำหนด เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (คณะกรรมการฯ) พิจารณาเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของ รฟท. แล้วเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ คณะกรรมการฯ มีความเห็นและมติ ดังนี้

๕.๑ โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของ รฟท. กระทรวงคมนาคม ภายใต้กรอบความร่วมมือในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย ที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศจีนซึ่งในปัจจุบันเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาค ซึ่งเส้นทางรถไฟดังกล่าวเป็นเส้นทางเชิงยุทธศาสตร์ที่จะเพิ่มศักยภาพและโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทย รวมทั้งสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกในภูมิภาค ดังนั้น การตัดสินใจดำเนินโครงการที่เสนอในครั้งนี้ จึงถือเป็นการลงทุน

ในเชิงยุทธศาสตร์ประเทศ (Strategy Investment) ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศและการเสียโอกาสของประเทศไทยในกรณีที่ไม่นำเนินโครงการดังกล่าวและหากประเทศในภูมิภาคสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้และจะทำให้ศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกของภูมิภาคอาเซียน (Logistic Hub) เปลี่ยนแปลงจากประเทศไทยไปยังประเทศข้างเคียง โดยการตัดสินใจในเชิงยุทธศาสตร์อาจทำให้รัฐบาลต้องยอมรับการระดมทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการดังกล่าวเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมแก่ประเทศและประชาชนในภาพรวม ซึ่งเป็นมิติที่แตกต่างจากภาคเอกชนที่ตัดสินใจอยู่บนผลตอบแทนทางการเงินหรือความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการเป็นสำคัญ โดยรัฐบาลควรคำนวณต้นทุนการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการเชิงยุทธศาสตร์ทั้งโครงการไว้ล่วงหน้าอย่างชัดเจน และเปิดเผยให้ประชาชนได้รับทราบด้วย

๕.๒ คณะกรรมการฯ เห็นควรให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ของ รฟท. กระทรวงคมนาคม เนื่องจากการลงทุนในเชิงยุทธศาสตร์ตามเหตุผลตามข้อ ๕.๑ ทั้งนี้ กรณีที่รัฐบาลจะตัดสินใจเริ่มดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รัฐบาลจำเป็นต้องดำเนินการในประเด็นต่างๆ ซึ่งถือเป็นเงื่อนไขที่สำคัญที่จะทำให้การดำเนินโครงการฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ประเทศที่กำหนดไว้ ดังนี้

๕.๒.๑ รัฐบาลต้องเร่งชี้แจงภาพรวมผลประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์จากการดำเนินโครงการฯ และค่าเสียโอกาสผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของชาติหากไม่ดำเนินการโครงการฯ ต่อประชาชน คำนวณต้นทุนการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการเชิงยุทธศาสตร์ทั้งโครงการไว้ล่วงหน้าอย่างชัดเจน และเปิดเผยให้ประชาชนได้รับทราบด้วย นอกจากนี้ เห็นควรกำหนดให้การจัดซื้อจัดจ้างของโครงการฯ อยู่ภายใต้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างโปร่งใสเป็นธรรมและตรวจสอบได้

๕.๒.๒ รัฐบาลต้องมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งสาขาทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ทั้งภายในประเทศและการเชื่อมโยงภูมิภาคให้ชัดเจน เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า คน ฐานความรู้และเงินทุน รวมทั้งจัดทำแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทั้งในด้านลำดับความสำคัญของการพัฒนาก่อนหลัง ภาระด้านการคลัง และกลไกที่จะให้ภาคเอกชนดำเนินการและร่วมดำเนินการให้ชัดเจน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี

๕.๒.๓ รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับการปฏิรูปกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องรองรับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เน้นการเจริญเติบโตจากภายใน โดยเฉพาะในภาคบริการเพื่อเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคและยกระดับรายได้ของประชาชนในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผังเมือง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสองข้างทางตามแนวเส้นทางพัฒนาระบบราง เป็นต้น

๕.๒.๔ รัฐบาลต้องสร้างโอกาสจากกรอบความร่วมมือในการพัฒนาระบบราง ดังกล่าวในการพัฒนาบุคลากรทั้งในส่วนการพัฒนาแรงงานและระบบการศึกษา รวมทั้งการจัดตั้งสถาบันวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารจัดการระบบรางของประเทศ ซึ่งจะช่วยลด การพึ่งพาผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ และสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ

๕.๒.๕ รัฐบาลต้องกำหนดให้มีองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และมีโครงสร้างเหมาะสมกับการดำเนินการในกิจการ รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือ แนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากร เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคตต่อไป

๕.๓ นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ สามารถก่อให้เกิดผลประโยชน์ตอบแทน ทางเศรษฐกิจ ในระดับภูมิภาคและประเทศในภาพรวม สศช. มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๕.๓.๑ มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทย เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักร่วมกับองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนในพื้นที่โครงการ จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี พื้นที่จังหวัดและ จังหวัดใกล้เคียง โดยในระยะแรกเห็นควรให้ความสำคัญกับการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีและพื้นที่ จังหวัดตามแนวเส้นทางของโครงการฯ พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขให้มีการกำหนดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ตาม แนวเส้นทางที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในเชิงธุรกิจและมีส่วนช่วยในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ การเดินทางเป็นระบบขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศสามารถเป็นเครื่องมือ ในการกระจายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจากส่วนกลางไปยังพื้นที่ในส่วนภูมิภาคได้

๕.๓.๒ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งพิจารณา ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เพื่อทำหน้าที่เป็นระบบสนับสนุนผู้โดยสารให้กับระบบรถไฟความเร็วสูง (โครงการที่เสนอในครั้งนี้) โดยกำหนดบทบาทให้สถานีรถไฟความเร็วสูงของโครงการฯ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง การเดินทางในพื้นที่ (Hub-Spoke) โดยพิจารณาดำเนินการใน ๓ ระดับ คือ

๑) ปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารระหว่างเมือง โดยให้สถานีรถไฟของ โครงการฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางระหว่างจังหวัดที่อยู่ในรัศมี ๑๐๐ กม.

๒) ปรับปรุงตารางการเดินรถและเส้นทางรถให้บริการรถไฟโดยเฉพาะ ขบวนรถด่วนให้มีจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดของเส้นทางที่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางระหว่างจังหวัดตาม แนวเส้นทาง เช่น นครราชสีมา – ขอนแก่น เป็นต้น และลดความซ้ำซ้อนของเส้นทางรถให้บริการกับโครงการฯ เช่น กรุงเทพฯ – นครราชสีมา เป็นต้น

๓) ประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการปรับปรุง/พัฒนาบริการ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของจังหวัดตามแนวเส้นทางเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟ ความเร็วสูง ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองจากการเดินทาง ทางถนนมาใช้ระบบรางแทนได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ในระยะเร่งด่วน เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม เร่งดำเนินการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องให้สามารถเปิด ให้บริการในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกับแผนเปิดให้บริการโครงการฯ

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๒

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา เป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงประเทศไทย-สปป.ลาว-สาธารณรัฐประชาชนจีน จึงถือว่าการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศที่ต้องคำนึงถึงภาพรวมผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากโครงการเป็นหลัก โดยโครงการฯ จะเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ที่จะขยายขนาดการค้า การลงทุน และระบบเศรษฐกิจในภาพรวม รวมทั้ง ยังจะเป็นสร้างความเจริญให้กับเมืองต่างๆ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนตามแนวเส้นทางของโครงการฯ ได้อย่างยั่งยืน นอกจากนี้ จะเป็นโอกาสสำคัญที่ไทยจะได้เรียนรู้เทคโนโลยีและการบริหารจัดการแบบใหม่ เพื่อส่งเสริมประสบการณ์และนำไปพัฒนาเป็นเทคโนโลยีของไทยในอนาคตได้อีกทางหนึ่งด้วย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเร่งดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาเมืองและพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) ตลอดแนวเส้นทาง และเร่งดำเนินการจัดตั้ง Land SPV ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญต่ออัตราผลตอบแทนทางการเงิน และในส่วน HSR SPV เพื่อเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากโครงการฯ เป็นโครงการระหว่างประเทศที่มีความสำคัญในระยะยาว และมีกรอบวงเงินลงทุนสูง ที่ก่อให้เกิดผลผูกพันต่องบประมาณหรือการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ และเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพัน ต่อไป

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

เพื่อให้โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา สามารถดำเนินได้ตามแผนงาน สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และบันทึกความเข้าใจ กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอเรื่องตามข้อเสนอของ รฟท. เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๗.๑ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓) ตามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลและสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ โดยเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ โดยในส่วนของ การก่อสร้างงานโยธา ให้ดำเนินการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) หรือการจัดจ้างลักษณะอื่นๆ ตามระเบียบ รฟท. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ระเบียบกรมบัญชีกลาง มติคณะรัฐมนตรี คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ และระเบียบราชการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๗.๒ ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือ กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔)

๗.๓ เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และมาตรา ๑๗๘ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งกำหนดให้การกระทำสัญญาที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

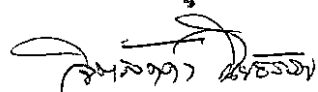
ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๘
โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓

สำเนาถูกต้อง

(นางจิตลัดดา วินัยธรรม)
เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป